

Telefon: 0 233-22477/-22056
26328
21694
Telefax: 0 233-24217

**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**
Stadtplanung
PLAN-HA II/43 P
PLAN-HA II/54
PLAN-HA II/43 V

**Vorhabenbezogener Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2164
Eversbuschstraße (östlich),
Bahnlinie München-Ingolstadt (westlich),
Otto-Warburg-Straße (nördlich)**

- A) Bekanntgabe des Ergebnisses des Realisierungswettbewerbs**
- B) Einleitungs- und Aufstellungsbeschluss**

Stadtbezirk 23 Allach-Untermenzing

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 02439

Anlagen:

1. Antrag vom 07.10.2020 auf Einleitung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanes mit Grünordnung
2. Darstellung im aktuellen Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung
3. Übersichtsplan vom 06.11.2020 (M = 1 : 2.000)
4. Lageplan mit Stadtbezirkseinteilung
5. Vorentwurf Bebauungsplan mit Grünordnung (M = 1 : 2.000)
6. Vorhabenpläne – Dachaufsicht, Dachgärten, Spielflächen, Feuerwehr (6, 6.1, 6.2, 6.3)
7. Vorhabenpläne – Ansichten/Schnitte (7, 7.1, 7.2)
8. Vorhabenpläne – Übersicht Grundrisse (8, 8.1, 8.2, 8.3, 8.4, 8.5, 8.6)
9. Flächenbilanzplan
10. Stellungnahme des Bezirksausschusses 23 Allach-Untermenzing vom 18.01.2021

Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 10.03.2021 (SB)

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin

A) Bekanntgabe des Ergebnisses des Realisierungswettbewerbs

Der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung hat am 07.11.2018 (SB) einen Eckdatenbeschluss (Sitzungsvorlagen Nr. 14 - 20 / V 11822) gefasst und der Auslobung eines Realisierungswettbewerbes durch die Hirmer Allach GmbH & Co. KG für den Bereich Eversbuschstraße (östlich), Bahnlinie München-Ingolstadt (westlich) Otto-Warburg-Straße (nördlich) zugestimmt. Das Ergebnis des ersten Preisträgers sollte anschließend als Grundlage für einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan mit Grünordnung dienen.

Mit dem genannten Beschluss wurde das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt, dem Stadtrat über das Ergebnis des Realisierungswettbewerbs zu berichten.

1. Realisierungswettbewerb

1.1. Anlass und bisheriges Verfahren/Sachstand/Rahmenbedingungen

Die Grundstückseigentümerin, die Hirmer Allach GmbH & Co. KG, hat nach Beschlussfassung über die städtebaulichen und landschaftsplanerischen Eckdaten und Rahmenbedingungen vom 07.11.2018 in Abstimmung mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung einen Realisierungswettbewerb gemäß der Richtlinien für Planungswettbewerbe (RPW) 2013 für das Gebiet ausgeschrieben. Die Landeshauptstadt München war im Sach- und Fachpreisgerichtskollegium und bei den sachverständigen Berater*innen beteiligt. Mitglieder der Stadtratsfraktionen und ein Mitglied des Bezirksausschusses 23 waren als Sachpreisrichter*innen vertreten.

1.2. Wettbewerbsaufgabe/Ziele des Wettbewerbs

Aufgabe des Wettbewerbs war es, auf dem 1,6 ha großen Grundstück dringend benötigten Wohnraum zu schaffen. Um für diese anspruchsvolle Planungsaufgabe eine in jeder Hinsicht optimale Lösung zu finden, wurde der Realisierungswettbewerb ausgeschrieben. Auf die Planungsziele, Eckdaten und Rahmenbedingungen unter Punkt 3.1 des Eckdatenbeschlusses vom 07.11.2018 wird verwiesen.

1.3. Wettbewerbsverfahren

Es wurde ein einstufiger, geladener Realisierungswettbewerb mit neun teilnehmenden Architekturbüros in Kooperation mit Landschaftsarchitekturbüros durchgeführt. Zur Teilnahme waren folgende Kooperationen eingeladen:

Beer Bembe Dellinger, Greifenberg, München
mit Lohrer.Hochrein Landschaftsarchitekten, München

Berger Parkkinen, Wien, Helsinki
mit Lindle + Bukor, Wien

Fink + Jocher, München
mit Studio B Landschaftsarchitektur, München

Hilmer Sattler Ahlers Albrecht, München
mit Veronika Richter, München

Meili, Peter, München
mit Studio Vulkan, München

Palais Mai, München
mit Grabner Huber Lipp, Freising

planquadrat Efers Geskes Krämer, Darmstadt
mit BIERBAUM.AICHELE.landschaftsarchitekten, Frankfurt a. Main

Sergison Bates, London, Zürich, Brüssel
mit Antòn Landschaft GmbH, Zürich

Stefan Forster, Frankfurt a. Main
mit Freiraum X, Frankfurt a. Main

Die Zusammenarbeit mit Landschaftsarchitekturbüros war verpflichtend.

Das Preisgericht setzte sich wie folgt zusammen:

Fachpreisrichter*innen

Sabine Steger, Referat für Stadtplanung und Bauordnung, LH München
Josef Peter Meier-Scupin, Architekt, Stadtplaner, München
Prof. Karin Schmid, Architektin, Stadtplanerin, München
Alexander Fickert, Architekt, Zürich
Andre Perret, Architekt, Stadtplaner, Starnberg
Andrea Gebhard, Landschaftsarchitektin, Stadtplanerin, München

Ständig anwesender stellvertretender Fachpreisrichter

Florian Zielinski, Architekt, München

Stellvertretende Fachpreisrichterin

Annette Pfundheller, Landschaftsarchitektin, München

Sachpreisrichter*innen

Christian Müller, Mitglied des Stadtrates (SPD-Fraktion)
Johann Sauerer, Mitglied des Stadtrates (CSU-Fraktion)
Anna Hanusch, Mitglied des Stadtrates (Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/
Rosa Liste)
Dr. Michael Mattar, Mitglied des Stadtrats (FDP-HUT Stadtratsfraktion)
Heike Kainz, Bezirksausschuss 23, Allach-Untermenzing
Dr. Christian Hirmer, Geschäftsführer der Hirmer Allach GmbH & Co. KG

Ständig anwesende stellvertretende Sachpreisrichter*innen

Julia Schönfeld-Knor, Mitglied des Stadtrates (SPD-Fraktion)
Mario Schmidbauer, Mitglied des Stadtrates (Bayernpartei)
Jürgen Klein, Hirmer Allach GmbH & Co. KG

2. Preisgericht, Ausstellung und Wettbewerbsergebnis

Das Preisgericht tagte am 24.09.2019 unter Vorsitz von Herrn Josef Peter Meier-Scupin. Es wurden insgesamt drei Preise vergeben.

Die Ergebnisse des Wettbewerbs wurden vom 14.10. bis 25.10.2019 im Foyer des Referats für Stadtplanung und Bauordnung ausgestellt.

1. Preis: Palais Mai, München mit Grabner Huber Lipp, Freising



1. Preis, Lageplan: Palais Mai, München mit Grabner Huber Lipp, Freising (maßstabslos)

Beurteilung der mit dem 1. Preis ausgezeichneten Arbeit

„Den Verfassenden gelingt es mit ihrer städtebaulichen Konfiguration die bestimmende Form des Grundstücks mit der Komplexität der Anforderungen überzeugend zu interpretieren. Mit der Entscheidung, die Bebauung mit einer Großform, geschlossen aber durchlässig, in der Mitte des Grundstücks zu situieren, werden übergeordnete Grünraumbezüge möglich. Dies unterscheidet die Arbeit von den Anderen, führte aber auch zu einer kontroversen Diskussion. Durch die Segmentierung der geschlossenen Großform mit maßstäblich erfassbaren Baukörpern und kurzen Fassadenfronten wird diese in ihrer Erscheinung gebrochen und gegliedert. Die Höhenentwicklung, im Osten fünfgeschossig, im Westen viergeschossig, ist gleichzeitig homogen und spannungreich. Die dreigeschossigen Eingangsbauten zur Eversbuschstraße gliedern die West-

fassade und bilden mit ihrer Staffelung einen überzeugenden Straßenraum und Übergang zur Bestandsbebauung. Die Fassaden sind gut gestaltet, ansprechend und reagieren mit den differenzierten Ansichten auf die Umgebung. Die Wohnungsgrundrisse sind sehr gut durchdacht, variantenreich und von überzeugender Wohnqualität. Die zum großen Teil durchgesteckten Wohnungen bieten eine breite Vielfalt an Nutzungsmöglichkeiten. Im Innenraum sind vier Wohnhöfe räumlich spannungsvoll angeordnet. Durch Sichtbezüge zwischen den Hofabschnitten ist die große Raumwirkung insgesamt erlebbar, gliedert sich aber immer wieder in die kleineren intimen Wohnhöfe. Durch die Privatgärten direkt vor den Wohnungen und den zusammenhängenden Gemeinschaftsräumen entstehen abwechslungsreiche Grünräume. Auch die angedeuteten Strukturen lassen auf interessante Pflanzenkombinationen schließen. Im Norden und im Süden entstehen gut proportionierte Freiflächen. Mit den vorgeschlagenen Mauern sind diese lärmgeschützt und bieten sowohl im Süden mit der erdgeschossigen Kindertageseinrichtung (Kita) als auch im Norden mit einer Gastronomieeinrichtung eine hervorragende Nutzbarkeit. Auch zur Bahn und zur Straße hin sind die Freiflächen abwechslungsreich gestaltet, mit guten Bezügen zu den erdgeschossigen Nutzungen. Auf Höhe der Mitte der Eversbuchstraße wird die ringförmig organisierte Tiefgarage erschlossen. Dadurch ist in der Mitte der Höfe eine gute Versickerung gewährleistet und die Pflanzung größerer Bäume möglich. Die Kompaktheit der Bauform gewährleistet bei einer geringen Grundfläche und hoher Geschossfläche Energieeffizienz, Nachhaltigkeit und Wirtschaftlichkeit. Das Gebäude, in Module gegliedert, ermöglicht eine abschnittsweise Realisierung. Das Projekt bietet mit seiner Komplexität und spielerischen Einfachheit eine überzeugende Lösung der gestellten Anforderungen. Es entsteht ein Ort mit hoher Identität.“

2. Preis: Meili, Peter, München mit Studio Vulkan, München



2. Preis, Lageplan: Meili, Peter, München mit Studio Vulkan, München (maßstabslos)

Beurteilung der mit dem 2. Preis ausgezeichneten Arbeit

„Die Arbeit findet eine angemessene Antwort auf den besonderen Ort – offene Siedlungslandschaft, die mit weitläufigen Naturräumen gemischt ist – indem sie

die Gebäudegruppen so stellt, dass sie den inneren Siedlungsraum einschließen, aber nicht ausschließen. Dadurch entsteht von vier Seiten eine Durchlässigkeit, die den Zugang schafft zu übergeordneten Landschaftsräumen, aber auch Durchwegung schafft ins Innere der Siedlung. Es entsteht so ein gut proportionierter, variantenreicher, vielgestaltiger Innenraum, der überschaubare Nachbarschaft ermöglicht, u.a. eine Wasserfläche, die voraussichtlich einen positiven Beitrag zum Mikroklima leisten wird. Je nach Situation staffelt sich die Höhenentwicklung differenziert, erweist den verschiedenen Maßstäben der gebauten Umgebung Referenz und lässt eine gewisse Offenheit für Veränderung. Im Sinne dieser Außenraumgestaltung werden die Gebäudekörper raumgreifend geformt - einmal schließen sie eher, einmal öffnen sie eher. Die Freiräume sind sowohl in der Beziehung zu den umgebenden Strukturen als auch im Innenraum hervorragend proportioniert und gestaltet. Mit der Entscheidung, die Bebauung auch von der Bahnlinie abzurücken, entsteht für die Zukunft ein interessanter Raum, der eine eigene Identität entwickeln wird, aber hinsichtlich des Lärmschutzes zu überprüfen ist. Auch mit den Entscheidungen für die Freiräume im Inneren, u. a. mit der großzügigen Wasserfläche als Retentionsfläche, zeigen die Verfassenden einen überzeugenden Umgang mit den Freiflächen. Damit gelingt es, eine eigene Identität zu entwickeln. Da die Verfassenden auch im Süden von der Grundstücksgrenze abrücken und von hier aus Zugänge in den Hof ermöglichen, gelingt die Verwebung mit der Umgebung sehr gut. Die weich geformten, gekrümmten Gebäudekörper tragen ihre Bewegung auch in die Grundrisse hinein, wodurch sich eine unterschiedliche Ausrichtung der Wohnbereiche und deren innere Gliederung ergeben. Es entstehen korridorlose Wohnungen, die hocheffizient die vorhandene Grundfläche nutzen, indem sie alle Räume aus einer Wohnhalle erschließen. Besonders zu erwähnen ist, dass die Küchen nicht offen im Wohnbereich liegen, sondern in einer halboffenen Nische abgetrennt sind. Der Zugang zu den Bädern wäre zu verbessern. Aus diesem Wohntyp generieren die Verfassenden unterschiedliche Wohnungsgrößen über Schaltschalter. Die Wohnhallen sind durchgesteckt und weisen zwei zu unterschiedlichen Seiten orientierte Freisitze auf. Insbesondere in der Perspektive zum Innenhof kommt zum Ausdruck, dass sich die Gebäude mit ihren Klinkerfassaden harmonisch in die innere Siedlungslandschaft einfügen. Die ringförmige Tiefgarage reduziert die versiegelte Fläche auf den Gebäudeabdruck und ermöglicht Großbaumpflanzung im Hofbereich sowie außen. Die nordorientierten Freiflächen der Kita entsprechen nicht den Anforderungen. Das Defizit an verlärmten Erholungsflächen könnte durch aktive Lärmschutzmaßnahmen reduziert werden. Bei den gemeinschaftlich nutzbaren Dachflächen sind noch Flächenpotentiale aktivierbar, wodurch die Grünflächenbilanz verbessert wird. Die Arbeit stellt einen wertvollen Beitrag zur Lösung der Aufgabe dar.“

3. Preis: Fink + Jocher, München mit Studio B Landschaftsarchitektur, München



3. Preis, Lageplan: Fink + Jocher, München mit Studio B Landschaftsarchitektur, München (maßstabslos)

Beurteilung der mit dem 3. Preis ausgezeichneten Arbeit

„Die städtebauliche Setzung reagiert in angemessener Weise auf die schwierige Lage am Ortsrand zwischen Bahn und Einfamilienhausgebiet. Ein punktförmiger Auftakt im Norden markiert prägnant den Eingang ins neue Quartier. Im Anschluss daran schafft eine kammartige Struktur einen qualitätvollen, lärmgeschützten Hof als grünes Herzstück für die umgebenden Wohnungen. Die Bebauung staffelt sich von der Höhenentwicklung gekonnt von den Einfamilienhäusern an der Eversbuschstraße zur Bahn hin hoch. Die differenzierte Ausgestaltung der Baukörper vermittelt dabei durchaus geschickt zwischen der Körnigkeit des Bestandes und der neuen, dichteren Bebauung. Entlang der Bahn wird die Länge der Lärmschutzbebauung durch eine dynamisch wirkende, schwingende Bewegung in lesbare Häuser gegliedert und damit im parallelen Raum der Bahn verkürzt wahrgenommen. Die Herangehensweise mit der Darstellung der gesamten Umgebung zeigt ein tiefes Verständnis für die Landschaft. Diese grundsätzliche Haltung setzt sich auch in der gesamten Landschaftsarchitektur der Arbeit fort. Sowohl im Norden als auch im Süden gibt es Verbindungen zwischen dem Innenraum und den umgebenden Strukturen. Die

Zonen zwischen den Gebäuden an der Everbuschstraße sind so gewählt, dass auch hier die Vegetation richtig platziert werden kann und somit auch nach außen ein grüner Eindruck entsteht. Kontrovers diskutiert werden insbesondere die Punkthäuser entlang der Eversbuschstraße, die in Anordnung und Proportion zu uniform erscheinen. Positiv bemerkt werden allerdings die Fassaden, die in Gestaltung, Proportionierung und Detaillierung eine hohe Qualität versprechen. Die Grundrisse der Wohnungen sind ambitioniert, jedoch wird die hohe Anzahl an Nordostwohnungen kritisch diskutiert. Auch scheinen die Innenräume in den polygonalen Baukörpern nicht überzeugend bewältigt. Leider wird das Potential einer erdgeschossigen Nichtwohnnutzung am Auftakt im Norden nicht genutzt. Die Kita wird hinsichtlich Lage und Grundriss gut beurteilt. Die ringförmige Tiefgarage schließt alle Häuser an und schafft aber gleichzeitig eine große und unversiegelte Fläche im Hof mit einem hohen Potential für den Freiraum. Insgesamt verspricht die Arbeit ein durchaus eigenständiges Quartier mit hoher Wohnqualität, vermag jedoch nicht in allen Punkten zu überzeugen.“

Empfehlung des Preisgerichts

Das Preisgericht empfiehlt der Ausloberin, die mit dem 1. Preis ausgezeichnete Arbeit zur Grundlage der weiteren Bearbeitung zu machen. Ferner soll die mit dem 1. Preis prämierte Arbeit unter dem Gesichtspunkt weiter entwickelt werden, dass die Flächen für die soziale Infrastruktur und die Grün- und Freiflächen auf Basis der erreichten Geschossfläche neu berechnet und angepasst werden.

B) Einleitung und Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanes mit Grünordnung nach § 12 BauGB

1. Anlass der Planung

Die Hirmer Allach GmbH & Co. KG hat als Vorhabenträgerin mit Schreiben vom 07.10.2020 den Antrag auf Einleitung eines Bebauungsplanverfahrens gemäß § 12 Baugesetzbuch (BauGB) zum Neubau einer Wohnbebauung einschließlich der zugehörigen Infrastruktureinrichtungen und öffentlichen Grünflächen gestellt (vgl. Anlage 1). Das Vorhaben ist dargestellt in den Anlagen zum Antrag auf Einleitung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanes mit Grünordnung (vgl. Anlagen 6-8). Die Pläne entsprechen grundsätzlich dem Ergebnis des ersten Preisträgers Palais Mai, München mit Grabner Huber Lipp, Freising. Entsprechend den Anregungen des Preisgerichts und den ersten städtebaulichen Abklärungen wurde dieser Entwurf schon in Bereichen angepasst. Hierbei wurde die Grünfläche vergrößert, das Baufeld verkleinert und die Höhenentwicklung angepasst.

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2164 besteht aus zwei Bereichen. Der Vorhaben- und Erschließungsplan umfasst das unter Ziffer A dieser Beschlussvorlage genannte Wettbewerbsgebiet mit Wohnbauflächen und öffentlichen Grünflächen. Da die künftige Eversbuschstraße als Erschließungsmöglichkeit schon grundsätzlich besteht und sich größtenteils im

städtischen Eigentum befindet, wird sie nicht in den Umgriff des Vorhaben- und Erschließungsplanes aufgenommen, sondern gemäß § 12 Abs. 4 BauGB als einzelne Fläche außerhalb des Bereichs des Vorhaben- und Erschließungsplanes in den vorhabenbezogenen Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2164 integriert.

Westlich des Vorhaben- und Erschließungsplans wird die Verkehrsfläche der Eversbuschstraße für einen Baumgraben, Besucherstellplätze und einen Gehweg erweitert. Südlich des Vorhaben- und Erschließungsplans wird die Verkehrsfläche für einen Gehweg erweitert.

2. Ausgangssituation

2.1. Lage im Stadtgebiet

Das Planungsgebiet liegt im 23. Stadtbezirk Allach-Untermenzing am nordwestlichen Stadtrand Münchens.

2.2. Planungsrechtliche Ausgangslage

Im geltenden Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung (FNP) ist das Planungsgebiet größtenteils als „Allgemeines Wohngebiet“ (WA), im östlichen und südlichen Bereich als „sonstige Grünfläche“ (SG) dargestellt (vgl. Anlage 2). Entlang der Bahnlinie München–Ingolstadt ist in Nord-Süd-Richtung eine übergeordnete Grünbeziehung dargestellt.

Das Gebiet liegt teilweise im Regionalen Grünzug.

Der FNP muss nicht geändert werden, da die aktuelle Darstellung in ausreichender Schärfe ein WA darstellt.

Der Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2164 kann aus der FNP-Darstellung entwickelt werden.

Das Areal ist planungsrechtlich als Außenbereich nach § 35 (BauGB) zu beurteilen.

Entlang der Eversbuschstraße sind Baugrenzen und Straßenbegrenzungslinien aus übergeleiteten Bebauungsplänen vorhanden.

2.3. Planungsgebiet, Größe und Eigentumsverhältnisse

Das Planungsgebiet liegt östlich der Eversbuschstraße, nördlich der Otto-Warburg-Straße und westlich der Bahnlinie München–Ingolstadt und hat eine Größe von ca. 2,3 Hektar (ha).

Der Bereich des Vorhaben- und Erschließungsplans befindet sich im Eigentum der Vorhabenträgerin. Der Vorhaben- und Erschließungsplan umfasst ein WA mit einer Fläche von 12.609 m² und öffentliche Grünflächen im Umfang von 4.338 m², welche von der Vorhabenträgerin hergestellt werden und später in das Eigentum der Landeshauptstadt München übergehen.

Die städtische Planung umfasst die Eversbuschstraße (Bestand) im Eigentum der Landeshauptstadt München mit einer Fläche von 1.715 m² und die Erweiterungsfläche der Eversbuschstraße, welche später von der

Vorhabenträgerin abgetreten wird sowie eine kleine Fläche in der Verfügungsgewalt der Autobahn GmbH.

2.4. Städtebauliche Situation

Das Planungsgebiet ist geprägt durch seine Lage zwischen den Verkehrswegen der Eversbuschstraße, Otto-Warburg-Straße und der Bahnlinie München-Ingolstadt. Der Bereich des Vorhaben- und Erschließungsplanes wird derzeit landwirtschaftlich genutzt. Der restliche Bereich wird größtenteils durch die schon bestehende Eversbuschstraße eingenommen. Die bestehende Bebauung westlich der Eversbuschstraße besteht vorwiegend aus freistehenden, zweigeschossigen Wohngebäuden mit ausgebauten Dachgeschossen. Der Bereich östlich der Bahnlinie ist neben freistehenden Wohngebäuden durch mehrgeschossigen Wohnungsbau geprägt.

2.5. Naturhaushalt

2.5.1. Naturraum

Das Planungsgebiet ist Teil des Naturraums „Schotterfluren der Münchener Ebene“.

2.5.2. Topographie und Grundwasser

Das Planungsgebiet ist weitgehend eben. Der östlich gelegene Bahndamm liegt in leicht erhöhter Lage. Die Otto-Warburg-Straße südlich des Planungsgebietes verläuft in Troglage.

Das Planungsgebiet liegt im Süden auf rund 498 NHN (Normalhöhennull) und im Norden auf rund 497 NHN.

Die Grundwasserfließrichtung ist von Süd-Südwest nach Nord-Nordost.

Das hundertjährige Hochwasser HW40 liegt auf Kote 496,5 NHN im Süden und auf Kote 495,5 NHN im Norden des Planungsgebietes. Damit ergeben sich die Koten für die anzusetzenden höchsten Grundwasserstände (HHW) auf 496,8 NHN im Süden und 495,8 NHN im Norden des Baufelds inkl. 0,3 m Sicherheitszuschlag. Der Abstand Geländeoberkante zum hundertjährigen Hochwasser HW40 beträgt im Durchschnitt 1,5 m (inkl. 0,3 m Sicherheitszuschlag) Grundwasserflurabstand.

Nach ersten Untersuchungen wird durch unterirdische Bauwerke im Planungsgebiet kein Grundwasseraufstau ausgelöst, der eine Bebauung in der Umgebung beeinträchtigt, auch wenn eine absehbare Unterbauung im Planungsgebiet in den Bereich des hundertjährigen Hochwassers HW40 eingreift.

2.5.3. Boden und Versiegelung

Bei dem Planungsgebiet handelt es sich um eine bisher unversiegelte, überwiegend ackerbaulich genutzte Fläche.

Unter einer Oberbodenschicht und einem Rotlagehorizont von insgesamt 0,7 m bis 0,9 m Mächtigkeit folgen quartäre Kiessande. Vereinzelt sind den Kiessanden geringe Schluffanteile beigemischt.

2.5.4. Klima und Lufthygiene

Gemäß der Stadtklimaanalyse der Landeshauptstadt München hat das Planungsgebiet eine mittlere bioklimatische Bedeutung. Entlang der östlich an das Planungsgebiet angrenzenden Bahngleise verläuft eine Ventilationsbahn mit mittlerer Wirkung. Die südlich und südwestlich an das Planungsgebiet angrenzenden Grün- und Freiflächen weisen ein hohes Kaltluftliefervermögen und einen hohen Kaltluftvolumenstrom auf. Die unmittelbar an das Untersuchungsgebiet angrenzenden Siedlungsbereiche profitieren von dieser günstigen Durchlüftungssituation.

Entlang der Otto-Warburg-Straße besteht laut Stadtklimaanalyse der Landeshauptstadt München eine mittlere verkehrsbedingte Luftbelastung.

2.6. Landschaftsplanerische Grundlagen/Fauna

Das Planungsgebiet ist unversiegelt und wird derzeit überwiegend ackerbaulich genutzt.

Am Nordrand hat sich durch Sukzession ein kleinerer Gehölzbestand mit vitalen und erhaltenswerten Bäumen entwickelt. Südlich und östlich grenzen Baumhecken, Gehölzsukzessionen und Altgras- und Ruderalfluren an. Entlang der Gleistrasse München-Ingolstadt hat sich auf einem schmalen Streifen eine magere, artenreiche Altgrasflur entwickelt. Aufgrund starker Verschattung und trennender Nutzungen ist sie jedoch derzeit nur sehr eingeschränkt als überörtlich wirksamer Vernetzungskorridor – wie im Arten- und Biotopschutzprogramm München (ABSP) beschrieben bzw. gefordert – wirksam.

Im weiteren Umgriff befinden sich zahlreiche naturnahe Landschaftsstrukturen mit zum Teil hohem ökologischen Wert, die aufgrund ihrer Unzugänglichkeit bzw. schwierigen Erreichbarkeit nur bedingt als Erholungsflächen für das Planungsgebiet nutzbar sind.

Fledermäuse

In der Artenschutzkartierung ist ein Fledermausfund an der Eversbuschstraße enthalten.

Vögel

Es ist mit Vorkommen von Bodenbrütern und Gehölzbrütern zu rechnen.

Reptilien

Entlang der Bahnlinie und an weiteren Orten in der Nähe sind der Landeshauptstadt München - Untere Naturschutzbehörde Zauneidechsenvorkommen bekannt. Vorkommen von Zauneidechsen aufgrund vorhandener Habitatelemente können nicht von vorne herein ausgeschlossen werden. Die Untersuchung benachbarter Habitate ist zur Einschätzung der Vernetzungssituation und wegen der möglichen Verschattung durch Gebäude im Planungsgebiet erforderlich.

Heuschrecken

Schütter bewachsene Flächen und magere Säume sind vorhanden, die als Habitat für seltene und bedrohte Heuschreckenarten geeignet sind.

Die Untersuchung benachbarter Habitate ist zur Einschätzung der Vernetzungssituation und wegen der möglichen Verschattung durch Gebäude im Planungsgebiet erforderlich.

2.7. Erholung

In der Umgebung des Planungsgebietes befinden sich keine öffentlichen Grünflächen.

Bestehende Landschaftsstrukturen mit Erholungsfunktion im weiteren Umgriff, z. B. die Allacher Lohe, sind vom Planungsgebiet aus schwierig barrierefrei erreichbar und daher nur bedingt als Erholungsflächen für das Planungsgebiet nutzbar.

In ca. 200 m Entfernung westlich verläuft in Nord-Süd-Richtung die Würm. Die Würmmaue ist mit Wegen für die Erholungsnutzung erschlossen und die Radwege sind Teil eines übergeordneten Radwegenetzes.

Bezug nehmend auf den Beschluss der Vollversammlung des Stadtrats vom 26.07.2017 (Sitzungsvorlagen Nr. 14 - 20 / V 09119) sind den Einwohner*innen außerhalb des Mittleren Rings als Orientierungswert in Summe mindestens 20 m² nutzbare öffentliche und private Grün- und Freiflächen pro Einwohner*in zur Verfügung zu stellen.

2.8. Verkehrliche Erschließung

2.8.1. Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Das Planungsgebiet wird verkehrlich von der Eversbuschstraße-Nord aus erschlossen, die in südlicher Fortsetzung ab dem Knotenpunkt mit der Otto-Warburg-Straße die Funktion einer Hauptverkehrsstraße hat.

Über die Otto-Warburg-Straße (Staatsstraße St 2063) erfolgt die Anbindung an das übergeordnete Hauptstraßennetz.

Die Eversbuschstraße weist auf Höhe des Planungsgebietes derzeit eine Verkehrsbelastung von ca. 5.300 - 5.500 Kfz/24h auf. Der Anteil des Schwerlastverkehrs (SLV) beträgt ca. 8 %.

Über die Eversbuschstraße wird das Planungsgebiet nach Süden (Fortsetzung St 2063) an das Stadtteilzentrum Allach sowie nach Osten über die Otto-Warburg-Straße und B 304 in Richtung Stadtmitte München angebunden, nach Norden im Zuge der Bayernwerkstraße an die Nachbarkommunen Karlsfeld und Dachau.

Zwischen dem Planungsgebiet und der Bahnlinie westlich des Planungsgebietes wird eine 20 m breite Trasse freigehalten, um flexibel auf zukünftige verkehrliche Entwicklungen und Anforderungen reagieren zu können.

2.8.2. Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Das Planungsgebiet liegt im 600 m-Einzugsbereich des S-Bahn-Haltepunktes Karlsfeld. Am Haltepunkt sind auf der Ostseite der Bahnlinie auch Bushaltestellen

mehrerer Buslinien situiert. An der Eversbuschstraße befindet sich die Bushaltestelle „Otto-Warburg-Str.“.

2.8.3. Fuß- und Radverkehr

Von Westen über die Birkenstraße/Eisolzriederstraße kommend und im Zuge der Eversbuschstraße und Bayernwerkstraße nach Norden verläuft gemäß Verkehrsentwicklungsplan-Radverkehr (VEP-R) eine Fahrradhauptroute. Eine weitere Fahrradhauptroute verläuft entlang der Otto-Warburg-Straße. Beide Haupttrouten werden auf Höhe des S-Bahn-Haltespunktes Karlsfeld durch eine Fahrradnebenroute unter der Bahn und anschließend im Zuge der Straße „Zum Schwabenbächl“ miteinander verbunden. Die fußläufige Erschließung ist im Moment in der Eversbuschstraße nur auf der westlichen Seite möglich.

2.9. Vorbelastungen

2.9.1. Lärm

Das Planungsgebiet ist Lärmbelastungen durch die umgebenden Straßen ausgesetzt, der südlich gelegenen Otto-Warburg-Straße, der Bundesautobahn (BAB) A99 (Tunnelein- und ausfahrt) und der Eversbuschstraße. Von Osten wirken die Lärmemissionen der Bahnlinie München-Ingolstadt auf das Planungsgebiet ein.

Am südlichen Rand des Planungsgebietes ergeben sich folgende Lärmbelastungspegel:

Schienenlärm dB(A) Tag/Nacht: 61/60

Straßenlärm dB(A) Tag/Nacht: 59/52

Am westlichen Rand des Planungsgebietes ergeben sich folgende Lärmbelastungspegel:

Schienenlärm dB(A) Tag/Nacht: 60/59

Straßenlärm dB(A) Tag/Nacht: 65/56

Am östlichen Rand des Planungsgebietes ergeben sich folgende Lärmbelastungspegel:

Schienenlärm dB(A) Tag/Nacht: 68/66

Straßenlärm dB(A) Tag/Nacht: 57/51

Die Orientierungswerte der DIN 18005 für Allgemeine Wohngebiete von 55/45 dB(A) Tag/Nacht werden um bis zu 6/15 dB(A) Tag/Nacht am südlichen Rand des Planungsgebietes, um bis zu 10/14 dB(A) Tag/Nacht am westlichen Rand des Planungsgebietes und um 13/21 dB(A) Tag/Nacht am östlichen Rand des Planungsgebietes überschritten.

Um gesunde Wohn- und Arbeitsbedingungen zu gewährleisten, ist ein Schallschutzkonzept für Wohnbebauung, private Freiflächen sowie öffentliche Grünflächen erforderlich.

2.9.2. Elektrische und magnetische Felder

Schädliche Umwelteinwirkungen durch elektrische und magnetische Felder der Bahnlinie München-Ingolstadt und der Mobilfunkanlage in der Wilhelm-Zwölfer-Straße wurden nicht festgestellt. Im Sinne des Bundesimmissionsschutzgesetzes wird der Vorsorgewert der magnetischen Flussdichte im Planungsgebiet mit $B = 0,4 \mu\text{T}$ eingehalten.

Damit ist die vorliegende Planung aus Sicht des Immissionsschutzes ohne Schutzmaßnahmen gegenüber elektrischen und magnetischen Feldern möglich.

2.9.3. Erschütterungen und Sekundärluftschall

Einwirkungen aufgrund von Erschütterungen der Bahnlinie München-Ingolstadt können durch die Einhaltung entsprechender Abstände ca. 20 m von der nächstgelegenen Gleisachse bis zur Neubebauung bewältigt werden.

Der erforderliche Mindestabstand für die Gebäude zur Errichtung von Wohnnutzungen bzw. baulich daran gekoppelten Bauteilen zur Einhaltung der Sekundärluftschallimmissionen beträgt ca. 33 m zur nächstgelegenen Gleisachse der Bahnstrecke.

2.9.4. Überschwemmungsgebiet

Gemäß des Informationsdienstes Überschwemmungsgefährdete Gebiete Bayern ist westlich der Eversbuschstraße ein Überschwemmungsgebiet der Würm ausgewiesen. Dieses Überschwemmungsgebiet wird nach Osten in etwa durch die Eversbuschstraße begrenzt. Das zu betrachtende Baufeld liegt außerhalb des Überschwemmungsgebietes.

2.9.5. Altlasten

Die Fläche ist nicht im Altlastenverdachtsflächenkataster der Landeshauptstadt München aufgeführt.

2.10. Infrastruktur

2.10.1. Soziale Infrastruktur

Die Kitas in der Umgebung stehen für die Versorgung des Planungsgebietes nicht zur Verfügung. Die erforderliche Kita muss im Planungsgebiet selbst geschaffen werden. Die Grundschulversorgung ist durch die Verbandsschule in Karlsfeld gesichert.

2.10.2. Nahversorgung

Aktuell befindet sich südlich des Planungsgebiets in fußläufiger Entfernung (ca. 600 m) ein Discounter an der Eversbuschstraße. Darüber hinaus wurde in der Gerberau (östlich der Bahnlinie) durch den Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2044 Baurecht für eine Nahversorgungseinrichtung in zeitgemäßer Größenordnung geschaffen, die ebenfalls fußläufig erreicht werden kann.

Die Gemeinde Karlsfeld hat in der Nähe des S-Bahn-Haltepunkts Karlsfeld Flächen für den Einzelhandel geschaffen. Rund zwei Kilometer südlich des Gebiets liegt das Quartierszentrum Vesaliusstraße/Oertelplatz mit Angeboten des kurz- und mittelfristigen Bedarfs. Im Sinne des Zentrenkonzepts wurde im Rahmen des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 1655a Baurecht für ein breites Einzelhandelsangebot geschaffen.

3. Planungsziele und Konzept des Vorhaben- und Erschließungsplans

3.1. Planungsziele

Die Planungsziele aus dem Eckdatenbeschluss vom 07.11.2018 werden wie folgt aktualisiert:

- Schaffung eines Allgemeinen Wohngebietes mit ca. 230 Wohneinheiten und eigener Identität
- Städtebaulich verträglicher Übergang zur westlich angrenzenden Bebauung
- Schaffung der erforderlichen integrierten Kita innerhalb des Planungsgebietes
- Schaffung von Gemeinschaftsräumen zur Stärkung des Gemeinschaftsgefühls und der Identifikation mit dem Quartier
- Schaffung von privaten Erholungsflächen und öffentlichen Grünflächen in ausreichender Größe in lärmgeschützter Lage mit hoher Aufenthaltsqualität
- Erhalt der Gehölzgruppe am Nordrand und des vorhandenen Solitärbaums an der Einmündung der Eisolzriederstraße in die Eversbuschstraße
- Erhalt der südlich und östlich angrenzenden, naturnahen Strukturen
- Intensive Begrünung aller Erholungsflächen mit Groß- und Kleinbäumen und Sträuchern zum Ausgleich und zur Verbesserung des Kleinklimas
- Schaffung von möglichst vielfältigen Mikroklimata auf den öffentlichen Grünflächen im Norden und Süden, die sowohl mit offenen Rasenflächen als auch mit kleinen Baumgruppen und verschatteten Wegen und Sitzgelegenheiten ausgestattet sind
- Nutzung der Möglichkeiten zur Dach- und Fassadenbegrünung
- Begrenzung der Versiegelung und Sicherstellung einer ausreichenden Grünausstattung
- Minimierung der Eingriffe in den Naturhaushalt
- Schaffung einer Gastronomieeinrichtung

3.2. Planungskonzept / Art und Maß der baulichen Nutzung; Bauhöhe und Bauweise, Dachform

Es wird ein Allgemeines Wohngebiet (WA) entwickelt.

Im Planungsgebiet wird eine Geschossfläche für Wohnen von 21.240 m² geschaffen. Dies entspricht 233 Wohneinheiten á 91 m² bei einer maximalen Wohnnutzung. Durch die Festsetzung eines WA wird grundsätzlich die Möglichkeit eröffnet, durch Nichtwohnnutzungen (z. B. freie Berufe, Gastronomie etc.) eine stärkere Nutzungsmischung herbeizuführen. Durch die Gastronomieeinrichtung ist ein erster Ansatz dafür gegeben. Zusammen mit einer Gastronomieeinrichtung (193 m²) im Norden, einer Kita (938 m²) im südlichen Bereich wird eine Gesamtgeschossfläche von 22.371 m² ermöglicht (21.240 m² + 193 m² + 938 m²).

Ergänzend kommen Gemeinschaftsräume (870 m²) dazu.

Im mittleren zum Innenhof orientierten Gebäudetrakt wird im Erdgeschoss eine Gemeinschaftseinrichtung zur Stärkung des Gemeinschaftsgefühls und der Identifikation mit dem Quartier geschaffen.

Die Gastronomie soll ein Begegnungsraum für die Bewohner*innen der Siedlung werden, aber auch die Umgebung insbesondere im Hinblick auf den nahen S-Bahnhof Karlsfeld beleben.

Die in der Mitte des Planungsgebietes situierte, geschlossene städtebauliche Großform umschließt freiräumlich zusammenhängende Wohnhöfe. Im Norden und Süden sind lärmgeschützte öffentliche Grünflächen vorgesehen. Die Verbindung von innen liegenden privaten Freiflächen und außen liegenden öffentlichen Grünflächen wird durch erdgeschossige Durchgänge hergestellt. Durch die Segmentierung der Großform mit vor- und zurückspringenden Baufluchten und gestaffelten Höhen wird diese in ihrer städtebaulichen Erscheinung gegliedert. Die Bebauung öffnet sich nach Westen an der Eversbuschstraße und schirmt die Hofflächen nach Norden, Osten und Süden von Bahnlärm ab.

Die Höhe der Bebauung staffelt sich von fünf bis sechs Geschossen im Osten an der Bahn zu vier Geschossen nach Westen zur Eversbuschstraße ab. Durch dreigeschossige Vorsprünge wird zur umliegenden zweigeschossigen Bebauung vermittelt.

In den Innenhöfen werden mindestens die halben Abstandsflächen eingehalten. Zur Straßenmitte der neu festzusetzenden Eversbuschstraße werden die vollen Abstandsflächen nach Bayerischer Bauordnung (BayBO) eingehalten. Dies gilt auch für die Abstandsflächen nach Süden zur Otto-Warburg-Straße. Nach Osten fallen die Abstandsflächen über die Grundstücksgrenze bzw. ist der Bauraum an die Grundstücksgrenze herangerückt. Dies ist unschädlich, da die östlich angrenzende Fläche im Eigentum der Vorhabenträgerin ist.

Als Dachform werden zu begrünende Flachdächer festgesetzt, um ein einheitliches Erscheinungsbild zu gewährleisten.

3.3. Soziale Infrastruktur

Im Süd-Westen ist im Erdgeschoss eine integrierte Kita für zwei Krippen- und zwei Kindergartengruppen mit einer dazugehörigen Freispielfläche geplant, die den Bedarf aus der neuen Siedlung deckt.

Die Grundschulversorgung ist durch die Verbandsgrundschule in Karlsfeld gesichert. Diese wird auf sechs Züge ausgebaut.

3.4. Erholungsflächen (öffentliche Grün- und private Freiflächen)

Bezug nehmend auf den Beschluss der Vollversammlung des Stadtrats vom 26.07.2017 (Sitzungsvorlagen Nr. 14 - 20 / V 09119) sind den Einwohner*innen außerhalb des Mittleren Rings als Orientierungswert in Summe mindestens

20 m² nutzbare Grün- und Freiflächen pro Einwohner*in zur Verfügung zu stellen. Dabei können auch gemeinschaftlich nutzbare Dachgärten bis zu 2 m² pro Einwohner*in angerechnet werden.

Das überarbeitete Entwurfskonzept orientiert sich an diesen Werten.

3.4.1. Öffentliche Grünflächen

Im Norden und Süden des Vorhabens befinden sich öffentliche Grünflächen, welche jeweils von transparenten Lärmschutzwänden umgeben werden. Diese öffentlichen Grünflächen werden über Öffnungen für öffentliche Zuwegungen von der Eversbuschstraße aus und Durchgänge aus dem Inneren des Wohngebietes erschlossen.

Die Lärmschutzwände sind hierbei zur Eversbuschstraße südlich 3 m und nördlich 2,5 m sowie im Süden zur Otto-Warburg-Straße 3 m hoch (Straßenverkehrslärm) und im Osten zur Abschirmung des Schienenverkehrslärms 3,5 m hoch. Die dadurch entstehenden lärmgeschützten Bereiche beinhalten auch private Freiflächen und die Freiflächen der Kita.

Das öffentliche Grün bietet Platz für vielfältige Erholungsnutzungen der Bewohner*innen aller Altersgruppen und Menschen aus der Umgebung. Entwurfsbedingt soll im Umgriff ein größerer Anteil an privaten Freiflächen entstehen, so dass der etwas geringere Anteil an öffentlichen Grünflächen von den notwendigen öffentlichen Spielbereichen/-plätzen geprägt sein wird.

3.4.2. Private Freiflächen

Die städtebauliche Großform umschließt freiräumlich zusammenhängende gemeinschaftlich nutzbare Wohnhöfe. Diese sollen mit Großbäumen bepflanzt werden. Zur Eversbuschstraße gliedern begrünte Vorgärten die Hauszugänge. Weitere private Grünflächen befinden sich östlich des Wohngebäudes bis zur Lärmschutzwand, welche den Bahnlärm abschirmt.

Das Angebot der privaten Freiflächen wird zusätzlich durch gemeinschaftlich nutzbare Dachgärten ergänzt. Diese Dachgärten sollen zu 70 % nutzbar und zu 30 % intensiv begrünt sein. Die gemeinschaftlich nutzbaren Dachgärten müssen barrierefrei erreichbar sein.

Die Größe einer Freischankfläche wird im weiteren Verfahren unter Berücksichtigung der Grün- und Freiflächenbilanz geprüft.

3.5. Baumschutz

Der an den Rändern des Bebauungsplangebietes vorhandene schützenswerte Baumbestand wird in der Planung berücksichtigt. Gegebenenfalls notwendige Fällungen werden durch Baumneupflanzungen ersetzt.

3.6. Ausgleichsflächen

Die Ausgleichsflächen für dieses Vorhaben werden nicht im Planungsgebiet, sondern an geeigneter Stelle im naturräumlichen Zusammenhang innerhalb des Stadtgebietes nachgewiesen. Die genaue Lage der Ausgleichsflächen wird im Laufe des Bebauungsplanverfahrens geklärt werden.

3.7. Erschließung Planungsgebiet

Die verkehrliche Erschließung des Planungsgebiets erfolgt im Westen von der Eversbuschstraße. Die eingeschossige Tiefgarage mit einer zentralen Zu- und Ausfahrt beinhaltet alle Bewohnerstellplätze. Das Planungsgebiet selbst ist autofrei und darf nur von Rettungsfahrzeugen befahren werden. Durch die östliche Aufweitung der Eversbuschstraße ist ein Parkstreifen für den Besucherverkehr der neuen Siedlung möglich. Der Bring- und Holverkehr der Kita kann in diesem Bereich auch berücksichtigt werden. Die Eversbuschstraße und das umliegende Straßennetz kann den durch die Planung ausgelösten Verkehr aufnehmen.

3.8. Vorbeugender Brandschutz

Für den Brandschutz werden nur Flächen innerhalb des Baugebietes, nicht jedoch die Freiflächen der Kita und die öffentlichen Grünflächen belastet. Das Fluchtwegekonzept für die Sicherstellung des zweiten Rettungsweges beruht auf einer Kombination der Rettung über Anleiterung vom Hubrettungsfahrzeug, über Steckleiter und über Laubengänge mit zweitem baulichen Rettungsweg.

Mit Zufahrt von der Eversbuschstraße sind die Rettungswege und Aufstellflächen in den Innenhof gelegt, ausgenommen vor der südwestlichen und südlichen Außenfassade, die von der Durchfahrt vom Innenhof aus erreicht werden. Die Feuerwehrflächen sind mit den Flächen für Wohnwege und Hauszugänge überlagert, um ihren Flächenbedarf zu minimieren. Das Konzept wurde mit der Landeshauptstadt München - Branddirektion abgestimmt.

3.9. Entsorgung

Die Müllräume sind im Untergeschoss geplant. Aufgrund der Abholung an unterschiedlichen Wochentagen wird im EG ein Mülltonnenaufstellraum benötigt. Eine zusätzliche Aufstellfläche in den Freiflächen ist nicht erforderlich.

3.10. Lärmschutz

Die zu erwartenden Belastungen durch Verkehrs- und Schienenlärm werden durch eine lärmabschirmende Bebauung, geeignete Grundriss- und Lärmschutzkonzepte für die Fassade und Lärmschutzwände gewährleistet.

4. Planungsziele und Konzept der Flächen außerhalb des Bereiches des Vorhaben- und Erschließungsplanes

4.1. Planungsziele

- Funktionale und gestalterische Aufwertung des Straßenraums der Eversbuschstraße
- Sichere fußläufige Erschließung des Vorhabens durch Verbindung des S-Bahnhofs Karlsfeld mit dem Bushaltepunkt Otto-Warburg-Str.

4.2. Planungskonzept

Gemäß § 12 Abs. 4 BauGB können Flächen außerhalb des Bereichs des Vorhaben- und Erschließungsplanes in den vorhabenbezogenen Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2164 einbezogen werden.

Westlich des Vorhaben- und Erschließungsplanes wird die Verkehrsfläche der Eversbuschstraße für einen Baumgraben, Besucherstellplätze und einen Gehweg auf der östlichen Seite der Eversbuschstraße erweitert. Der Baumgraben dient dabei der Aufwertung des Straßenraums.

Die Neubaumaßnahmen sind nur auf der östlichen Seite der Eversbuschstraße vorgesehen; die Fahrbahn und das bestehende Profil auf der westlichen Seite sollen erhalten werden. Aus Gründen der Übersichtlichkeit wird im Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2164 die vollständige neue Verkehrsfläche der Eversbuschstraße festgesetzt.

Auf der östlichen Seite der Eversbuschstraße ist von Süden kommend bis in Höhe der Hausnummer 239a ein Gehweg hergestellt. An dieser Stelle befindet sich auch eine Bushaltestelle mit Anbindung an den S-Bahnhof Karlsfeld. Nach Norden soll dieser Gehweg weitergeführt werden bis zum S-Bahnhof Karlsfeld und somit die Siedlung an die beiden ÖPNV-Haltepunkte anbinden.

Für die Fortführung des bestehenden Gehwegs auf der östlichen Seite der Eversbuschstraße von der bestehenden Bushaltestelle wird geringfügig in eine per Planfeststellung genehmigte Fläche der Autobahndirektion Südbayern (ca. 130 m²) eingegriffen, in der unter anderem ein Sickerbecken liegt. Die Funktion dieser Fläche wird nicht beeinträchtigt. Um den Eingriff in das Planfeststellungsverfahren möglichst gering zu halten und die Funktion nicht zu beeinträchtigen, wird die Verkehrsfläche im Bereich der Fläche der Autobahndirektion Südbayern nur um ca. 1,5 m aufgeweitet.

Die in diesen Bereichen entstehenden Kosten für Straßenbaumaßnahmen sind ursächlich für die Erschließung der neuen Wohnbauflächen, werden von der Vorhabenträgerin übernommen und im Durchführungsvertrag geregelt.

Westlich des Vorhabens können die neu geschaffenen Stellplätze im Parkstreifen die Besucherstellplätze der neuen Siedlung aufnehmen und den Bring- und Holverkehr der neuen Kita ermöglichen.

5. Stellungnahme der Verwaltung zum vorliegenden Antrag

Der vorliegende Antrag der Vorhabenträgerin, Hirmer Allach GmbH & Co. KG vom 07.10.2020 (vgl. Anlage 1) auf Einleitung eines Verfahrens für einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan mit Grünordnung entspricht den genannten städtebaulichen Zielen.

Die vorgelegten Pläne sind noch nicht ganz stimmig; in den Plänen sind mehr Geschossfläche (GF) bzw. Wohneinheiten (WE) dargestellt als durch planungsrechtliche Festsetzungen ermöglicht werden kann, um die Anforderungen der Grün- und Freiflächenversorgung einzuhalten. Die Grundrisse sind noch entsprechend zu ändern. Dies kann im Rahmen des weiteren Bebauungsplanverfahrens geschehen, da hier noch Anregungen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit, der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange abgewogen und die Pläne ggf. geändert werden müssen. Gemäß Eckdatenbeschluss (Sitzungsvorlagen Nr. 14 - 20 / V 11822) im Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung am 07.11.2018 wird auch im weiteren Verfahren insbesondere im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung die Verteilung der Grün- und Freiflächen dargestellt werden.

Der Einleitung eines Verfahrens für einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2164 kann aus städtebaulicher und grünordnerischer Sicht zugestimmt werden. Das Vorhaben umfasst die Grundstücke, wie sie in den Anlagen des Antrags vom 07.10.2020 markiert sind und ist in diesen vorgelegten Unterlagen als **ein** Vorhaben dargestellt (vgl. Anlagen 6-8). Die Hirmer Allach GmbH & Co. KG ist als Vorhabenträgerin für die Maßnahme geeignet. Sie ist bereit, die durch den Vorhaben- und Erschließungsplan ausgelösten Kosten und Aufwendungen zu übernehmen und einen entsprechenden Durchführungsvertrag abzuschließen. Außerdem wird im Durchführungsvertrag die Kostenübernahme über die Herstellung der Flächen außerhalb des Vorhaben- und Erschließungsplanes (Verbreiterung der Eversbuschstraße) durch die Vorhabenträgerin geregelt werden. Die Finanzierung ist nach den Angaben der Vorhabenträgerin gesichert.

6. Sozialgerechte Bodennutzung (SoBoN), Durchführungsvertrag

Der Stadtrat hat im Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung die städtebaulichen Inhalte der künftigen Bebauungsplanung durch den Eckdatenbeschluss vom 07.11.2018 (Sitzungsvorlagen Nr. 14 - 20 / V 11822) vorgegeben und die Vorhabenträgerin gebeten, im Einvernehmen mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung einen Realisierungswettbewerb

auszuloben. Ein Einleitungs- und Aufstellungsbeschluss wurde damals nicht zusammen mit dem Eckdatenbeschluss gefasst, da dieser, wie im Eckdatenbeschluss vom 07.11.2018 dargestellt, erst nach Durchführung des Realisierungswettbewerbs aufgrund von detaillierten Vorhabenplänen erfolgen sollte. Die Auslobung und Durchführung des Realisierungswettbewerbs im September 2019 durch die Vorhabenträgerin erfolgte auf der Grundlage, dass die „Verfahrensgrundsätze zur Sozialgerechten Bodennutzung in der Fassung vom 26.07.2017“ zur Anwendung kommen.

Der Einleitungs- und Aufstellungsbeschluss konnte nicht direkt im Anschluss an das Wettbewerbsverfahren im Jahr 2019 in den Stadtrat gebracht werden, da im Nachgang zum Wettbewerb eine Überarbeitung des Wettbewerbsergebnisses erforderlich wurde, um die noch unzureichende Grünflächenbilanz anzupassen. Dies wurde im Herbst 2020 abgeschlossen. Aufgrund dessen konnten erst im Herbst 2020 und nicht bereits 2019 der Antrag auf Einleitung eines Verfahrens zur Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanes mit Grünordnung gestellt sowie die Vorhabenpläne vorgelegt werden, die nun Grundlage dieses Einleitungs- und Aufstellungsbeschlusses sind.

Die Vorhabenträgerin hat am 13.11.2019 die Grundzustimmung zu den „Verfahrensgrundsätzen zur Sozialgerechten Bodennutzung in der Fassung vom 26.07.2017“ abgegeben.

Die „referatsübergreifende Arbeitsgruppe Sozialgerechte Bodennutzung“ (AG SoBoN) hat sich zuletzt in der Sitzung vom 11.12.2019 mit der Angelegenheit befasst und der Planung zugestimmt.

Gemäß § 12 Abs. 1 Satz 1 BauGB ist bei vorhabenbezogenen Bebauungsplänen ein Durchführungsvertrag zu schließen. Die Vorhabenträgerin ist zu einem Vertragsabschluss bereit.

7. Städtebauliche Kennwerte zum Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2164

Flächen - vgl. Baunutzungsverordnung (BauNVO)

(alle Angaben sind Circa-Werte)

Allgemeines Wohngebiet (WA)	12.609 m ²		
• Versiegelung nach § 19 Abs. 2 BauNVO durch oberirdische Bebauung		5.231 m ²	
• Freifläche Kita		740 m ²	
• Private Freiflächen (Bereiche ohne Versiegelung nach § 19 Abs. 2 BauNVO)		6.638 m ²	Davon Dachflächen 1.286 m ²
Öffentliche Verkehrsfläche	5.766 m ²		
Öffentliche Grünfläche	4.338 m ²		
Planungsgebiet gesamt	22.713 m²		

Geschossflächen GF / Grundflächen GR / Grundflächenzahl GRZ

(alle Angaben sind Circa-Werte)

	GF	GFZ	GR § 19 Abs. 2 BauNVO	GRZ § 19 Abs. 2 BauNVO	GR § 19 Abs. 2 und 4 BauNVO	GRZ § 19 Abs. 2 und 4 BauNVO
Wohnnutzung	21.240 m ²		-	-	-	-
Kita	938 m ²		-	-	-	-
Gastronomie	193 m ²		-	-	-	-
Gesamt	22.371 m²	1,77	5.231 m²	0,41	8.104 m²	0,64

Durch folgende Flächen darf die GF überschritten werden

Durchgänge, Loggien	1.872 m ²	-	-		-	-
Nebenräume	396 m ²	-	-		-	-
Gemeinschaft	870 m ²	-	-		-	-
Gesamt	3.138 m²	-	-		-	-
Gesamt mit Überschreitungen	25.509 m²	2,0				

8. Beteiligung des Bezirksausschusses

Der betroffene Bezirksausschuss des Stadtbezirks 23 Allach-Untermenzing wurde gemäß § 9 Abs. 2 und 3, § 13 Abs. 1 sowie § 15 der Satzung für die Bezirksausschüsse in Verbindung mit dem „Katalog der Fälle der Entscheidung, Anhörung und Unterrichtung der Bezirksausschüsse“ (Anlage 1 der Bezirksausschuss-Satzung), Abschnitt Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Ziffer 6.1, angehört.

Der Bezirksausschuss hat sich in seiner öffentlichen Sitzung vom 12.01.2021 mit dem Bauvorhaben „Hirmerei“ und der vorliegenden Beschlussvorlage intensiv befasst.

Zur Beschlussvorlage nimmt der BA 23 Stellung (siehe Anlage 10):

Zu Topographie und Grundwasser (2.5.2.)

„Der Bezirksausschuss wurde aus der Bürgerschaft darauf hingewiesen, dass die Autobahn GmbH des Bundes im Zusammenhang mit der A99-Tunnelerweiterung auf vier Fahrstreifen offenbar auf Problemsachverhalte gestoßen ist, die sich im Falle einer derart großflächigen Unterkellerung (Tiefgarage und weitere im Keller unterzubringende Nutzungen) erheblich auf die Sicker- und Grundwasserdurchleitung (Düker) und damit den Schutz der Häuser und zahlreicher Baudenkmäler in der Umgebung der beabsichtigten Bebauung auswirken könnten. Vor diesem Hintergrund fordern wir, dass durch eine hinreichende Untersuchung sichergestellt wird, dass durch die Unterkellerung keine Auswirkungen auf Grundwasserstand und Grundwasserströme entstehen, die zu nachteiligen Auswirkungen auf die nähere und weitere Nachbarschaft (insbesondere Schäden in den Kellern durch Eindringen von Grundwasser bei ungünstigen Verhältnissen) eintreten.“

Stellungnahme der Verwaltung:

Der besagte Sachverhalt wird im weiteren Verfahren geprüft. Im Grundwasser-gutachten wird Bezug zum Ausbau der A99 genommen; evtl. Wechselwirkungen werden untersucht werden.

Zu Klima und Lufthygiene (2.5.4.)

„Das Gebiet liegt zu weiten Teilen innerhalb eines regionalen Grünzugs mit dem Trenngrün Nr. 63, wie auch dem Flächennutzungsplan zu entnehmen ist. Aus Sicht des Bezirksausschusses wird eine Bebauung im Stil der „Urbanisierung des Gebietes“ innerhalb eines Regionalen Grünzugs kritisch gesehen. Im weiteren Verfahren ist konkret zu prüfen und darzustellen, inwiefern eine sechs-geschossige Bebauung mit dem Regionalplan in Einklang gebracht werden kann. Wenn nötig ist die Bebauung im Süden des Gebietes entsprechend zu reduzieren. Für die bessere Übersicht bittet der Bezirksausschuss um eine klare Darstellung, wie viel Prozent des Geländes sich im regionalen Grünzug befinden, wie weit das Gelände in den regionalen Grünzug hinein reicht und wie viele Quadratmeter des regionalen Grünzugs durch die Hirmerei überplant werden.“

Stellungnahme der Verwaltung:

Hinsichtlich der Lage des Planungsbereiches am Rande des Regionalen Grünzugs wurde die zuständige Höhere Landesplanungsbehörde (Regierung von Oberbayern) im Zuge des Wettbewerbsverfahrens um eine landesplanerische Vorprüfung gebeten. Darin kommt die Regierung zum Ergebnis, dass das Vorhaben nicht im Bereich des Regionalen Grünzugs liegt und somit das Ziel 4.6.1 des Regionalplans München nicht betroffen ist. Dabei ist zu beachten, dass der Planungsmaßstab des Regionalplans mit 1 : 100.000 deutlich gröber ist, als jener des Flächennutzungsplans oder der des Bebauungsplans. Die Abgrenzung der Regionalen Grünzüge erfolgt auf dieser Maßstabsebene zudem nicht „flächenscharf“, also nicht an Hand von z. B. Grundstücksgrenzen, sondern funktionsbezogen. Die nachrichtlich in den Flächennutzungsplan im wesentlich detaillierteren Maßstab 1 : 25.000 übernommene Abgrenzung der Regionalen Grünzüge stellt vor diesem Hintergrund allenfalls eine Annäherung (sog. „regionalplanerischer Unschärfe“) dar. Sie täuscht dabei mitunter eine Genauigkeit vor, die es so nicht gibt. Daher bereitet die Frage, ob eine geplante Maßnahme einen Regionalen Grünzug tatsächlich betrifft oder nicht auf Ebene der Bauleitplanung regelmäßig Schwierigkeiten. Im vorliegenden Fall ragt die nachrichtlich in den Flächennutzungsplan übernommene Abgrenzung des Regionalen Grünzugs deutlich weiter nach Norden in das Planungsgebiet hinein, als dies im Regionalplan tatsächlich der Fall ist. Rechtlich bindend ist dabei einzig die Darstellung im Regionalplan.

Demgegenüber liegt das Planungsgebiet nach Einschätzung der Regierung von Oberbayern im Bereich des regionalen Trenngrün Nr. 63. Grundsätzlich ist zu beachten, dass bei der zeichnerischen Darstellung eines regionalen Trenngrüns nicht dessen exakte Lage im Plan, sondern der bestehende Freiraum zwischen aufeinander zuwachsenden Siedlungseinheiten an sich entscheidend ist. Das regionale Trenngrün Nr. 63 dient insbesondere der Gliederung der Siedlungslandschaft zwischen den Siedlungseinheiten und hat im vorliegenden Fall die Funktion, das Zusammenwachsen von München-Allach und Karlsfeld zu vermeiden. Planungen und Maßnahmen sind im Einzelfall möglich, soweit diese Funktion nicht entgegensteht. Im weiteren Verfahren wird daher der Nachweis zu führen sein, dass die Planung der Funktion des regionalen Trenngrüns (insbesondere Siedlungsgliederung) nicht entgegensteht. Diese Abklärung wird im Umweltbericht dargestellt. Unter anderem vor diesem Hintergrund wurde der Baukörper des jetzigen Vorhabens gegenüber dem Wettbewerbsentwurf in Nord-Süd-Richtung bereits um circa 25 % verringert.

Zu Motorisierter Individualverkehr (2.8.1.)

„Anlässlich der Planung weiterer rund 230 Wohnungen an der vorgesehenen Stelle in Allach erscheint aus Sicht des Bezirksausschusses ein Verkehrskonzept für den 23. Stadtbezirk, wie schon wiederholt eingefordert, insbesondere mit Blick auf die Überlastung der Eversbuschstraße, äußerst dringlich. Hierfür soll unter Einbindung des Regionalen Planungsverbands, der Gemeinde Karlsfeld und der städtischen Referate ein Konzept ausgearbeitet werden, wie die Verkehrssituation im direkten und weiteren Umfeld der Planungsgebiets bewältigt werden kann.“

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Bewältigung des durch die Planung ausgelösten Verkehrs im Gesamtzusammenhang innerhalb Allachs wird im weiteren Verfahren noch genauer untersucht. Nach ersten Einschätzungen ist die Bewältigung des Verkehrs gegeben. Weitere Abklärungen zum Verkehrskonzept für den 23. Stadtbezirk ggf. unter Einbindung des Regionalen Planungsverbands beziehungsweise des Planungsverbands Äußerer Wirtschaftsraum München, der Gemeinde Karlsfeld und der städtischen Referate liegen in der Zuständigkeit des Mobilitätsreferates.

Zu Fuß- und Radverkehr (2.8.3.)

„Der Bezirksausschuss begrüßt grundsätzlich die Planung für die Gestaltung des Straßenraums, legt aber gleichzeitig großen Wert darauf, dass zusätzlich ein Radweg in der Planung berücksichtigt und anschließend umgesetzt wird. Hierbei muss der Fuß- und Radweg im südlichen Bereich beidseitig bis zur Kreuzung Eversbuschstraße / Otto-Warburg-Straße geführt werden. In der vorgelegten Planung endet auf der westlichen Straßenseite der Weg vorzeitig.“

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Schaffung eines beidseitigen Fuß- und Radwegs bis zur Kreuzung Eversbuschstraße / Otto-Warburg-Straße wird im weiteren Verfahren geprüft.

Zu Planungskonzept (3.2.)

„Im Bebauungsplan soll neben der Begrünung der Flachdächer zusätzlich eine Begrünung der Fassaden festgesetzt werden.“

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Festsetzung einer Fassadenbegrünung wird im weiteren Verfahren geprüft.

Zu Soziale Infrastruktur (3.3.)

„Zur sozialen Infrastruktur weist der Bezirksausschuss darauf hin, dass auch die Versorgung mit weiterführenden Schulplätzen rechtzeitig vor Bezug der Wohnungen sichergestellt werden muss.“

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Versorgung mit weiterführenden Schulen für die Wohnbebauung Hirmerei ist aufgrund verschiedener Schulwahlmöglichkeiten gegeben. Für die gymnasiale Versorgung stehen im Nahbereich das städtische Louise-Schroeder-Gymnasium und das zukünftige neue Gymnasium Karlsfeld zur Verfügung. Die Landeshauptstadt München beteiligt sich mit einem einmaligen Baukostenzuschuss am Schulbau des Gymnasiums Karlsfeld, das voraussichtlich 2025 in Betrieb gehen soll. Am Louise-Schroeder-Gymnasium ist im Rahmen der Umstrukturierung des Schulcampus eine

Erweiterung geplant. Zur Überbrückung erhielt der Schulcampus 2018/19 einen Pavillon mit 16 Räumen. Am Schulcampus befindet sich auch die städtische Carl-Spitzweg-Realschule. Eine Erweiterung auf fünf Züge ist geplant. Da die Erweiterung auf dem Schulcampus aufgrund des begrenzten Bauraums nicht möglich ist, werden derzeit verschiedene Flächen im Umfeld geprüft.

Anders als bei Grund- und Mittelschulen besteht für weiterführende Schulen keine Sprengelpflicht, d. h. die Schule kann frei gewählt werden. Umgekehrt besteht auch kein Anspruch auf einen Schulplatz im Stadtbezirk. Es ist aber dennoch das bedarfsplanerische Ziel, die Schulwege so kurz wie möglich zu halten und die Plätze soweit möglich wohnortnah anzubieten.

Zu Private Freiflächen (3.4.2.)

„Aus Sicht des Bezirksausschusses ist bei einem Gastronomiebetrieb der vorgesehenen Größe eine Freischankfläche unabdingbar. Anderenfalls ist zu befürchten, dass der Betrieb nicht ausreichend angenommen wird.“

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Möglichkeit einer Freischankfläche wird im weiteren Verfahren unter Berücksichtigung der Grün- und Freiflächenbilanz geprüft.

Zu Baumschutz (3.5.)

„Der Baum auf der Verkehrsinsel an der Straßenkreuzung Eversbuschstraße / Eisolzriederstraße ist sehr schützenswert und prägend und muss daher unbedingt erhalten werden.“

Stellungnahme der Verwaltung:

Der Erhalt des Baumes durch planungsrechtliche Festsetzung wird im weiteren Verfahren geprüft.

Zu Erschließung Planungsgebiet (3.7.)

„Für die 233 Wohnungen sind nur 193 Stellplätze vorgesehen. Aus Sicht des Bezirksausschusses sollte mindestens ein Stellplatz pro Wohneinheit geschaffen werden, auch wenn dies gemäß der Stellplatzsatzung für geförderten Wohnungsbau nicht verpflichtend vorgeschrieben ist. Außerdem sind die für die Kita sowie für den Gastronomiebetrieb erforderlichen Stellplätze zu schaffen.

Außerdem soll geprüft werden, ob und wie die Tiefgaragenein- und ausfahrt anstatt auf die Eversbuschstraße direkt auf die Otto-Warburg-Straße geführt werden kann. Diese baulich sicherlich anspruchsvollere Variante bietet die Chance, die nördliche Eversbuschstraße durch das Wohngebiet nicht zusätzlich zu belasten.“

Stellungnahme der Verwaltung:

Die genaue Anzahl der Stellplätze, die für alle Nutzungen erforderlich sind, wird im weiteren Verfahren geprüft.

Die zu erwartenden zusätzlichen ca. 400 - 500 Kfz-Fahrten/24h durch die neue Nutzung "Hirmerei" sind bei einer Grundbelastung von 5.000 - 5.500 Kfz-Fahrten/24h grundsätzlich problemlos abwickelbar.

Die Anbindung der Tiefgarage an die Otto-Warburg-Strasse scheidet als Lösung aus, da die Otto-Warburg-Straße von Osten kommend aus einer Senke unter der S-Bahn-/ICE-Strecke auftaucht (= Rampenbereich) und der Bereich westlich der S-Bahn bis zur heutigen Lichtsignalanlage Eversbuschstraße-Süd/Eversbuschstraße-Nord/Otto-Warburg-Straße, eingeschränkt durch das vorhandene Wasserrückhalte- bzw. -überlaufbecken für eine zusätzliche, verkehrliche Anbindung nicht ausreicht.

Zu Entsorgung (3.9.)

„Für die Wertstoffentsorgung ist – nach den Erfahrungen mit den im Stadtbezirk vorhandenen Wertstoffinseln – auf jeden Fall ein Standort für Wertstoffcontainer als Unterflurcontainer zu schaffen und von Anfang an bei der Planung zu berücksichtigen.“

Stellungnahme der Verwaltung:

Bei der Durchführung der Bebauungsplanverfahren und bei der Erstellung des Planbeziehungweise Textteils von Bebauungsplänen handelt das Referat für Stadtplanung und Bauordnung gemäß dem Baugesetzbuch (BauGB). Eine verbindliche Festsetzung von Flächen für Wertstoffinseln jeglicher Form ist nicht Inhalt des Bebauungsplanes, wie ihn das BauGB in § 9 Absatz 1 Ziffern 1–26 vorsieht. § 9 Absatz 1-4 BauGB regelt insbesondere in Absatz 1, Ziffern 1-26, als abschließende Aufzählung den möglichen Inhalt des Bebauungsplanes. Das heißt, die planende Kommune darf darüber hinaus keine weiteren Festsetzungen hinzufügen.

Es ist gängige Praxis in der Bebauungsplanung, abhängig vom Bedarf auch Flächen für die Wertstoffsammlung einzuplanen und im Sinne einer nachrichtlichen Übernahme in den Plan aufzunehmen. So werden im Bebauungsplan regelmäßig öffentliche Verkehrsflächen ausgewiesen, innerhalb derer eine Sondernutzung in Form von Wertstoffcontainern zulässig ist. Die so gekennzeichneten Flächen sind jedoch für die privatwirtschaftlichen Entsorgungsfirmen nicht rechtlich bindend.

Die konkrete Standortauswahl zur Einrichtung von Wertstoffinseln obliegt den Dualen Systemen bzw. den Subunternehmern Wittmann Entsorgungswirtschaft bzw. Remondis. Diese wählen Standorte aus und beantragen die erforderliche öffentlich-rechtliche Erlaubnis nach den Straßenverkehrsvorschriften bzw. nach der Grünanlagensatzung. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung sowie auch die sonstige Verwaltung der Landeshauptstadt München hat auf die konkrete Standortauswahl insofern keinen Einfluss, als es im Sinne eines reinen Handelns von Amts wegen nicht möglich ist, Flächen bereitzustellen oder anzuordnen, wenn vorher kein Antrag einer befugten Betreiberfirma vorliegt.

Sofern seitens des Abfallwirtschaftsbetriebs München (AWM) oder des für die Realisierung des öffentlichen Raums zuständigen Baureferates Vorschläge für die Flächen zur Aufstellung von Wertstoffcontainern vorgelegt werden, prüft das Referat für Stadtplanung und Bauordnung regelmäßig, ob planungs- und/oder bauordnungsrechtliche Normen entgegenstehen. Richtschnur ist das Bemühen, die Flächenbereitstellung zu unterstützen.

Zu Sozialgerechte Bodennutzung (SoBoN) (6.)

„Der Bezirksausschuss bittet den derzeit aktuell im Rahmen der „Verfahrensgrundsätze der Sozialgerechten Bodennutzung“ (SoBoN 2017) geforderten Anteil sozial genutzten Wohnraums zu schaffen.“

Stellungnahme der Verwaltung:

Im Rahmen des noch abzuschließenden Durchführungsvertrages und des Sozialen Bindungsvertrages wird die Vorhabenträgerin gemäß der geltenden „Verfahrensgrundsätze zur Sozialgerechten Bodennutzung“ die entsprechenden Lasten bzw. Pflichten zur Schaffung von gefördertem Wohnungsbau/preisgedämpftem Mietwohnungsbau übernehmen. Wie unter Punkt 6. bereits erwähnt, ist die Vorhabenträgerin zu einem Vertragsabschluss bereit.

Der Bezirksausschuss des **23. Stadtbezirks Allach-Untermenzing** hat einen Abdruck der Sitzungsvorlage erhalten. Dem Korreferenten, Herrn Stadtrat Bickelbacher, und dem zuständigen Verwaltungsbeirat, Herrn Stadtrat Müller, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Antrag der Referentin

Ich beantrage Folgendes:

1. Vom Ergebnis des Realisierungswettbewerbs wird Kenntnis genommen.
2. Entsprechend der Empfehlung des Preisgerichts vom 24.09.2019 wird das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt, das Verfahren zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan mit Grünordnung für den Bereich Eversbuschstraße (östlich), Bahnlinie München-Ingolstadt (westlich), Otto-Warburg-Straße (nördlich) auf der Grundlage des 1. Preises von Palais Mai, München mit Grabner Huber Lipp, Freising durchzuführen.
3. Die Anregungen des Preisgerichtes sind im weiteren Verfahren zu berücksichtigen.
4. Auf Antrag der Hirmer Allach GmbH & Co. KG vom 07.10.2020 wird für den im Übersichtsplan des Referats für Stadtplanung und Bauordnung vom 06.11.2020 (M = 1 : 2.000) schwarz umrandeten Bereich östlich der Eversbuschstraße, westlich der Bahnlinie München-Ingolstadt und nördlich der Otto-Warburg-Straße die Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanes mit Grünordnung gemäß § 12 BauGB unter Einbeziehung einzelner Flächen gemäß § 12 Abs. 4 BauGB eingeleitet.
Der genannte Übersichtsplan (Anlage 3) ist Bestandteil dieses Beschlusses.
5. Der Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der/Die Vorsitzende

Ober-/Bürgermeister*in

Die Referentin

Frau Prof. Dr. (Univ. Florenz)
Elisabeth Merk
Stadtbaurätin

IV. Abdruck von I. - III.

Über die Verwaltungsabteilung des Direktoriums, Stadtratsprotokolle (SP)
an das Direktorium Dokumentationsstelle
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

V. WV Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/43 V
zur weiteren Veranlassung.

Zu V.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An den Bezirksausschuss 23 Allach-Untermenzing
3. An das Kommunalreferat – RV
4. An das Kommunalreferat – IS – KD – GV
5. An das Kommunalreferat – GSM
6. An das Baureferat
7. An das Baureferat-VV
8. An das Baureferat-VR1
9. An das Kreisverwaltungsreferat
10. An das Gesundheitsreferat
11. An das Referat für Klima- und Umweltschutz
12. An das Mobilitätsreferat
13. An das Referat für Bildung und Sport
14. An das Sozialreferat
15. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3
16. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I
17. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/01
18. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/43 P
19. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/44 B
20. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/54
21. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA III
22. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA IV
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

Am

Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/43 V