

Telefon: 233- 21123  
22936  
24577  
Telefax: 233- 24217

## Referat für Stadtplanung und Bauordnung

Stadtplanung  
PLAN-HA II/41 P  
PLAN-HA II/5-41  
PLAN-HA II/41 V

- A) Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108a  
Raheinstraße (südlich und westlich),  
Ratoldstraße (westlich), Lerchenstraße (nördlich),  
Bahnlinie München-Regensburg (östlich)  
(Teilverdrängung der Bebauungspläne Nrn. 36c, 825 und 1119)
- Billigungsbeschluss –
- B) Anträge und Empfehlungen
- Neubauten Ratold/Raheinstraße
    1. Einhaltung des Entwurfs der Architekten  
(hinsichtlich Obergrenzen Anzahl Wohnungen, Höhe der Gebäude)
    2. Mehr Parkplätze
    3. Schallschutzmaßnahme an der Ostseite der Bahngleise  
Empfehlung Nr. 14–20 / E 01405 der Bürgerversammlung  
des Stadtbezirkes 24 – Feldmoching-Hasenberg am 30.03.2017
  - Erhalt der Grünfläche (Biotop) zwischen der Raheinstraße  
und der Bahn, nördlich von der Dülferstraße  
Empfehlung Nr. 14–20 / E 02553 der Bürgerversammlung  
des Stadtbezirkes 24 – Feldmoching-Hasenberg am 02.04.2019
  - Stadtbezirksbudget (BSL)  
Bau einer Fuß- und Radwegbrücke über die Herbergstraße  
auf der Ostseite der Bahnlinie  
Antrag Nr. 14–20 / B 06720 des Bezirksausschusses  
des Stadtbezirkes 24 – Feldmoching-Hasenberg vom 10.09.2019
- C) Sozialgerechte Bodennutzung – Abweichung von Verfahrensgrundsätzen

Stadtbezirk 24 Feldmoching-Hasenberg

### Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 02940

Anlagen:

1. Übersichtsplan M=1 : 5.000
2. Ausschnitt Übersichtskarte Stadtbezirksgrenzen

3. Verkleinerung des Bebauungsplanes (ohne Maßstab)
4. Stellungnahme des Bezirksausschusses 24 vom 25.07.2019
5. BV-Empfehlung Nr. 14–20 / E 01405
6. BV-Empfehlung Nr. 14–20 / E 02553
7. BA-Antrag Nr. 14-20 / B 06720
8. Stellungnahme des Bezirksausschusses 24 vom 14.04.2021

### **Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 16.06.2021 (SB)**

Öffentliche Sitzung

#### **I. Vortrag der Referentin**

Zuständig für die Entscheidung ist der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung gemäß § 7 Nr. 11 der Geschäftsordnung des Stadtrats, da es sich um eine Angelegenheit der Bauleitplanung handelt.

Wie nachstehende Satzung und Begründung des Bebauungsplanentwurfs (Seite 132 ff.)

Der Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108 wurde am 16.03.2016 vom Stadtrat zur Aufstellung beschlossen.

Der Bereich südlich der Bernhardstraße und westlich der Ratoldstraße (Flst. Nr. 1818) wurde wegen fehlender Mitwirkungsbereitschaft des Eigentümers mit dem Flst. Nr. 1767/55 nach dem Aufstellungsbeschluss aus dem Umgriff des Bebauungsplanes herausgenommen.

Vom Eigentümer westlich der Ratoldstraße zwischen Dülferstraße und Bernhardstraße (Flst. Nr. 1767/41) war noch keine abschließende Äußerung über seine konkreten Nutzungsvorstellungen zu erhalten, so dass dieser Bereich der künftigen Quartiersmitte ebenfalls aus dem Umgriff des Bebauungsplanes genommen wurde. Da der Bereich zusammen mit den beiden westlich angrenzenden städtischen Grundstücken (Flst. Nrn. 1767/36, 1767/42) als stadtplanerische Einheit zu betrachten ist, wurden auch diese Grundstücke bis auf die Geh- und Radwegverbindung (Dienstbarkeitsfläche) und die Fläche zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft (als Teil der Biotopverbundzone) vor der Beteiligung der Behörden gem. § 4 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB) aus dem Umgriff des vorliegenden Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 2108a herausgenommen und werden künftig im Rahmen des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2108b weiter verfolgt.

Dies ist auch erforderlich, da die weitere Entwicklung für diesen Bereich im Augenblick

noch nicht absehbar ist und ein weiteres Abwarten des gesamten Bebauungsplanes auch hinsichtlich der Dringlichkeit der Realisierung der Wohnnutzung nicht zu vertreten ist. Die weiteren Nutzungsmöglichkeiten für diesen Bereich und ihre Zulässigkeit im Rahmen der bestehenden Rechtsgrundlagen können unabhängig von diesem Bebauungsplanverfahren in einem eigenen Verfahren geprüft werden.

Die Stellungnahmen zu den Äußerungen aus der frühzeitigen Unterrichtung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 1 BauGB sowie der Beteiligung der Behörden gem. § 4 Abs. 1 und 2 sowie § 4a Abs. 3 BauGB im Folgenden beschränken sich demzufolge auf den Umgriff des vorliegenden Bebauungsplanes.

Ferner wurde eine Stellungnahme eines Bürgers außerhalb des formalen Verfahrens nach § 3 Abs. 1 BauGB behandelt und in die Abwägung aufgenommen, da es sachgerecht und zielführend ist, die vorgebrachten Belange im Verfahren zu behandeln.

Folgende Bereiche wurden im Wesentlichen nachfolgend unter anderem in Folge von Äußerungen von Anliegen in den Verfahren gemäß §§ 3 Abs. 1, 4 Abs. 1 und 2 sowie § 4a Abs. 3 BauGB außerdem noch geändert bzw. weiterentwickelt:

- Anpassung der Benennung und geringfügige Anpassungen der Strukturierung der nun zwei Baugebiete mit vier bzw. acht Teilbaugebieten (vgl. WA Nord(1) und (2), WA Süd(4), (5) sowie WA Süd(7) und (8)) und insbesondere Anpassung der Benennung wie folgt:

WA 1(1) wird WA Nord(1)

WA 1(2) wird WA Nord(2)

WA 2(1) wird WA Nord(3)

WA 2(2) wird WA Nord(4)

WA 3(1) wird WA Süd(1)

WA 3(2) wird WA Süd(2)

WA 3(3) wird WA Süd(3)

WA 3(4) wird WA Süd(4)

WA 3(5) wird zum Teil WA Süd(4) und zum Teil Süd(5)

WA 3(6) wird WA Süd(6)

WA 3(7) wird WA Süd(7)

WA 3(8) wird WA Süd(8).

- Möglicher Erhalt des Bestandsgebäudes Raheinstraße 3; in diesem Zusammenhang Anpassung des geplanten Baukörpers auf Baufeld 6,
- Teilweise Reduzierung der Gebäudehöhen in den Baufeldern 10 im WA Süd(2), 16 im WA Süd(7) und 17 im WA Süd(8),
- Herausnahme des freistehenden Kita-Standortes mit Freifläche im Norden (ehemaliges Baufeld 1) und Ergänzung der Kita-Nutzung im Planungsgebiet als integrierter Kita-Standort auf Baufeld 12a,
- Vergrößerung der Kita im Baufeld 6 auf drei Kindergarten- und drei Kinderkrippengruppen mit zugehörigen größeren Freispielflächen, die gleichzeitig auch

- dem Schutz des wertvollen Baumbestandes dienen,
- Vergrößerung der Kita-Freispielfläche im WA Süd(3)
  - Überplanung des WA Süd(4) im Norden mit einem fünfgeschossigen Gebäude; Öffnung des Baukörpers auf Baufeld 12b im WA Süd(4) entlang der Ratoldstraße, um Stellplätze/Flächen für den Hol- und Bringverkehr für die Kita im WA Süd(3) sowie einen neuen Standort für die Erdgasregelstation festsetzen zu können,
  - zusätzliche Tiefgaragenein- und -ausfahrt im WA Süd(2)
  - Entfall des Wendehammers im nördlichen Teil der Raheinstraße auf Höhe der öffentlichen Grünflächen (geänderte Straßenführung mit Schleppkurve Raheinstraße für Abfallentsorgung und insoweit auch für Feuerwehr und landwirtschaftliche Fahrzeuge),
  - Aufweitung der Ratoldstraße im Abschnitt Franz-Kötterl-Straße bis Malvenweg auf 19,50 m,
  - Übernahme der vorhandenen Straßenbegrenzungslinie mit Ausbaubreite der Ratoldstraße von 15,00 m im Abschnitt Dülferstraße bis Bernhardstraße,
  - Übernahme der vorhandenen Straßenbegrenzungslinie mit Ausbaubreite der Bernhardstraße von 10,00 m im östlichen Teil und platzartige Aufweitung im westlichen Bereich mit dem Zu- und Ausgang von U-, S-Bahn sowie Bahnanlagen,
  - Festsetzung einer bahnbegleitenden senkrechten Lärmschutzanlage in Form von Lärmschutzwänden bzw. teils Wall-Wand-Kombinationen sowie Anpassungen der Lärmschutzanlage im Bereich des Stellwerks,
  - Lärmschutzfestsetzungen insbesondere im westlichen Bereich des Planungsgebiets sowie Ergänzung Begründung bzgl. Kreuzungen Dülferstraße
  - Einfügung Bauraum für die Erdgasregelstation in der Fläche für Ver- und Entsorgung,
  - Änderung Baugrenze und Baulinie
    - WA Süd(1) ostseitig zurückgenommen
    - WA Süd(4) westseitig im Bereich Flst. Nr. 1800 und südlichem Anschluss zurückgenommen
  - Anpassungen bezüglich der Regelungen zu Abstandsflächen und zur Sicherstellung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse
  - Herausnahme von Bahnflächen aus dem Planungsumgriff (Reduzierung im Westen) und keine Anböschung von bahneigenen Flächen
  - Anpassung der Dienstbarkeiten insbesondere im WA Süd(3) aufgrund der oben genannten Anpassungen sowie im WA Süd(7) und (8) (Stellwerkszufahrt) sowie im übrigen bzgl. Pflegezu-/ausfahrten bzw. Katastrophenschutz
  - Entfall der Dienstbarkeit FB im Norden des WA Süd(2) und entsprechende Pflegezu-/ausfahrten direkt von der verlängerten Bernhardstraße
  - Entfall zulässiger Bauraumüberschreitungen durch Vorbauten im WA Nord(3) an der Nordfassade im westlichen Bauraum im Erdgeschoss und im 1. OG
  - Kabeltrassen (DB) und Sicherheitsstreifen im Westen berücksichtigt bei der Planung der Ausgleichsflächen i. V. m. Anpassung des Pflege- und Entwicklungskonzeptes



- Festsetzung von offenen Einfriedungen entlang der westlichen Planungsgrenze aufgrund von Sicherheitsbelangen zu unmittelbar angrenzenden Bahnflächen
- Entfall westliche Baumreihe (8 Bäume) sowie von Stellplätzen in Ratoldstraße auf Höhe Quartiersmitte sowie
- Verschiebung und Reduzierung von Baumstandorten in der Rahein- und Ratoldstraße auf insgesamt 43 Bäume
- Verkleinerung der öffentlichen Grünfläche in Verbindung mit der Vergrößerung/Änderung der nördlichen Ausgleichsfläche (Trittstein)
- Festsetzung von Maßnahmen zum Vogelschutz
- Hinweisliche Darstellungen in der Verkehrsfläche Dülferstraße (insbesondere Knotenpunkte) sowie zum Teil Ratoldstraße (bzgl. Fahrradschutzstreifen) angepasst; hinweisliche planliche Darstellung Fahrbereiche Ratoldstraße im Hinblick auf Radentscheid Verbreiterung Fahrradschutzstreifen von 1,50 m beidseitig auf 1,75 m und entspr. Verschmälerung westseitiger Gehwege von 3,00 m auf 2,50 m zwischen Dülferstraße und Franz-Kötterl-Straße ansonsten unverändert und keine Verbreiterung des Fahrradschutzstreifens auf 2,30 m; Anpassung der planlichen Darstellung der hinweislichen Bäume in der Ratoldstraße.

## **A) Billigungsbeschluss**

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

Für den Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108 wurde die frühzeitige Unterrichtung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB während der Zeit vom 16.10.2017 bis 16.11.2017 durchgeführt. Am 06.11.2017 fand eine öffentliche Erörterung statt.

Im Rahmen der Frühzeitigen Unterrichtung der Öffentlichkeit sowie der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gingen Äußerungen bzw. Stellungnahmen ein. Die darüber hinaus zur Flächennutzungsplanung eingegangenen Äußerungen bzw. Forderungen werden im Rahmen der Beschlussfassung zur Änderung des Flächennutzungsplanes mit integrierter Landschaftsplanung für den Bereich Nr. V/59 behandelt.

Die während der frühzeitigen Unterrichtung der Öffentlichkeit und bei der öffentlichen Erörterung vorgebrachten Äußerungen, soweit sie den Entwurf des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 2108a betreffen, lassen sich wie folgt zusammenfassen:

#### **1.1. Art und Maß der baulichen Nutzung, Nutzungsverteilung**

Die Gebäude mit den 900 geplanten Wohnungen seien für den schmalen unbebauten Streifen entlang der Bahnstrecke sowohl in der Anzahl als auch in der Höhe der Häuser zu viel. Eine frühere Planung sei von ca. 390 Wohneinheiten

ausgegangen. Es wurde kritisiert, dass sich die Wohnungsanzahl im Verlauf des Projekts entgegen der Wünsche der Bürger\*innen weiter erhöht habe, und deshalb eine deutliche Reduzierung der Anzahl der Wohneinheiten gefordert werde. Es wurde auf die künftige Einwohnerdichte hingewiesen. Im vorgelegten Rahmenplan werden auf dem 14 ha großen Areal voraussichtlich 2.500 Einwohner\*innen leben, was einer ungefähren Einwohnerdichte von 17.800 Einwohner\*innen pro Quadratkilometer entspreche. Dieser Wert übertreffe die durchschnittlichen Einwohnerdichten vieler anderer deutscher, europäischer und internationaler Städte deutlich. Die kommende Urbanität und Dichte werde zu Spannungen zwischen den Bewohner\*innen führen und ein Sicherheitsproblem auslösen. Hierfür werde die gegenwärtig verfolgte Stadtpolitik verantwortlich gemacht. Die Planung solle auf die ehemals geplante Zahl der Wohnungen unter Wiedererhöhung der Freiflächen von 20 m<sup>2</sup> pro Einwohner\*in auf 37 m<sup>2</sup> pro Einwohner\*in zurückgeführt werden.

Es wurde um detaillierte Auskunft gebeten,

- wie der Flächennutzungsplan geändert werde und welche Art von Wohngebiet vorgesehen sei,
- wie viele Wohnungen insgesamt geplant seien, und ob Wohnungen ohne Auto auf einem Teil der Flächen realisiert werden,
- warum zum vorgestellten Siegerentwurf jetzt eine zusätzliche Bebauung ausgewiesen werde und worin der Unterschied zum Siegerentwurf bestehe,
- wie hoch der Anteil von Gewerbe und Wohnen bezogen auf die zu erstellenden Flächen sei,
- wo Flächen für freie Berufe (z. B. Ärzte) und Kleingewerbe realisiert werden sollen und wie Urbanität in diesem Gebiet erzeugt werden könne.

#### **Stellungnahme:**

Im Aufstellungs- und Eckdatenbeschluss (Sitzungsvorlage Nr. 14–20 / V 05242) vom 16.03.2016 lautet eine städtebauliche Zielsetzung: „Schaffung von Wohnraum für rund 600 Wohneinheiten südlich der Dülferstraße bzw. soweit im Kontext verträglich unterbringbar auch maßvoll mehr, davon 30 % im geförderten Wohnungsbau“. Dieses Ziel wurde vom Wettbewerbsergebnis berücksichtigt und der weiteren Planung zugrunde gelegt. Vor allem die Lage am S- und U-Bahnhof Feldmoching ist besonders geeignet, an dieser Stelle eine verdichtete Wohnbebauung umzusetzen und wird entsprechend weiter verfolgt.

Eine weitere stadtplanerische Zielsetzung im Aufstellungs- und Eckdatenbeschluss lautete: „Prüfung bezüglich einer eventuellen Entwicklung als Berufsschulstandort nördlich der Dülferstraße. Sofern dieser nicht realisierbar ist, soll hier eine kleinteiligere Wohnbebauung entwickelt werden.“ Da eine im Vorfeld des Wettbewerbs durchgeführte Prüfung ergab, dass sich die Flächen nördlich der Dülferstraße nicht für die Entwicklung eines Berufsschulstandortes eignen, wurde der Wettbewerb mit Wohnnutzung anstelle einer Berufsschule ausgelobt. Das den Planungen zugrundegelegte Konzept des Wettbewerbssiegers hat ent-

sprechend für diesen Bereich eine kleinteilige Wohnbebauung mit ein bis vier Geschossen entlang der Raheinstraße vorgeschlagen.

Nördlich der Dülferstraße kann mit ca. 150 Wohneinheiten und südlich der Dülferstraße mit ca. 750 Wohneinheiten entsprechend den Zielsetzungen des Aufstellungs- und Eckdatenbeschlusses maßvoll und verträglich Wohnraum untergebracht werden. Das hat der Siegerentwurf gezeigt. Im Hinblick auf die sehr gute Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ist aus stadtentwicklungspolitischer Sicht die geplante Wohnungsanzahl und Dichte der Bebauung vertretbar und anzustreben. Angesichts der sehr guten öffentlichen Erschließung des Planungsgebietes und in Bezug auf einen sparsamen Umgang mit Grund und Boden wird eine Planung mit geringen Dichten für nicht sinnvoll und verantwortbar erachtet.

Der auf Basis des Wettbewerbssiegers entwickelte städtebauliche Entwurf nimmt mit seinen Gebäudehöhen sehr gut Bezug auf den benachbarten Bestand und gewährleistet mit der vorliegenden maßvollen Planung eine städtebaulich verträgliche Einpassung in die vorhandene Umgebung. Lediglich im Bereich der geplanten Bebauung an der Quartiersmitte (WA Süd(2)) sieht der Entwurf eine leichte Überhöhung der Bebauung vor, um die Quartiersmitte auch baulich zu akzentuieren. Diese ist jedoch nicht mehr Gegenstand der hier vorliegenden Bebauungsplanung zum Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108a.

Die geplante Dichte der Bebauung mit einer durchschnittlichen Geschossflächenzahl (GFZ) von 1,37 stellt eine für die Lage des Gebietes unmittelbar am S- und U-Bahnhof Feldmoching verträgliche Dichte dar.

Die östlich der Ratoldstraße schon bestehende Bebauung weist teils eine GFZ von 1,0 auf. Eine vergleichbare Dichte mit GFZ 1,25 wurde im älteren Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1343, für die dortigen Allgemeinen Wohngebiete (WA) bereits im Jahr 1997 in Feldmoching entlang der Josef-Frankl-Straße festgesetzt.

Eine durchschnittliche Einwohnerdichte anderer deutscher, europäischer und internationaler Städte ist für eine vergleichende Betrachtung ohne Gewährleistung vergleichbarer Datenzugrundelegung bzw. Bezugsgrößen nicht geeignet. Durchschnittliche Einwohnerdichten beziehen sich vornehmlich auf vollumfängliche Gemeindegebiete inklusive deren Grünräume, Gewässerflächen, Verkehrsflächen etc.. Dies ist nicht vergleichbar mit einem singulären Bereich. Der Vergleich eines singulären Planungsgebiets innerhalb der Landeshauptstadt München mit einer Metropole wie Manhattan bzw. New York City ist aus Gründen der kaum vergleichbaren Bezugsgrößen und angesichts unterschiedlichster Maßstäblichkeit nicht nachvollziehbar.

Die Einwohnerzahl und damit die Einwohnerdichte wird mit dem künftigen Zuzug erhöht. Mit dem baulich qualitätvollen architektonischen und landschaftsplanerischen Konzept kann hier aber ein Ausgleich geschaffen werden. Im Hinblick auf den enormen Wohnraumbedarf in der Landeshauptstadt München ist eine Planung mit geringeren Dichten nicht sinnvoll. Vor allem die Lage am S- und U-Bahnhof Feldmoching ist für eine verdichtete Wohnbebauung mit ca. 900 Wohn-

einheiten geeignet.

Den Freiflächen- und Naherholungsbedarfen der künftigen Einwohner\*innen kann ausreichend Rechnung getragen werden, da durch die kompakte Baukörperkonfiguration ausreichend Freiflächen für die künftigen Einwohner\*innen im Gebiet selbst gesichert werden können. Darüber hinaus tragen auch die nahegelegenen Naherholungsgebiete wie die drei Erholungsseen („Drei-Seen-Platte“) und die so genannte Parkmeile „Feldmochinger Anger“ zu einer guten Freiflächenversorgung bei.

Die Argumentation, dass die durch die geplante Bebauung kommende Urbanität und Dichte zu Spannungen und Sicherheitsproblemen führen werde, wird nicht geteilt. Die Landeshauptstadt München setzt seit Jahren eine bewährte Mischung aus freifinanziertem und sozialem Wohnungsbau um, die eine gemischte Bevölkerungsstruktur innerhalb der Planungsgebiete sichert. Hierdurch kann einer befürchteten „Ghettoisierung“ neuer Planungsgebiete nachweisbar entgegengewirkt werden.

Gem. Aufstellungs- und Eckdatenbeschluss des Stadtrates vom 16.03.2016 sind in Summe mindestens 20 m<sup>2</sup> private Freifläche und öffentliche Grünfläche je Einwohner\*in im Planungsgebiet vorzusehen. Mit diesem Freiflächennachweis kann eine ausreichende Freiflächenversorgung der Einwohner\*innen gewährleistet werden. Die mit späterem grundsätzlichen Beschluss vom 26.07.2017 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 09119) geltenden neuen Orientierungswerte zur Grün- und Freiflächenversorgung außerhalb des Mittleren Rings von entsprechenden 20 m<sup>2</sup> pro Einwohner\*in sind eingehalten.

Der derzeit gültige Flächennutzungsplan (FNP) stellt das Planungsgebiet als Gewerbe- und Bahnfläche sowie als öffentlichen Parkplatz dar. Der FNP wird im Parallelverfahren entsprechend angepasst.

Die geplante FNP-Änderung beinhaltet die Darstellung des Quartierszentrums als Kerngebiet und die restlichen Teilflächen als Allgemeines Wohngebiet. Entlang der Bahnlinie ist eine übergeordnete Grünbeziehung dargestellt. Zwischen dieser und der im Osten (Feldmochinger Anger) sowie im Norden (zukünftige öffentliche Grünflächen) bereits vorhandenen übergeordneten Grünbeziehung wurden die bereits vorhandenen örtlichen Grünverbindungen in westlicher Richtung durch das Planungsgebiet verlängert.

Bezüglich der Frage, ob auch Wohnungen ohne Auto geplant seien, ist festzustellen, dass seitens der Planungsbegünstigten die Vergabe von kleineren Baufeldern (BF) an eine Genossenschaft, Baugemeinschaft oder Baugruppe derzeit geplant ist. Diese Art der Trägerschaft verfolgt i. d. R. den Ansatz spezieller Mobilitätsangebote. Die Planungsbegünstigte selbst verfolgt auch Mietwohnkonzepte, die diesen Modellen nahe kommen und denkt über besondere Wohnkonzepte für spezifische Altersgruppen/Lebenssituationen nach. Im Rahmen des Bauvollzugs kann für das Gesamtquartier ein Mobilitätskonzept ausgearbeitet werden, das in Teilbereichen eine reduzierte Anzahl von Stellplätzen bei gleichzeitigem Angebot

von Car-Sharing-Angeboten vorsieht. Somit ist es möglich, dass es Teilbereiche gibt, in denen gegebenenfalls ein „Wohnen ohne Auto“ umgesetzt wird.

Auf Basis des Siegerentwurfes des Wettbewerbs wurde der Rahmenplan entwickelt. Hinsichtlich dem vorgetragenen Auskunftsersuchen zu einer zusätzlichen Bebauung bzw. dem Unterschied in Bezug auf den Siegerentwurf sind in folgenden Bereichen Weiterentwicklungen bzw. Änderungen zu nennen:

- Verortung eines freistehenden Kindertageseinrichtung (Kita)-Standortes mit Freispielfläche im Norden im Bereich der öffentlichen Grünflächen
- Möglichkeit zur Schaffung von Atrium- und Stadthäusern im Norden der Raheinstraße mit geschlossener Raumkante

Im Vergleich zum Siegerentwurf weist der nunmehr vorliegende Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108a nur geringfügig mehr Geschossfläche auf. Der Siegerentwurf hatte ohne die Quartiersmitte eine Geschossfläche (GF) von 90.300 m<sup>2</sup> im Vergleich zum nunmehrigen Bebauungsplanentwurf mit 90.500 m<sup>2</sup> (GF) für Wohnen und Soziale Infrastruktur, der damit mit 0,2 % Unterschied nahezu deckungsgleich ist.

Bezüglich der im Verfahren erfolgten wesentlichen Anpassungen wird auf die einleitende Darstellung unter I. auf Seite 3 verwiesen.

Die Quartiersmitte soll zu gegebener Zeit als Teilbebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108b weiter entwickelt werden.

Grundsätzlich ermöglicht die Festsetzung von Allgemeinen Wohngebieten im Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108a die Ansiedlung von freien Berufen (z. B. Ärzte) und die Schaffung von ca. 10 % Nichtwohnnutzungen, z. B. zur Unterbringung von Büroräumen oder auch sonstigem nicht störenden Handwerksbetrieben bzw. Kita. Bei den restlichen 90 % handelt es sich überwiegend um Wohnnutzung. An ausgesuchten, platzartigen Stellen wird es durch Festsetzung definierte Erdgeschossbereiche nur für eine Nichtwohnnutzung geben. Diese liegen entlang der Ratoldstraße gegenüber der Franz-Kötterl-Straße, dem Rambertweg, der Weitlstraße und dem Malvenweg sowie im nördlichen Bereich des WA Süd(2) südlich der Bernhardstraße und im südlichen Bereich des WA Nord(3) an der Dülferstraße.

Das Gebiet verfügt durch seine direkte Lage am S- und U-Bahnhof Feldmoching über ideale Voraussetzungen für die Schaffung von Urbanität. Vor allem die sehr gute ÖPNV-Anbindung bietet diesbezüglich einerseits Potenzial für ein Gebiet mit einer urbaneren und gut verträglichen Wohnungsdichte. Andererseits entsteht Urbanität aber nicht nur durch eine gewisse Dichte, sondern auch durch einen möglichen Mix von Nutzungen.

### **Einwand zur Höhenentwicklung und dörflichem Charakter**

Die hohen Gebäude im Süden korrespondieren zwar mit den hohen Häusern östlich der Ratoldstraße aber nicht mit der anschließenden Einfamilienhausbebauung südlich an der Lerchenstraße und entlang der Lerchenstraße westlich des Bahnübergangs.

Es wurde grundsätzlich auch Einverständnis mit der Planung sowie Lob für den Siegerentwurf aus dem Wettbewerb und die Grundrisse der Gebäude sowie die frühe Beteiligung zu Beginn des Planungsprozesses geäußert. Im Aufstellungs- und Eckdatenbeschluss sei als Ziel ausgeführt, dass der dörfliche Charakter Feldmochings berücksichtigt werde und die zu erhaltenden Bestandsgebäude integriert werden sollen, was jedoch nicht ausreichend berücksichtigt wäre. Die Antwort auf diese Zielformulierung wäre ein elfstöckiges Hochhaus, welches in Verlängerung zur Josef-Frankl-Straße stehe und damit in gerader Linie zur Feldmochinger Kirche. Stattdessen entstehe nun ein „Klein-Manhattan“ in Feldmoching.

Für den Bereich Raheinstraße, nördlich der Dülferstraße mit einer Bestandsbebauung von Erdgeschoss und Dachgeschoss lautete das Bürgervotum im Eckdatenbeschluss, dass die „Höhenentwicklung analog der vorhandenen Bebauung“ zu erfolgen habe, d. h. dass im vorstehenden Bereich keinesfalls vier Geschosse gebaut werden dürfen. Aus diesem Grund werde gefordert, dass die Bauhöhe nördlich der Dülferstraße nicht mehr als drei Geschosse betrage und das im Plan enthaltene Gebäude gegenüber dem Anwesen Raheinstraße 8 nur zwei Geschosse bekomme, wie die direkt nach Norden anschließende Bebauung.

### **Stellungnahme:**

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München hat die Planung mit 900 Wohneinheiten als Zielgröße genannt, um dem in München bestehenden Wohnungsbedarf Rechnung zu tragen und die bestehende hervorragende Erreichbarkeit durch den ÖPNV an der S- und U-Bahn zu nutzen. Der Stadtrat hat dabei bereits den Einwand der Öffentlichkeit bezüglich der Dichte berücksichtigt, und entsprechend eine der Umgebung und der Lage angemessene Dichte mit 900 Wohnungen und Höhenentwicklung als Ziel vorgegeben.

Aus den Ausführungen im Aufstellungs- und Eckdatenbeschluss sind lediglich die Grundaussagen zum Volumen und die Anzahl der Wohneinheiten aber keine weiteren Aussagen für die anschließende förmliche Bebauungsplanung ableitbar.

Am 10.10.2015 fand ein Bürgerworkshop statt, in dem die Bürger\*innen frühzeitig in die Planung eingebunden wurden. Die damals formulierte Anregung „gemischte Höhenentwicklungen“ sowie „analog gewachsener Bebauungen“ wurde als Hinweis im Aufstellungs- und Eckdatenbeschluss aufgenommen und bei der Formulierung der Planungsziele berücksichtigt. Konkret wurde folgende stadtplanerische Zielsetzung getroffen: „Sicherstellung der Einfügung der Bebauung sowohl

in ihrer Struktur als auch in ihrer Höhenentwicklung in die umgebende Bebauung“. Die Planung sollte insoweit auf den Bestand im Osten und Westen ausreichend Rücksicht nehmen. Die Arbeit von „03 Architekten“ und „ver.de“ wurde als Wettbewerbssieger ausgewählt, da in dieser durch die Orientierung der Höhenentwicklung an der Maßstäblichkeit des Bestandes die Vorgabe sehr gut berücksichtigt wurde, auch wenn sie nicht exakt übernommen wird.

Weiterhin ist der eigentliche Ortskern Feldmochings wegen der Lage des Planungsgebiets an der Ostseite der Bahnstrecke durch die geplante Bebauung nicht unmittelbar betroffen. Der dörfliche Charakter Feldmochings ist heute noch im Bereich des Ortskerns mit der Kirche St. Peter und Paul und insbesondere seiner 44 m hohen Kirchturmspitze wahrnehmbar. Die im Weiteren vorhandenen umgebenden Siedlungsgebiete aus den 1950er und 1960er Jahren stellen typische Vorstadtsiedlungen dar, die städtebaulich nicht als Dorfcharakter zu beurteilen sind. Das Planungsgebiet, insbesondere die hier geplanten Hochpunkte mit maximal sieben zulässigen Vollgeschossen, insbesondere im WA Süd(2) und (8), befinden sich in ca. einem Kilometer Entfernung zu diesem alten Dorfkern. Im Zuge der Erarbeitung der Rahmenplanung wurden u. a. die Sichtachsen geprüft. Die Entstehung von Sichtstörungen zur Kirche St. Peter und Paul und folglich eine Beeinträchtigung des Dorfkerns Feldmochings konnte ausgeschlossen werden. Im Bereich Feldmoching befinden sich zudem bereits andere vergleichbar hohe Bauten in Form des Lagergebäudes westlich der Bahnstrecke und mehrere Wohngebäude östlich der südlichen Ratoldstraße. Bereits in den 1960er/70er Jahren wurden am Feldmochinger Anger Hochhäuser mit 13 bis 16 Geschossen realisiert, die heute das Gebiet relevant prägen. Das Lagergebäude westlich der Bahnstrecke ist mit ca. 24 m und 37 m vergleichbar hoch wie 8- bzw. 12-geschossige Wohngebäude. Eine Beeinträchtigung des alten Dorfkerns ist vor diesem Hintergrund durch die geplante Bebauung entlang der Ratold-/Raheinstraße nicht gegeben.

Im Süden des Planungsgebiets sieht das Konzept eine drei- bis sechsgeschossige Bebauung mit siebengeschossiger Akzentuierung am Südkopf des Planungsgebiets als auch unmittelbar südlich der Bernhardstraße im Übergang zur Quartiersmitte vor. Insofern orientiert sich auch hier die geplante Bebauung an der bestehenden Bebauung östlich der Ratoldstraße. Die Akzentuierung schafft einerseits ein geeignetes Pendant zu der angrenzenden Bebauung aus den 1970er Jahren und inszeniert den Eingang von Süden in das neue Quartier und andererseits zur künftigen Quartiersmitte. Im Süden bestehen bereits hohe Häuser östlich der Ratoldstraße.

Im Norden der Raheinstraße können zwei- bis dreigeschossige Häuser entstehen. Die Höhenentwicklung hier orientiert sich an der gegenüberliegenden Bestandsbebauung. Die geplante Bebauung hat somit überwiegend die gleiche Gebäudehöhe wie die gegenüberliegende Ein-/Zweifamilienhausbebauung (mit bis zu zwei Geschossen und Dach). Im WA Nord(3) entstehen zur Bahntrasse bzw.

zur Dülferstraße in Richtung geplanter Quartiersmitte höher werdend aus städtebaulichen und schallschutztechnischen Gründen auch viergeschossige Häuser. Zusammen mit der zwei- bzw. dreigeschossigen Bebauung entlang der Raheinstraße und durch das Abrücken der höheren Baukörper von der Raheinstraße zur Bahn hin – mit Ausnahme des städtebaulich gewünschten Akzents an der Dülferstraße - gelingt eine verträgliche Einpassung der viergeschossig möglichen Baukörper in den Bestand südlich der Verlängerung der Herbergstraße.

Die Abstandsflächen der durch die Planung nördlich der Dülferstraße zugelassenen Baukörper und entsprechend der jeweilige 45 Grad Lichteinfallswinkel überschreiten die Mitte der bestehenden Raheinstraße nicht. Damit kommt der 45 Grad Lichteinfallswinkel aber immer deutlich vor den straßenseitig gegenüberliegenden Grundstücken zu liegen, so dass keine Beeinträchtigung in Form von Verschattung durch die den Bestand moderat fortschreibenden zwei-, drei- und teilweise auch viergeschossigen Neubauten vorliegt. Gesunde Wohnbedingungen können somit sichergestellt werden. Soweit hier eine Verkürzung der Abstandsflächen durch den Bebauungsplan erfolgt, beschränkt sich diese auf die Mitte der künftigen Raheinstraße. Deren Verbreiterung erfolgt im Zusammenhang mit der vorliegenden Planung.

Das Bestandsgebäude Raheinstraße 3 mit Erdgeschoss und Mansarddach kann erhalten werden. Der Bauraum wurde daher entsprechend festgesetzt. Um das prägende Erscheinungsbild auch zukünftig zu sichern, ist als Dachform ausschließlich ein Mansarddach mit einer vom Bestand abgeleiteten Trauf- und Fristhöhe zulässig.

Das Anliegen, dass das „... Gebäude gegenüber der Raheinstraße 8 ... nur zwei Geschosse erhalten ...“ sollte, wurde verstanden. Es ist jedoch vertretbar und angemessen sowie städtebaulich begründet, hier direkt gegenüberliegend diesem Grundstück mit seinem Bestand bzw. seiner zulässigen Bebauung im Planungsgebiet ein drittes Vollgeschoss und weiter entfernt, bahnseitig, auch ein viertes Vollgeschoss zuzulassen. Die Geschossigkeit fungiert städtebaulich als Pendant zum nördlichen Kopf dieses Bauraums. Weiter stellen der Bauraum und die zulässige Wandhöhe an dieser Stelle sicher, dass ein Lichteinfallswinkel von 45 Grad die künftige Straßenmitte deutlich unterschreitet und somit auf den östlich angrenzenden Grundstücken stets eine hinreichende Belichtung und Belüftung sichergestellt ist, so dass es hier zu keiner Beeinträchtigung des Gebäudes und der Freiflächen auf dem Grundstück Raheinstraße 8 kommt. Weiter beschränkt sich der gegenüberliegend des Grundstücks Raheinstraße 8 geplante Bauraum bei einem Höhenvergleich auf einen Teilbereich dieses Grundstücks. Südwestlich davon setzt der Bebauungsplan einen zum Erhalt festgesetzten Baumbestand mit südlich angrenzenden begrünter Flächen auf dem Baugrundstück fest und keine Bebauung.

### **Einwendung zu Raheinstraße 3**

Es wurde gefragt, ob das ortsbildprägende Mansarddachhaus Raheinstraße 3 als Teil der Blockrandbebauung nicht erhalten und nachbarschaftlich genutzt werden



kann, beispielsweise auch als Kita.

**Stellungnahme:**

Das Haus Raheinstraße 3 ist nicht denkmalgeschützt und tiefgreifend sanierungsbedürftig. Entsprechend der geäußerten diesbezüglichen Wünsche will die Planungsbegünstigte das Bestandsgebäude Raheinstraße 3 erhalten. Dazu wurde der neu geplante angrenzende Bauraum angepasst. Die Festsetzungen zum Gebäude Raheinstraße 3 orientieren sich stark am Bestand, um das prägende Erscheinungsbild auch zukünftig zu sichern. In diesem Zusammenhang wurde der Bauraum eng am Bestandsgebäude orientiert festgesetzt. Als Dachform ist ausschließlich ein Mansarddach mit einer aus dem Bestand abgeleiteten Trauf- und Firsthöhe zulässig.

Das Referat für Bildung und Sport zeigte hier kein Interesse für eine Nutzung als Kita-Standort. Abfragen bei anderen Referaten ergaben ebenfalls keinen Bedarf. Auch eine nachbarschaftliche Nutzung konnte bisher nicht gefunden werden. Durch die Festsetzung eines allgemeinen Wohngebiets sind jedoch auch weiterhin nachbarschaftliche Nutzungen im Gebiet insgesamt zulässig.

**Einwendung zu Baurecht gem. § 34 BauGB**

Für den „normalen“ Bürger gelte nur der § 34 BauGB, wonach an der Raheinstraße kein zweites Vollgeschoss zulässig wäre und außerdem die Abstandsflächen eingehalten werden müssten. Die vorliegende Planung sehe dagegen fünf Vollgeschosse vor.

Es wurde gefragt, ob sich die Festsetzungen des Bebauungsplanes auch auf die Bebauung westlich der Bahnstrecke nach § 34 BauGB erhöhend auswirken werden.

**Stellungnahme:**

Für die Bereiche im Zusammenhang bebauter Ortsteile und ohne Bebauungsplan gilt § 34 BauGB. Insofern ist ein Vorhaben zulässig, wenn es sich nach Art und Maß der baulichen Nutzung, der Bauweise und der Grundstücksfläche, die überbaut werden soll, in die Eigenart der näheren Umgebung einfügt und die Erschließung gesichert ist.

Nach dem Inkrafttreten eines Bebauungsplanes bilden dessen Festsetzungen nicht automatisch den Maßstab für eine zulässige Bebauung nach § 34 BauGB in den an das Planungsgebiet angrenzenden Bereichen. Bei den Bereichen westlich der Bahnstrecke, für die das Baurecht nach § 34 BauGB gilt, wird sich das Baurecht auch nach Realisierung des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 2108a aufgrund der Trennwirkung der Bahnstrecke nicht erhöhen.

**Einwendungen zu Bernhardstraße 63**

Bezüglich des Grundstücks Bernhardstraße 63 wurde Folgendes vorgebracht: Der Bebauungsplan entziehe das vorhandene Baurecht nach § 34 BauGB und

vereitle dort bereits konkrete Nutzungen, indem er den Gebäudebestand einfriere und keine Aussagen zu den zukünftigen Nutzungsmöglichkeiten mache. Der strichlierte Gebäudegrundriss sei für diese Planungen nicht zielführend, da ein orthogonaler Gebäudegrundriss benötigt werde. Nur dieser lasse sich seriell im Inneren ausrüsten. Einer Anpassung in dem Sinn, dass die Westfassade eines künftigen Baukörpers durch vorgesetzte Balkonelemente o. Ä. eine etwas schräg gestellte Optik erhalte, stehe dies nicht im Wege. Konkret sei ein Gebäudetyp geplant, der hochgradig variabel in den Grundrissen gestaltet werden könne. Die Bandbreite der in der gefundenen Hülle und dem Tragwerk möglichen Nutzungen reiche vom Beherbergungsbetrieb über Büro bis zum Wohnen und Wohngruppen. Angestrebt sei derzeit eine Nutzung als Boardinghaus mit einer Gastronomie (Tagescafé), das im Laufe des Tages verschieden genutzt werde. Es könne auch als Projekt des nachrangigen Arbeitsmarktes funktionieren. Die Abstandsflächen aus dem Bebauungsplan würden teilweise auf dem Grundstück zu liegen kommen, es würde bereits in den frühen Abendstunden verschattet werden, soweit es nicht zur lauten Bahnstrecke hin orientiert sei.

#### **Stellungnahme:**

Es ist nicht erkennbar, dass dem Grundstück Bernhardstraße 63 zugehöriges Baurecht gemäß § 34 BauGB entzogen würde; dieses wird nicht überplant. Lediglich die notwendigen Flächen für eine Straßenerweiterung auf den angrenzenden Flurstücken sind in den Umgriff hier aufgenommen. Entsprechend sind und bleiben sowohl Baukörperausformung wie auch Art der Nutzung gemäß § 34 BauGB entsprechend der näheren Umgebung zulässig.

An der Umgriffsgrenze des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 2108a zum nördlich gelegenen Grundstück Bernhardstraße 63 wurden Baugrenzen festgesetzt, die die Bauräume des WA Süd(1) definieren. Gemäß weiterer Festsetzung des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2108a sind im WA Süd(1) auch gegenüber dem vorliegenden, nicht überplanten Bereich südlich der Bernhardstraße und westlich der Ratoldstraße die Abstandsflächen gemäß Bayerischer Bauordnung (BayBO) (vgl. Art. 6 Abs. 1 und Abs. 5a BayBO) einzuhalten; die Abstandsflächen werden hier nicht durch Bebauungsplan verkürzt. Soweit die östlichen Abstandsflächen des nördlichen Kopfbaus im WA Süd(2) auf die Teilbaugebietsgrenze zum WA Süd(1) verkürzt werden, fällt der 45 Grad Belichtungswinkel infolge einer dort reduzierten Wandhöhe von 15 m nicht auf das an das Planungsgebiet angrenzende Grundstück Bernhardstraße 63. Unzumutbare Auswirkungen durch Verschattung sind insofern nicht zu befürchten. Gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse bleiben gewahrt. Gleichzeitig wird durch den bis zur südlichen Grenze des Grundstücks Flst. Nr. 1767/55, das der Bernhardstraße 63 gegebenenfalls zugemessen werden könnte, reichenden Bauraum gegebenenfalls ein Kommunanbau künftig möglich, wenn die/der benachbarte Grundstückseigentümer\*in bei Vorliegen der gesetzlichen Vorgaben im Rahmen des Bauvollzuges zustimmt. Aus Sicht des Städtebaues erscheint dies nicht ausgeschlossen bezüglich der im Übrigen entlang der Ratoldstraße städtebaulich angestrebten durchgängigen Bebauung.

## 1.2. Gestaltung, Gebäudeanordnung und Abstandsflächen

Die künftige Bebauung soll im Bereich Ratoldstraße/Franz-Kötterl-Straße in engstem Abstand zur Ratoldstraße situiert werden. An dieser Stelle komme die neue Baulinie der alten am nächsten - im Vergleich zur restlichen Ratoldstraße. Aufgrund der gegenseitigen Einsehbarkeit der Wohnungen werden die Privatsphären der Bewohner\*innen verletzt. Nirgends seien die Häuser so nahe an der bestehenden Bebauung angeordnet und auch nicht parallel dazu. Die neue Baulinie sei deshalb zu versetzen und das Polygon zu drehen, so wie es ja auch bei sämtlichen anderen neuen Gebäuden vorgesehen sei.

Es wurde gefragt, wozu die Abstandsflächen dienen, wenn diese ohnehin nicht eingehalten werden, und in wie weit die Belichtung des Hauses Ratoldstraße 36 beeinträchtigt werde.

### **Stellungnahme:**

Der angesprochene Bauraum westlich des Bereichs Ratoldstraße/Franz-Kötterl-Straße war infolge der hier nicht erfolgenden Verbreiterung der Ratoldstraße geringfügig, d. h. ca. 1 m, näher zur straßenseitig gegenüberliegenden Nachbarschaft geplant als die südlichen Bauräume entlang der dort zu verbreiternden Ratoldstraße. Zwischenzeitlich wurde diese Bauraumflucht in Angleichung auf die südlicheren Baufluchten entsprechend zurückversetzt. Schon ohne diesen Rücksprung hat der 45 Grad Lichteinfallswinkel die künftige Straßenmitte nicht überschritten, so dass eine ausreichende Belichtung der gegenüberliegenden Grundstücke sowie ein ausreichender Sozialabstand zu den durch das gegenüberliegende Bauliniengefüge um vier Meter abgerückten Gebäuden gegeben war. Durch das Zurücknehmen der Bauflucht wird diese Situation nunmehr noch günstiger. Eine Verschattung der gegenüberliegenden Grundstücke kann somit ebenso ausgeschlossen werden, wie eine Verletzung der Privatsphäre durch Einsehbarkeit von straßenseitigen gegenüberliegenden Räumlichkeiten.

Zur Umsetzung des städtebaulichen Konzeptes wird hier die Tiefe der Abstandsflächen gemäß Art. 6 Abs. 5 Satz 2 BayBO durch die Festsetzungen des Bebauungsplans (zu Bauräumen und zulässigen Höhenentwicklungen in Verbindung mit textlichen Festsetzungen) geregelt. Daraus resultiert, dass – soweit erforderlich – u. a. die Abstandsflächen zur Raheinstraße und zur Ratoldstraße hin auf die Mitte der künftigen öffentlichen Verkehrsfläche – unter Berücksichtigung festgesetzter Straßenaufweitungen in Verbindung mit den Planungen – verkürzt werden. Damit fallen abstandsflächenrechtlich keine Abstandsflächen über die künftige Straßenmitte.

Soweit infolge der Verkürzung der 45 Grad Lichteinfallswinkel aber teilweise über die Mitte der künftigen Raheinstraße bzw. Ratoldstraße fällt und damit auf Bereichen der öffentlichen Verkehrsfläche die Belichtung verschlechtert wird, wurde bei der Situierung der Bauräume und der Festsetzung von zulässigen Wandhöhen darauf geachtet, dass dieser ausschließlich auf der künftigen öffentlichen

Verkehrsfläche zu liegen kommt und nicht auf den straßenseitig gegenüberliegenden Grundstücken; dort ist eine Einhaltung einer Belichtung mit einem 45 Grad-Lichteinfallswinkel stets sichergestellt. Die zugunsten des städtebaulichen Konzepts vorgenommene Verkürzung der Abstandsflächen führt weder zu unzumutbaren Belichtungsbeeinträchtigungen für die straßenseitig gegenüberliegenden Nachbargrundstücke noch zu einem im städtischen Bereich nicht mehr akzeptablen Sozialabstand. Letzterer ist durch die Breite der öffentlichen Verkehrsfläche von ca. 15 m zwischen möglichen Gebäuden so groß, dass keine direkte Einsichtnahme in die jeweils gegenüberliegenden Räume möglich ist. Die vorgenommene Verkürzung ist daher auch mit den Belangen Dritter, hier im Speziellen den Belangen der gegenüberliegenden Grundstückseigentümer\*innen, verträglich. Für diese kann aufgrund der jeweiligen Verkürzungen festgestellt werden, dass gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt sind und der erforderliche Sozialabstand eingehalten wird.

Das gilt im Einzelnen auch für das Grundstück und das Gebäude Ratoldstraße 36, südlich des Jakob-Sturm-Weg. In diesem Bereich beträgt die künftige Straßenbreite 19,5 m, der Abstand des Bauraums zu dieser öffentlichen Verkehrsfläche beträgt 1,40 m. Bei einer in diesem Bereich zulässigen Wandhöhe von 13,5 m kommt der Lichteinfallswinkel von 45 Grad somit ca. 7,4 m entfernt vom gegenüberliegenden Grundstück zu liegen. Der Gebäudeabstand zu der öffentlichen Verkehrsfläche beträgt ca. weitere 11,5 m. Die für das Grundstück und das darauf befindliche Gebäude in Anlehnung an das Abstandsflächenrecht geforderte Mindestbelichtung unter 45 Grad wird somit deutlich eingehalten. Der verbleibende Lichteinfallswinkel ist wesentlich günstiger. Gleiches gilt für den Sozialabstand, der mit mehr als 30 m einen Einblick mit bloßem Auge in gegenüberliegende Fenster nahezu unmöglich macht.

### **Verschattungsstudie**

Es sei eine Verschattungsstudie für die Bestandsbebauung erforderlich (siehe Aufstellungs- und Eckdatenbeschluss S.19 und 27).

### **Stellungnahme:**

Eine Verschattungsstudie für die Bestandsbebauung östlich der Raheinstraße und der Ratoldstraße ist nicht erforderlich. Im Rahmen der Festsetzung der Abstandsflächentiefen durch den Bebauungsplan wurde geprüft, ob eine ausreichende Belichtung durch die Planung sichergestellt werden kann. Das ist im Hinblick auf die getroffenen Festsetzungen der Fall, wie auch im Detail in der Begründung unter Ziffer 4.6 ausgeführt.

Die durchgängige Einhaltung eines Lichteinfallswinkels von 45 Grad auf den öffentlichen Verkehrsflächen stellt sicher, dass es auf den gegenüberliegenden Grundstücken zwar zu einer Zunahme der Verschattung von Westen her gegenüber dem heutigen Zustand kommt. Die durch den Gesetzgeber beim Wohnen als ausreichend definierte Mindestbelichtung ist auf den gegenüberliegenden

Freiflächen und somit erst recht an den gegenüberliegenden Gebäuden aber stets eingehalten, so dass dort keine ungesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse entstehen. Einen Anspruch vor jedweder Reduzierung der derzeitigen Belichtung verschont zu bleiben, haben die straßenseitig gegenüberliegenden Nachbarn nicht. Insoweit überwiegt in der Abwägung der jeweiligen Belange das Ziel, den dringend benötigten neuen Wohnraum zu schaffen.

Auch gegenüber dem nicht überplanten Bereich mit Bestandsbebauung südlich der Bernhardstraße und westlich der Ratoldstraße werden nur solche Höhenentwicklungen zugelassen, die die Einhaltung des 45 Grad Lichteinfallswinkels an der dortigen Grundstücksgrenze gewährleisten. Im Übrigen gelten gegenüber diesem Bereich die Abstandsflächen nach BayBO. Damit ist für diesen Bereich eine ausreichende Belichtung ebenfalls gesichert.

Eine unzumutbare Verschattung der Nachbarschaft kann somit ausgeschlossen werden. Gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse können sichergestellt werden.

### **Quartiersplatz**

Der Quartiersplatz müsse an allen vier Seiten bebaut werden.

### **Stellungnahme:**

Für den Quartiersplatz, der sich südlich der Quartiersmitte in Form einer Aufweitung des westlichen Teils der Bernhardstraße befindet, ist eine Bebauung bzw. eine Lärmschutzwand zur Bahnseite städtebaulich nicht zielführend, da in diesem Bereich keine besonders schützenswerten Frei- bzw. Aufenthaltsflächen geplant sind. Zudem verläuft unter dem Platz die U-Bahntrasse, was einen erheblich erhöhten baulichen und finanziellen Aufwand zur Folge hätte, welcher nicht erforderlich und insoweit auch nicht angemessen ist. Weiter dient die Fläche vor dem U- und S-Bahn-Zugang als Rettungsfläche zum Bahnhof. Der Platz selbst ist in erster Linie als Verkehrsfläche für Fußgänger\*innen und als Weiterführung der bahnbegleitenden Fuß- und Radwegführung gedacht. Als Aufenthaltsort kann und soll er nur eine untergeordnete Funktion übernehmen. Eine westseitige Bebauung ist vor dem Hintergrund der vorzuhaltenden Rettungsfläche für Feuerwehr und andere Rettungskräfte zum Bahnhof-Zugang nicht gewünscht.

Eine südseitige Bebauung sieht der vorliegende Bebauungsplan vor, eine nordseitige Bebauung ist durch den Teilbebauungsplan für die Quartiersmitte zu gegebener Zeit zu prüfen. Eine ostseitige Bebauungsmöglichkeit auf dem Anwesen Bernhardstraße 63 kann sich gegebenenfalls nach Realisierung einer Bebauung auf den umliegenden Grundstücken aus § 34 BauGB künftig ergeben.

## **1.3. Bauvergabe und öffentliche Förderung**

Es wurde gefragt,

- welcher Bauträger die Wohnungen baut und wann mit dem Baubeginn sowie der Fertigstellung zu rechnen ist.
- ob auch Ein-Zimmer-Wohnungen geschaffen werden sollen.

- ob auf den für die Stadt entfallenden Flächen von 3,7 ha ein Anteil von 50 % geförderten Wohnungsbaus verwirklicht werde und wo sich diese Flächen befänden,
- ob die geförderten Wohnungen, Mietwohnungen und Eigentumswohnungen gemischt untergebracht werden, oder ob es Areale gebe, in denen nur eine der jeweiligen Arten platziert ist,
- in welchem Maße Genossenschaften bzw. Baugemeinschaften berücksichtigt werden,

Mit der aufgrund der Verschmälerung der Grünflächen zur Straßenseite auf Kosten einer Baumreihe entstehenden dichteren Bebauung entstehe nur geringfügig preisgünstiger Wohnraum dafür aber überwiegend hochpreisige Wohneinheiten. Ein höheres Angebot an Wohnungen werde die Preisspirale nicht nach unten korrigieren. Für günstigere Mieten müsste sozialer Wohnungsbau ausschließlich von der Landeshauptstadt München selbst kommen.

**Stellungnahme:**

Die Planungsbegünstigte beabsichtigt derzeit, die Bebauung weitgehend selbst umzusetzen. Inwieweit und welche sonstigen Bauträger\*innen hier im Weiteren bauen, ist derzeit nicht absehbar und nicht Gegenstand des Verfahrens.

Der Planungsprozess für das Bebauungsplanverfahren wird voraussichtlich Ende 2021 mit dem Satzungsbeschluss abgeschlossen sein. Genauere Angaben sind hierzu schwer möglich, insbesondere vor dem Hintergrund der an den Billigungsbeschluss anschließenden Öffentlichkeitsbeteiligung und vor Bauantrag geplanter qualitätssichernder Verfahren im Hinblick auf die Gestaltung. Ein Baubeginn wird nach derzeitigen Einschätzungen seitens der Planungsbegünstigten Ende 2023 angestrebt.

Durch die zwischenzeitliche Herausnahme der Quartiersmitte mit den beiden städtischen Grundstücken aus dem Geltungsbereich des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2108a beträgt der Anteil der Flächen der Landeshauptstadt München nun ca. 3,4 ha. Hierbei handelt es sich um folgende Flächen: Teile der öffentlichen Grünflächen im Norden des Planungsgebiets, Teile der Verkehrsflächen von Raheinstraße, Dülferstraße, Bernhardstraße, Ratoldstraße und Teile der P+R-Grundstücksfläche.

Gemäß Aufstellungs- und Eckdatenbeschluss und den Regelungen der sozialgerechten Bodennutzung (SoBoN) ist ein Anteil von 30 % an gefördertem Wohnungsbau zu realisieren. Die Realisierung erfolgt entweder durch die Planungsbegünstigte oder im Falle eines entsprechenden Erwerbes durch eine städtische Wohnungsbaugesellschaft. Die Preisbindung für den geförderten Wohnungsbauteil gilt unabhängig davon, wer diese Wohnungen realisiert. Auf die Stadt entfallen direkt keine Flächen mit neuem Wohnbaurecht, da die Stadt keine dazu geeigneten Flächen einbringt. Insbesondere stellt die Stadt im

Norden Flächen bereit, die bisher landwirtschaftlich genutzt sind, auf denen eine öffentliche Grünfläche festgesetzt wird.

Der Bebauungsplan bietet städtebaulich den Rahmen, um ein breites Angebotspektrum an Wohntypologien zu ermöglichen. Die genaue Gestaltung der Wohnungen/Gebäude ist jedoch eine Frage des Bauvollzuges und den jeweiligen Eigentümer\*innen überlassen. Im nördlichsten Teilbereich werden Stadthäuser ermöglicht. Geschosswohnungsbau prägt im Weiteren in den südlichen Bereichen des Planungsgebiet in Kombination mit voraussichtlich auch punktuell Stadthäusern, beispielsweise im WA Nord(2) wie auch gegebenenfalls im WA Süd(2). Des Weiteren ist eine Durchmischung des Wohnraumangebots vorstellbar, in dem auf einem Baufeld die Realisierung durch eine Baugenossenschaft, Baugemeinschaft oder Baugruppe erfolgen kann. Im WA Süd(7) wird zudem die Wohnnutzung mit einer Kita im Erdgeschoss und im ersten Obergeschoss kombiniert. Das bietet die Möglichkeit, das Grundstück einer städtischen Trägerschaft zu überlassen. Weiter könnten die beiden Teil-WAs im Süden eigentumsrechtlich sauber herausgeteilt und an die Stadt übergeben werden. Ein-Zimmer-Wohnungen sind möglich, der Bebauungsplan steht nicht entgegen.

Gegenwärtig kann die Frage nach der Bauträgerschaft und damit der Konzeption der Wohnungen noch nicht beantwortet werden. Haupteigentümerin ist die Planungsbegünstigte. Bei der Auswahl der künftigen Bauträger\*innen legt die Planungsbegünstigte strenge Qualitätsansprüche an. Sollte die sie einen Teil der Wohnbebauung nicht selbst realisieren, hat sie mitgeteilt, dass darauf geachtet würde, dass im Rahmen der noch abzuschließenden Verträge Bauträger\*innen mit entsprechender Erfahrung bzw. entsprechenden Referenzprojekten zur Umsetzung hochwertiger und gut funktionierender Quartiere den Zuschlag für die Grundstücke erhalten sollen. Bei der Vergabe können gegebenenfalls auch städtische Wohnbaugesellschaften, Baugemeinschaften oder Genossenschaften in Frage kommen. Die Vergabe eines Baufeldes an eine Genossenschaft, Baugemeinschaft oder Baugruppe ist seitens der Planungsbegünstigten bei eher kleineren Baufeldern (z. B. BF 2, 3, 4, 5, 6 oder 9) denkbar. Der Bebauungsplan hat hierauf keinen direkten Einfluss.

## **1.4. Verkehr, Erschließung und Stellplätze**

### **1.4.1. Verkehr**

- Die vorhandene Verkehrsinfrastruktur [Motorisierter Individualverkehr (MIV) und öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)] sei entgegen den Aussagen der Stadt nicht mehr leistungsfähig und somit für die zu erwartende Einwohnerzahl nicht ausreichend. Die Bebauung mit ca. 900 Wohnungen und der damit verbundene Zuzug von ca. 2.000 Neubürger\*innen in Feldmoching wirke sich katastrophal auf den damit verbundenen Individualverkehr sowie auf den öffentlichen Personennahverkehr aus.

**Stellungnahme:**

Die verkehrlichen Auswirkungen wurden im Rahmen eines Verkehrsgutachtens betrachtet und geprüft. Diesem Gutachten liegen die Zahlen des Verkehrsmodells der Landeshauptstadt München zugrunde, das sowohl Neuverkehre aus Planungsgebieten im Umfeld (Hochmutteringer Straße etc.) als auch die Verkehrsentwicklung (Verkehrsprognose 2035) infolge der allgemeinen demographischen und wirtschaftlichen Entwicklung miteinbezieht und berücksichtigt.

Bei der Aufstellung von Bebauungsplänen wird bereits im Vorfeld im Rahmen der Verkehrsuntersuchung eine grundsätzliche verkehrliche Machbarkeit und die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes nachgewiesen. Bei einer negativen Beurteilung müssen Maßnahmen, die eine Leistungsfähigkeit der Infrastruktur nachweisen, ergriffen und im Zuge der vollständigen Bebauung des Gebietes realisiert werden. Das Verkehrsgutachten sieht hier insofern entsprechende erforderliche Maßnahmen vor, mit deren Berücksichtigung im Bedarfsfall das prognostizierte zusätzliche Verkehrsaufkommen aus dem Planungsgebiet und aufgrund der prognostizierten allgemeinen verkehrlichen Entwicklungen verträglich abgewickelt werden kann, insbesondere zusätzliche Abbiegespuren, Signalisierung mit Lichtzeichenanlage (LZA) (Ampel) sowie Leistungssteigerungen des ÖPNV.

Der Nachweis der Leistungsfähigkeit von Verkehrsmitteln des ÖPNV wird sich zukünftig folgendermaßen verbessern:

Im gesamten Stadtgebiet finden bereits ertüchtigende und netzergänzende Maßnahmen zur Leistungssteigerung des ÖPNV wie z. B. der Bau der zweiten Stammstrecke, die auf der S-Bahnlinie zukünftig einen 15-Minuten-Takt erlaubt, statt. Diese Maßnahme ermöglicht auf dieser Linie ein um rund 30 % höheres Fahrtenangebot pro Tag. Nach aktuellen Planungen der Deutschen Bahn soll die zweite Stammstrecke im Jahr 2028 in Betrieb gehen.

Bereits jetzt besteht in den Stoßzeiten auf der U-Bahnlinie bis zur Haltestelle Feldmoching ein 5-Minuten-Takt. Insofern ist von einer ausreichenden Leistungsfähigkeit des ÖPNV auszugehen.

Das im Zuge des Bebauungsplanverfahrens erstellte Verkehrsgutachten kommt hinsichtlich der Beurteilung der Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte zu dem Ergebnis, dass bereits mit Blick auf Verkehrsentwicklung bis 2035 (Prognosenullfall mit Prognosehorizont 2035) und insoweit auch ohne Realisierung der Planung für die Knotenpunkte an der Dülferstraße/Raheinstraße und Dülferstraße/Ratoldstraße Maßnahmen zur Leistungsfähigkeit empfehlenswert sind. Die festgesetzten öffentlichen Verkehrsflächen haben die erforderliche Breite für die Schaffung zusätzlicher Abbiegespuren und damit eine verbesserte Knotenpunktgestaltung. Für den Knotenpunkt Dülferstraße/Raheinstraße sollen für eine notwendige Erweiterung zunächst Leerrohre der Lichtzeichenanlage (LZA) vorgesehen werden, um im Falle stark steigender Verkehrszahlen adäquat verkehrstechnisch reagieren zu können. Etwaige Abbiegespuren können parallel mit den Leerrohren der Signalisierung umgesetzt werden. Beim Umbau des Knotenpunktes



Dülferstraße/Ratoldstraße ist eine Lichtzeichenanlage bauseitlich schon jetzt vorzusehen. Im Hinblick auf den möglichen Eintritt des worst-case ist ein bedarfsge-rechter Ausbau der Knoten vorgesehen sowie ein Monitoring des Verkehrs. Durch die Berücksichtigung der Umbaumöglichkeiten der Knotenpunkte Ratoldstraße/Dülferstraße und Raheinstraße/Dülferstraße im Rahmen des Bebauungsplanes kann im Bedarfsfall das prognostizierte zusätzliche Verkehrsaufkommen aus dem Planungsgebiet und aufgrund der prognostizierten allgemeinen verkehrlichen Entwicklungen verträglich abgewickelt werden. Hierbei sollen jedoch zunächst die tatsächliche Veränderungen des Verkehrsaufkommens abgewartet werden, um die erforderlichen Umbaumaßnahmen qualifiziert anhand der Realität bewerten und adäquat und zielgerichtet umsetzen zu können. Hierbei sind auch andere verkehrsplanerische Maßnahmen im Münchner Norden und deren Effekte auf die Verkehrsverteilung und vor allem den Modal-Split zu berücksichtigen.

Hiermit ist sichergestellt, dass auch bei zukünftig höheren Verkehrsaufkommen der Knotenpunkt entsprechend verkehrssicher ausgebaut werden und der Verkehr bedarfsgerecht abgewickelt werden kann.

- Es wurde auf die Präsentation des Verkehrsplaners Bezug genommen und gefragt, ob die eingezeichnete Staatsstraße durch den Feldmochinger Anger noch aktuell sei.

#### **Stellungnahme:**

Diese ehemalige Planung war eingezeichnet, um zu erklären, warum es nun zur Bebauung der Ratoldstraße kommen kann. Die Planungen zur Staatsstraße 2342 wurden zwischenzeitlich aufgegeben.

#### **Individualverkehr**

- Viele der zukünftigen Bewohner\*innen würden über die wenigen Straßenverbindungen in Richtung Innenstadt fahren. Schon jetzt sei während des morgendlichen Berufsverkehrs die Lage katastrophal. Feldmoching habe wegen seiner zentrumsfernen Lage im Stadtgebiet und der weiten Wege zu Versorgungseinrichtungen eine hohe Fahrzeugdichte, weshalb die vorhandenen Straßen und öffentlichen Verkehrsverbindungen schon heute die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit erreicht hätten. Wegen der künftigen massiven Bebauung werde sich die Verkehrssituation weiter verschlechtern. Beispielhaft wurde die jetzt schon vorhandene Parkraumnot an der Karlsfelder Straße genannt. Schon jetzt sei es schwierig und langwierig, aus einer der Seitenstraßen in die Lerchenauer Straße einzufahren. Durch die abknickende Vorfahrtstraße westlich der Bahnunterführung Dülferstraße stauet sich die Fahrzeugschlange in der Dülferstraße bis zur Schaar-schmidtstraße zurück. Sollten, wie geplant, die Straßeneinmündungen Ratold-

sowie Raheinstraße in die Dülferstraße (östlich der Bahnunterführung) mit LZA (siehe Neustrukturierung der Haupterschließungsstraßen) versehen werden, so werde dies an der o. g. Kreuzung [Paul-Preuß-/Dülferstraße (westlich der Bahnunterführung)] zum absoluten Chaos führen. Der Rückstau gehe dann auf der Dülferstraße bis zur Lerchenstraße zurück.

Mit der vor längerer Zeit einmal getroffenen Aussage, dass die Dülferstraße noch „aufnahmefähig“ sei, verhöhne man die Anwohner\*innen und nehme deren gesundheitliche Beeinträchtigungen durch Lärm, Feinstaub und Stickoxide billigend in Kauf.

Vor dem Hintergrund, dass auch das Areal Hochmuttinger Straße mit 600 Wohnungen für 1.200 bis 1.400 Menschen bebaut werde (von der Bebauung der Bergwachtstraße ganz zu schweigen), sei es dringend erforderlich, dass vorher ein schlüssiges Verkehrskonzept entwickelt werde, was weiträumige Umgehungsstraßen bedinge, wenn der Kollaps verhindert werden soll. Ohne dieses Verkehrskonzept sei eine weitere Planung vollkommen inakzeptabel.

#### **Stellungnahme:**

Durch die Verkehrsuntersuchung wurde, wie oben bereits ausgeführt, eine grundsätzliche verkehrliche Machbarkeit und die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes nachgewiesen, bei der auch die umliegenden Entwicklungsgebiete, wie z. B. die Hochmuttinger Straße und Lerchenauer Feld, verkehrlich berücksichtigt werden. Es wurden auch erforderliche Maßnahmen vorgeschlagen, die bei der Festsetzung der Breite der öffentlichen Verkehrsflächen berücksichtigt wurden. Im Detail wird hier auf die vorigen Ausführungen verwiesen, insbesondere auch hinsichtlich der Knotenpunkte Dülferstraße/Raheinstraße und Dülferstraße/Ratoldstraße. Durch eine Signalisierung des Knoten Dülferstraße/Ratoldstraße und eine perspektivische Signalisierung der Knotenpunkte Dülferstraße/Raheinstraße wird versucht, sowohl die angesprochenen Knotenpunkte zukünftig leistungsfähiger zu gestalten, als auch einen besseren Verkehrsfluss im nachgelagerten Bereich zu erzielen, so dass Rückstauungen in anderen Knotenpunktlagen minimiert werden.

Gerade die Lerchenauer Straße stellt eine wichtige Verbindungsachse für Pendler\*innen zwischen der Münchener Innenstadt und dem Umland dar und weist somit auch eine hohe Verkehrsdichte auf. Wie der Durchgangsverkehr auf Pendlerachsen, u. a. durch Bürger\*innen der umliegenden Nachbargemeinden, nachhaltig reduziert werden kann, ist Inhalt gesamtstädtischer Konzepte, auch in Zusammenarbeit mit den Nachbarkommunen im Münchener Norden. Eine Aussetzung der Bebauungspläne bis zur Umsetzung etwaiger verkehrstechnischer Infrastruktur und eines großflächigen Verkehrskonzeptes ist daher nicht notwendig. Die Kreuzungen Dülferstraße/Raheinstraße und Dülferstraße/Ratoldstraße wurden im Verkehrsgutachten untersucht und erforderliche Maßnahmen wurden im Rahmen der Festsetzungen der Verkehrsflächen im Umgriff berücksichtigt (s. o.). Die ebenfalls untersuchten Knotenpunkte Ratoldstraße/Weitstraße und Lerchenstraße/Ratoldstraße sind weiterhin sehr leistungsfähig, so dass ein Knotenpunktum-

bau hier nicht erforderlich ist.

Aufgrund der guten Lage zum S- und U-Bahnnetz, den angedachten Car-Sharing-Angeboten sowie dem Ausbau von Radwegen werden für die künftigen Bewohner\*innen des Quartiers zusätzliche Anreize geschaffen, das eigene Fahrzeug stehenzulassen bzw. darauf gänzlich zu verzichten und verstärkt auf den Umweltverbund zurückzugreifen. Durch die geplanten Nachverdichtungen im Stadtbezirk wird jedoch versucht, u. a. durch die genannten Mobilitätskonzepte und -optionen, die dem ganzen Stadtbezirk zugute kommen und auch durch zusätzlich geschaffenen Parkraum, den Parkplatzdruck nicht noch weiter zu erhöhen.

Die Parkraumnot an der Karlsfelder Straße in Höhe der Siedlung Ludwigsfeld ist bekannt und wird mit den Eigentümer\*innen der dortigen Liegenschaften diskutiert. Sie ist nicht Gegenstand dieses Bebauungsplanes. Grundsätzlich kann aber festgehalten werden, dass die Landeshauptstadt München mit jeder Umsetzung eines Bebauungsplanes darauf bedacht ist, keinen zusätzlichen Parkdruck in der umliegenden Nachbarschaft neuer Bebauungspläne zu erzeugen. Grundlage hierfür stellt die Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt dar, die auch im vorliegenden Bebauungsplanverfahren berücksichtigt wurde.

Das zum Bebauungsplan vorliegende Gutachten zur Lufthygiene wurde auf Grundlage des Verkehrsgutachten erstellt. Die relevanten lufthygienischen Grenzwerte werden nach dieser lufthygienischen Untersuchung im Projektgebiet und der auch mit betrachteten Dülferstrasse eingehalten. Aufgrund der Planbebauung ändern sich die Strömungsverhältnisse (tendenziell niedrigere Windgeschwindigkeiten) in der Nachbarschaft, sodass im Straßenraum grundsätzlich höhere Luftschadstoffgehalte prognostiziert werden und in den dahinterliegenden Nachbarbebauungen niedrigere Luftschadstoffe im Vergleich zur Bestandssituation auftreten. Dennoch werden in der Nachbarschaft auch weiterhin die Grenzwerte der 39. BImSchV für Stickstoffdioxid  $\text{NO}_2$  und Feinstaubpartikel  $\text{PM}_{10}$  und  $\text{PM}_{2,5}$  deutlich unterschritten, so dass die Realisierung des Planvorhabens keine negativen Auswirkungen auf die Luftschadstoffbelastung in der Nachbarschaft erwarten lässt.

An einem kurzen Abschnitt der Lerchenauer Straße in Richtung Frankfurter Ring kann der Jahresgrenzwert für  $\text{NO}_2$  gemäß Karte zum S0-Szenario für das Jahr 2020 ohne Umsetzung des Masterplans zur Luftreinhaltung nicht eingehalten werden. Die Vollversammlung des Münchner Stadtrates hat am 25.07.2018 den Masterplan zur Luftreinhaltung verabschiedet.

- Ferner wurde die Sorge um den fließenden Verkehr vorgetragen, vor allem in der Dülferstraße. Dort werde sich durch die geplante Lichtzeichenanlage an der Ratoldstraße stehender und fließender Verkehr gleichzeitig ergeben, was Emissionen zur Folge hätte. Es wurde gefragt, ob es möglich sei, Flüsterasphalt auf die Dülferstraße aufzutragen.

**Stellungnahme:**

Ohne eine LZA weist der Knotenpunkt Dülferstraße/Ratoldstraße laut Verkehrsgutachten im Prognoseplanfall 2035 eine Qualitätsstufe von F auf. Dies bedeutet, dass die Fahrzeuge an der besagten Kreuzung länger als 45 Sek. stehen müssen, um über die Kreuzung fahren zu können, zu Spitzenzeiten vermutlich noch länger. Die im Verkehrsgutachten vorgesehenen Maßnahmen sollen für einen besseren Verkehrsfluss sorgen und die Wartezeiten vor der Kreuzung verringern. Stehender und fließender Verkehr lässt sich leider sowohl mit einer als auch ohne LZA, zumindest zu manchen Tageszeiten, nicht vollständig vermeiden. Das Verkehrsgutachten zeigt aber, dass mit den vorgeschlagenen Maßnahmen, die durch die festgesetzten Breiten der öffentlichen Verkehrsflächen ermöglicht werden, eine verträgliche Abwicklung möglich erscheint.

Die Verwendung von Flüsterasphalt ist einerseits nur bei Geschwindigkeiten über 60 km/h zweckmäßig und andererseits wegen der schnellen Abnutzung nur an Straßen ohne starke Beschleunigungs- und Bremsvorgänge (d. h. nur an Autobahnen und Bundesstraßen) sinnvoll. Auch sind in Kreuzungsbereichen lärmarme Asphalte aufgrund der auftretenden Scherkräfte nicht zum Einsatz geeignet. Hier kommt dies insofern nicht in Betracht. Eine Lärmschutzwand ist nicht sinnvoll umsetzbar, so dass eine Lösung nur über passiven Schallschutz möglich erscheint.

- Es wurde gefragt, ob die Dülferstraße erweitert werde beziehungsweise erweitert werden könne, um den Verkehr zu entzerren.

**Stellungnahme:**

Eine Erweiterung der Dülferstraße durch zusätzliche Fahrspuren ist nicht vorgesehen. Zudem würde eine Erweiterung der Dülferstraße mit zusätzlichen Fahrspuren zu keiner Entzerrung des Verkehrs führen, sondern zu mehr Fahrzeugen, da aufgrund des Ausbaus die Strecke für mehr Autofahrer\*innen attraktiver (im Sinne von schneller) erscheint und somit die zusätzliche Kapazität schnell wieder „gefüllt wird“. Jedoch ist ein Ausbau der Knotenpunkte vorgesehen (s. o.).

- Es wurde gefragt, auf welchen Annahmen im übrigen Netz die Verkehrsprognose für die Ratoldstraße beruhen und welchen Einfluss diese auf das gewählte Verkehrsprofil habe.

**Stellungnahme:**

Als Grundlage für die angesprochenen Annahmen wird das Verkehrsmodell der Landeshauptstadt München herangezogen. Darin sind auch die Verkehrsmengen einberechnet, die sich aus der allgemeinen demographischen und wirtschaftlichen Entwicklung ergeben. Zudem sind alle Bauprojekte berücksichtigt, die so-

wohl in der näheren Umgebung als auch stadtweit bekannt sind. Insofern ist ein ganzheitlicher Ansatz bei der Betrachtung der verkehrlichen Auswirkungen gegeben.

- Es sei von Interesse, wie sich die Verkehrsplanung darstelle, wenn die Einfahrt in die Dülferstraße von der Raheinstraße (nach links gegenüber Discountmarkt) schon aktuell zu Stoßzeiten problematisch wäre und wie der Ausbau des höhenfreien Bahnübergangs in der Lerchenstraße im Bebauungsplan berücksichtigt werde.

#### **Stellungnahme:**

Am Knotenpunkt Dülferstraße/Ratoldstraße sind vor allem die Abbiegefahrten sowohl kommend aus der Ratoldstraße (Rechts- und Linksabbieger\*innen) führend in die Dülferstraße (Ost und West) als auch die Fahrten aus der Dülferstraße Ost in die Ratoldstraße (Linksabbieger\*innen) stark überlastet. Des Weiteren ist der Verkehr kommend aus Dülferstraße Ost führend in Richtung Dülferstraße West sehr hoch.

Die festgesetzten öffentlichen Verkehrsflächen haben die erforderliche Breite für die Schaffung zusätzlicher Abbiegespuren und damit einer verbesserten Knotenpunktgestaltung. Für den Knotenpunkt Dülferstraße/Raheinstraße sollen für eine notwendige Erweiterung erstmals Leerrohre der LZA vorgesehen werden, um im Falle stark steigender Verkehrszahlen adäquat verkehrstechnisch reagieren zu können. Etwaige Abbiegespuren können parallel mit den Leerrohren der Signalisierung umgesetzt werden. Beim Umbau des Knotenpunktes Dülferstraße/Ratoldstraße ist eine Lichtzeichenanlage bauseitlich schon jetzt vorzusehen. Im Übrigen wird auf die obigen Ausführungen verwiesen.

Die genannten zusätzlichen Abbiegespuren sollen den Verkehr weiter entlasten und sind auch im Falle einer künftigen Überplanung durch den Teilbebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108b dringend notwendig.

Die benötigten Flächen für einen höhenfreien Ausbau des Bahnübergangs nördlich der Lerchenstraße sind im Bebauungsplan berücksichtigt und werden von dem Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108a soweit möglich freigehalten; die Planungen befinden sich in einem frühen Verfahrensstand, so dass die genauen Planungen hier erst im Wege der Planfeststellung finalisiert werden können und die Planfeststellung auf die bestehende Situation reagieren kann.

Verkehrskonzeptionell wurde er insofern noch als höhengleich angenommen. Im Zuge eines höhenfreien Ausbaus werden daher Verkehrsverlagerungen von der Ratoldstraße auf die Lerchenstraße erwartet, so dass die im Verkehrsgutachten berücksichtigte Variante hinsichtlich der Belastungen in der Ratoldstraße eine sogenannte Worst-Case-Variante darstellt, die gutachterlich bestätigt abwickelbar erscheint.

- Die Ratoldstraße solle als 30 km/h-Zone geplant werden, um Durchgangsverkehr zu vermeiden.

**Stellungnahme:**

Um den Busverkehr möglichst attraktiv zu gestalten, ist eine Herabsetzung des Tempolimits von 50 km/h auf 30 km/h voraussichtlich nicht möglich. Dies ist zudem im Bebauungsplan nicht regelbar.

- Es sei ausreichend Platz für Car-Sharing und Elektroladestationen für Elektroautos und Elektrofahrräder vorzusehen. Der Standort sei optimal an den ÖPNV angebunden, so dass die Anwohner\*innen ohne (Zweit-)Auto zurecht kommen könnten. Dadurch würde die Parkraum-Situation deutlich entschärft werden. Es wurde vorgeschlagen, die eingesetzte Fahrzeugflotte mit unterschiedlichen Fahrzeugtypen auf dem P+R-Parkplatz bereit zu stellen.

**Stellungnahme:**

Ein Angebot an E-Tankstellen sowie Leihfahrradstationen, beispielsweise der MVG, und B+R-Anlagen und gegebenenfalls Car-Sharing-Stellplätzen sind im Bereich der baulich integrierten Park+Ride-Anlage im Bereich der Quartiersmitte in Prüfung. Das Angebot soll möglichst nah am Zu-/Ausgang des S- und U-Bahnhofs Feldmoching stationiert werden. Im Weiteren ist es jedoch maßgeblich eine Frage der Bauausführung und eines in der Umsetzung grundsätzlich möglichen Mobilitätskonzepts.

Das Gesetzgebungsverfahren zum Gebäude-Elektroinfrastrukturgesetz (GEIG), in dem ggf. weitergehende Regelungen getroffen werden, ist noch nicht abgeschlossen.

- Feldmoching sei kein Stadtteil, der für Carsharing geeignet wäre. Andererseits werde ein Car-Sharing-Konzept für die Anwohner\*innen für wichtig gehalten. Der Standort sei optimal an den ÖPNV angebunden, so dass die Anwohner\*innen ohne (Zweit-) Auto zurecht kommen können. Dadurch könnte die Parkraum-Situation deutlich entschärft werden.

**Stellungnahme**

Die verbindliche Festlegung eines Car-Sharing-Konzeptes ist über den Bebauungsplan nicht festsetzbar. Ein solches Konzept wird aber von der Planungsbezugsberechtigten und der Landeshauptstadt München befürwortet und soll im Bauvollzug nach Möglichkeit umgesetzt werden.

### **Öffentlicher Personennahverkehr**

- Immer wieder werde auf die großartige Verbindung mit U- und S-Bahn verwiesen.  
Es wurde gefragt, ob schon einer der verantwortlichen Stadtplaner mit der U-Bahn morgens in die Stadt gefahren sei, noch dazu wenn zeitgleich eine S 1, einige Busse und neuerdings geplante Regionalzüge ankämen. Man werde dann feststellen, dass sich etwa 300 bis 400 Fahrgäste auf dem Bahnsteig befänden, die sich dann in den Zug drängten. Dies sei der gegenwärtige Zustand, der sich durch den Zuzug im Planungsgebiet und durch die Erschließung weiterer neuer Baugebiete noch erheblich verschlimmern werde. Hier helfe auch kein 5-Minuten-Takt mehr, da die Züge pausenlos fahren müssten. Dies könne aber nur funktionieren, wenn keine außergewöhnlichen Umstände („technische Störungen“) eintreten, was ja leider bei der MVG zum Regelfall geworden sei.

#### **Stellungnahme:**

Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen.

Weder für die Taktung noch die Kapazitätserweiterungen der Bahnen besteht die Möglichkeit der Einflussnahme im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens. Es erfolgt jedoch durch die MVG eine regelmäßige Taktüberprüfung (insbesondere durch Zählungen der Fahrgäste) mit der Prüfung, ob eine Taktverdichtung sinnvoll und möglich ist. Neben dem mittelfristig (Planungshorizont 2030) geplanten, durchgehenden 10-Minuten-Takt auf den Buslinien der MVG wird bereits seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2020 ein tagsüber durchgehender 5-Minuten-Takt auf der U2 ab Feldmoching angeboten. Dies ist nun bereits im Vorgriff der anstehenden Siedlungsmaßnahmen erfolgt und dürfte die Nachfrage auch zukünftig passend abdecken.

- Es wurde gefragt, ob für die U-Bahn ein Fünf-Minuten-Takt eingerichtet wird.

#### **Stellungnahme:**

Die Taktung der U-Bahn-Fahrtzeiten ist nicht Gegenstand der Bauleitplanung. Es besteht keine Möglichkeit der Einflussnahme.

Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2020 wird bereits ein tagsüber durchgehender 5-Minuten-Takt auf der U2 ab Feldmoching angeboten. Die MVG führt zudem regelmäßige Taktüberprüfungen durch. Auch die Busverbindungen in der Umgebung werden regelmäßig auf Optimierungspotentiale überprüft.

- Es wurde gefragt, weshalb es einen Busverkehr durch die Ratoldstraße geben müsse.

#### **Stellungnahme:**

Der Busverkehr durch die Ratoldstraße ist aus verkehrlicher Sicht erforderlich,

um die Weitlstraße bzw. weitere Teile des 24. Stadtbezirks an den S- und U-Bahnhof Feldmoching anbinden zu können.

### **Radverkehr**

Es werde ein durchgehender separater grüner Radweg und ein potentieller Haupt-Radweg entlang der Bahn vermisst, der eine Verbindung nach Oberschleißheim herstellt. Der Radweg solle eine Mindestbreite von drei Metern aufweisen.

Es wurde gefragt, wie die Weiterführung des Radverkehrs ab der Dülferstraße geplant sei.

Ein zusätzlicher Fahrradschutzstreifen in der Ratoldstraße wäre bei einer 30 km/h-Zone nicht notwendig.

Bezugnehmend auf ein Rendering, welches in der Präsentation der Architekten enthalten sei und auf dem ein Fahrradschutzstreifen auf der Straße gezeigt werde, sei diese Art des Radweges gefährlich und unattraktiv für den Radverkehr. Gefragt wurde, ob dieser Streifen nicht als baulich getrennter Radweg ausgeführt werden könnte.

### **Stellungnahme:**

Es ist primär ein beidseitiger Radweg in Form eines Fahrradschutzstreifens mit einer Breite von 1,50 m und eines Sicherheitsstreifens mit einer Breite von 0,50 m innerhalb der Ratoldstraße vorgesehen. Der Radweg wird dann über den Knotenpunkt Ratoldstraße/Dülferstraße geführt. Beim Umbau des Knotenpunktes ist eine Lichtzeichenanlage bauseitig schon jetzt vorzusehen. In der Raheinstraße, die als Anliegerstraße für den Radverkehr gut nutzbar ist, wird der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt.

Ein Radweg mit drei Meter Breite wird in der Ratoldstraße angesichts einer zweiten, grünen Radwegmöglichkeit im westlichen Planungsgebiet entlang der Bahnanlagen nicht für erforderlich erachtet. Dazu wird ein zusätzlicher, attraktiver und sicherer Fuß- und Radweg (ohne Straßeneinmündungen) entlang der Bahngleise in einer Breite von großteils ca. 5,50 m angeboten, der insbesondere der Vernetzung im Quartier dient, aber auch für die Allgemeinheit nutzbar ist. Die/der Radfahrer\*in von Süden kommend fährt zunächst auf der Ratoldstraße. Dann folgt ein Verschwenk zwischen Lerchenstraße und Weitlstraße auf die Westseite der Bebauung. Der Fuß- und Radweg wird entlang der Bahngleise nach Norden über eine neue Fuß- und Radweg-Brücke über die Dülferstraße fortgeführt. Durch den Radwegabschnitt über Ratold- und Raheinstraße und daneben einem separaten bahnbegleitenden Geh- und Radweg für Vernetzung im Quartier zu den Grünflächen und Kitas könnte ein Impuls gesetzt werden, der letztlich zu einer durchgängig attraktiven Radwegverbindung vom Olympiapark bis nach Feldmoching und weiter nach Oberschleißheim führt. So soll ein Anreiz zum Umsteigen auf das Fahrrad geschaffen und zur Senkung des Autoverkehrsaufkommens im Münchner Norden beigetragen werden.



Da es sich bei der Ratoldstraße um eine Hauptverkehrsstraße mit auch Buslinienverkehr handelt, und eine Verkehrszunahme in der Ratoldstraße prognostiziert wird, ist keine Ausweisung einer Tempo-30-Zone möglich.

Die bauliche Trennung zwischen Radverkehr und Autoverkehr war früher üblich. Neueren Erkenntnissen zu Folge geschehen die meisten tödlichen Unfälle zwischen Radverkehr und PKWs an Kreuzungen mit baulich getrennten Radwegen, weil die Autofahrer\*innen die Radfahrer\*innen übersehen. Fahrradschutzstreifen verringern diese Gefahr deutlich, da Radfahrer\*innen so besser sichtbar für den motorisierten Verkehr sind. Zudem zeigt das Rendering eine etwas verzerrte Darstellung und der Fahrradschutzstreifen wirkt deutlich schmaler. Seine Breite wird nach derzeitigen Planungen bei 1,50 m zuzüglich 0,50 m Sicherheitsstreifen liegen und ein sicheres Befahren möglich machen. Ein baulich getrennter Radweg auf einer Seite ist zudem aufgrund der vielen Garagenausfahrten sehr gefährlich.

#### 1.4.2. Erschließung

Zum Themenblock Erschließung wurden folgende Anregungen eingebracht:

- Es werde nicht davon ausgegangen, dass Anwohner\*innen mit Kosten für den Straßen-/Gehwegeausbau belastet werden. Hierzu wurde um eine Bestätigung gebeten.

##### **Stellungnahme:**

Für die Anwohner\*innen östlich der Rahein- und Ratoldstraße entstehen voraussichtlich keine Kosten durch die Planung. In Bereichen der Bernhardstraße, in denen nach Erschließungsbeitragsrecht Forderungen möglich sind, können bei der Umsetzung Beiträge anfallen.

- Es sei von Interesse, wie der Ausbau der Ratoldstraße geplant sei, welches Maß der Querschnitt der Ratoldstraße zwischen der Franz-Kötterl-Straße und der Bernhardstraße und von dort zur Dülferstraße haben werde und ob sich der Straßenquerschnitt verändern würde, wenn der Bahnübergang höhenfrei umgestaltet werde. Hierzu sollen konkrete Zahlen zur Fahrbahn- und Gehwegbreite genannt und Auskunft gegeben werden, wie die Regelung des Verkehrs am Ende dieser Straße erfolgen soll.

##### **Stellungnahme:**

Die Ratoldstraße wird voraussichtlich mit einem Straßenprofil von 19,5 m zwischen Franz-Kötterl-Straße und Malvenweg sowie 15,00 m zwischen Dülferstraße und Franz-Kötterl-Straße ausgebaut. Hierfür setzt der Bebauungsplan entsprechend breite öffentliche Verkehrsflächen fest. Die Festsetzungen ermöglichen den Ausbau, wie in der Planzeichnung hinweislich dargestellt, mit für den Busbegegnungsverkehr geeigneter Fahrbahn, Fahrradschutzstreifen und Gehwe-

gen sowie zum Teil Parkbuchten in Verbindung mit Baumpflanzungen und Sicherheitsstreifen.

Bei einem höhenfreien Bahnübergang im Bereich der Lerchenstraße bleibt der Straßenquerschnitt der Ratoldstraße von 19,5 m voraussichtlich unverändert. Die Höhenfreimachung des Bahnübergangs ist jedoch nicht Gegenstand der vorliegenden Planung.

Auch für die beiden derzeit nicht signalisierten Knotenpunkten (Dülferstraße/Rah-einstraße und Dülferstraße/Ratoldstraße) stehen die für die verkehrlichen Maßnahmen erforderlichen Flächen für Abbiegespuren und Signalisierung zur Verfügung.

- Dem Anwesen Bernhardstraße 63 würden durch die Verbreiterung der Ratoldstraße Flächen entzogen, wobei die Größe der Fläche unterschiedlich angegeben wurde (150 m<sup>2</sup> in der Informationsveranstaltung am 06.11.2017 bzw. 255 m<sup>2</sup> im Rahmen einer Auskunftserteilung im Referat für Stadtplanung und Bauordnung).

Diese Straßenbreiten gingen am Bedarf vorbei. Radwege mit 2,3 m in jede Richtung seien mit Verweis auf Überholverkehr überzogen, denn die Ratoldstraße werde täglich von maximal 60 Radfahrer\*innen befahren, die sich sehr selten überholen würden. Für eine derartige Vorsorge fehle das Verständnis. Der Baumgraben zwischen Parkstreifen und Gehbahn könne genauso gut durch einen Vorgarten substituiert werden oder wie weiter südlich durch Bäume in den Parkreihen.

Der Bebauungsplan Nr. 1119 für die Ratoldstraße hätte nach Schreiben der Landeshauptstadt München vom 10.06.1975 und 11.01.1977 nie zur Realisierung angestanden. Es handle sich demnach um eine nicht zur städtebaulichen Ordnung erforderliche Planung, die auch nicht nach § 214 Abs. 4 BauGB genehmigt werden könne. Mit der Verbreiterung der Ratoldstraße würden die gärtnerisch gestalteten und genutzten Freiflächen des Grundstücks massiv beeinträchtigt.

#### **Stellungnahme:**

Im Nachgang zur Erörterungsveranstaltung wurde seitens des Referats für Stadtplanung und Bauordnung, Abteilung Verkehrsplanung, abgestimmt mit dem mit der Straßenplanung beauftragten Ingenieurbüro, statt einem 2,30 m breiten Fahrradschutzstreifen ein 1,50 m breiter Fahrradschutzstreifen, als verkehrlich ausreichend beurteilt und die Planung insofern angepasst. Eine geringere Breite ist nicht vertretbar, da dieses Mindestmaß aus Sicherheitsgründen für den Überholverkehr erforderlich ist. Eine Breite von 1,50 m ist in der Ratoldstraße im Allgemeinen verkehrlich erforderlich mit Ausnahme des Bereiches zwischen Dülferstraße und Franz-Kötterl-Straße.

Im Bereich der Ratoldstraße von Dülferstraße bis Höhe der Franz-Kötterl-Straße

ist ein Straßenquerschnitt der Ratoldstraße mit einer Breite von 15,00 m geplant. Aufgrund der westlich angrenzenden Bestandsbebauung in diesem Bereich ist von einer Aufweitung hier im Hinblick auf die privaten Belange soweit möglich abgesehen worden. Da es im Nahbereich zu den ÖPNV-Anlagen am U- und S-Bahnhof Feldmoching zu entsprechend kumulierten Fußgänger\*innen- und Radverkehrsaufkommen kommt, wird dieses Maß benötigt, um beidseitige Gehwege mit jeweils 2,50 m Breite und beidseitige Fahrradschutzstreifen mit jeweils 1,75 m Breite unterbringen zu können. Der bestehende Straßenquerschnitt reicht dafür nicht aus. Zwischen östlicher Straßenbegrenzungslinie und Grundstücksgrenze Bernhardstraße 63 beträgt die Breite zehn Meter.

Die vom Stadtrat der Landeshauptstadt München auf Grundlage des Radentscheids gesetzten Anforderungen, für Radwege eine nutzbare Mindestbreite von 2,30 m je Fahrrichtung sowie seitliche Sicherheitsabstände vorzusehen, kann aufgrund der zum Zeitpunkt der Beschlussfassung in der Vollversammlung am 24.07.2019 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 15572) fortgeschrittenen Planung sowie vor dem Hintergrund der privaten Belange der Anlieger in Teilbereichen nicht vollständig eingehalten werden. Dennoch wurde darauf geachtet, dass auch hier für die Umsetzung der Radverkehrsanlagen die vorgebrachten Anliegen soweit möglich eingehalten werden und insofern eine weitere ruhige Geh- und Radwegverbindung im westlichen Bereich des Planungsgebiets auch für die Allgemeinheit vorgesehen wurde.

Der Bebauungsplan Nr. 1119 wurde erstellt, um die Ratoldstraße zwischen Dülferstraße und Rambertweg bedarfsgerecht auszubauen; die vom Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108a erfassten Teile des rechtsverbindlichen Bebauungsplans Nr. 1119, der nicht im Rahmen einer Normenkontrolle für nicht rechtsverbindlich erklärt wurde, werden durch die Festsetzungen des neuen Bebauungsplans verdrängt. Die Festsetzung der öffentlichen Verkehrsfläche in der vorgesehenen Breite ermöglicht, dass den verkehrlich aktuell erforderlichen Breiten eines zweiseitigen Fußweges, eines zweiseitigen Fahrradschutzstreifens und einer Fahrbahn mit Eignung für Busbegegnungsverkehr entsprochen werden kann. Auf weitere Verbreiterungsüberlegungen, wie beidseitige Streifen für Parkbucht bzw. Baumpflanzung im Gegensatz zu südlichen Bereichen der Ratoldstraße oder einem solchen einseitigen Streifen für Parkbucht wie in der Raheinstraße, wird hier verzichtet, um hier in möglichst geringem Umfang in private Flächen einzugreifen.

Aufgrund der allgemeinen verkehrlichen Entwicklungen wird erwartet, dass die Ratoldstraße von Fahrradfahrer\*innen verkehrlich stärker frequentiert wird. Dadurch, dass vermehrt Pedelecs mit deutlich höherer Geschwindigkeit unterwegs sind als klassische, rein muskelbetriebene Fahrräder, sind Überholvorgänge auch unter Fahrradfahrer\*innen nicht ausgeschlossen und müssen aus Sicherheitsgründen zwingend bei der Planung berücksichtigt werden.

Um langfristig allen Verkehrsteilnehmer\*innen größtmögliche Sicherheit zu gewährleisten, wurden, wie oben beschrieben, die Maße für den Straßenquerschnitt so gewählt, dass sie den Regelwerken (u. a. RAS 06) genügen.

Bisher gärtnerisch gestaltete und genutzte Freiflächen vor der bestehenden Stra-

ßenbegrenzungslinie der Ratoldstraße werden hierfür benötigt, gleichermaßen wie im weiter nördlichen anschließenden Bereich bis zur Dülferstraße. Das Grundstück Bernhardstraße 63 bleibt hierdurch entsprechend der bestehenden Straßenbegrenzungslinien in notwendigen abgewogenen, vertretbaren und nicht massiven Maße verkleinert erhalten und nutzbar. Damit wird der notwendige Ausbau der Ratoldstraße in geradliniger Weiterführung nach Norden bis zur bestehenden Kreuzung an der Dülferstraße ermöglicht. Verkehrlich nachteilige Verschwenke werden vermieden, welche demgegenüber bei einer alternativen Verbreiterung der Ratoldstraße an ihrer Ostgrenze notwendig wären. Eine nach Osten verbreiterte Ratoldstraße würde zudem dort auch nachteilig bei einer größeren Anzahl an Grundstücken nahe an den dortigen Wohngebäuden zu liegen kommen und dort auch Vorgartenflächen in Gänze bzw. maßgeblich eliminieren. In der Abwägung ist daher der Verbreiterung der Ratoldstraße geradlinig im Westen der Vorzug zu geben, da damit geringere Eingriffe und Nachteile verbunden sind. Auch wird bei der erforderlichen Verbreiterung der Bernhardstraße zugunsten eines beidseitigen und nicht mehr nur einseitigen Gehweges, dies damit in geradliniger Weiterführung vom Knoten an der Ratoldstraße nach Westen ermöglicht. Eine nach Norden verbreiterte Bernhardstraße mit entsprechendem Versatz am Knoten Bernhardstraße/Dülferstraße wäre verkehrlich nachteiliger. Auch würden bei einer Verbreiterung im Norden bei der Verlängerung der Bernhardstraße nach Westen gesehen umfänglicher Flächen beansprucht und in dortige Grundstücke mit dortiger Nutzung Eingriffe notwendig. In der Abwägung ist daher der Verbreiterung der Bernhardstraße geradlinig im Süden der Vorzug zu geben, da damit geringere Eingriffe und Nachteile verbunden sind.

In den südlichen Bereichen der Ratoldstraße erfolgt gleichermaßen eine möglichst geringe Verbreiterung in Form der neben dem Fahrradschutzstreifen geplanten beidseitigen Streifen für Parkbucht bzw. Baumpflanzung und beidseitigen Gehwegen. Es ist kein eigener Baumgraben zwischen Parkstreifen und Gehweg geplant und kein substituierender Vorgarten für einen Entfall eines solchen vorgesehen. Durch die Planungen sollen, in möglichst geringem Umfang private Flächen für den Ausbau der Straße in Anspruch genommen werden. Da die vorgesehenen Breiten der Verkehrsflächen jedoch erforderlich sind, um den Ausbau der Straße mit Fuß-, Radwegen und Fahrbahnen an dieser Stelle entsprechend der verkehrlichen Erfordernisse gewährleisten zu können, kann dem Einwand bezüglich einer geringeren Breite nicht nachgekommen werden. Die privaten Eigentumsinteressen, eine seit Jahren als Verkehrsfläche festgesetzte Fläche als Garten weiter zu nutzen, treten hinter dem Interesse an einer Planung entsprechend den verkehrlichen Erfordernissen zurück.

### 1.4.3. Stellplätze

Zum Themenblock Stellplätze wurden folgende Anregungen eingebracht:

- Es sei von Interesse, wie die Stellplätze für die neuen Wohneinheiten geplant werden sollen. Die Rahein- und Ratoldstraße hätten keine Kapazitäten für parkende Fahrzeuge. Die Grundstückszu- und -ausfahrten seien schon jetzt regelmäßig durch Falschparker blockiert. Die zugeparkten Straßen in der Umge-

bung würden auch ein Sicherheitsrisiko für die Kinder und Eltern bedeuten.

**Stellungnahme:**

Grundsätzlich sind die nach Stellplatzsatzung pflichtigen Stellplätze für die Anwohner\*innen auf dem eigenen Grundstück unterzubringen. Für die neuen Anwohner\*innen werden ausreichend Stellplätze in eingeschossigen Gemeinschaftstiefgaragen bzw. eingeschossiger Tiefgarage zur Verfügung gestellt, wobei in der Regel pro Baufeld eine Tiefgarage vorgesehen ist. Da durch die Festsetzungen sicher gestellt ist, dass somit ausreichend Stellplätze auf den eigenen Grundstücken verfügbar sind, kann davon ausgegangen werden, dass keine wesentliche Verschärfung der Parksituation eintreten wird. Zudem werden im Straßenraum Flächen für Parkbuchten hinweislich vorgesehen, die auch allgemein genutzt werden können. Die Darstellung des Schutzstreifens für Radfahrer\*innen erfolgt nur nachrichtlich um die Straßenbreite für die Festsetzung der Straßenbegrenzungslinien ermitteln zu können. Zwischen Parkstreifen und Schutzstreifen ist dabei stets ein Sicherheitstrennstreifen von 0,50 m vorzusehen. Es laufen zudem bereits Prüfungen, ob eine Parkraumlizenzierung im umliegenden Gebiet eingeführt werden kann, um die Parksituation weiter zu steuern. Im Rahmen der Erstbeschilderung nach Bauherstellung der öffentlichen Verkehrsflächen werden auch Haltverbote geprüft, um zusätzlich zu den gesetzlichen Haltverboten (z. B. auf Schutzstreifen) Sichtdreiecke freizuhalten. Durch Mittelinseln und vorgezogene Seitenräume können zusätzlich sichere Querungsmöglichkeiten geschaffen werden. Es wird darauf hingewiesen, dass die Darstellungen des Straßenraums lediglich nachrichtlich sind, die genaue Straßenraumgestaltung und insbesondere die Verkehrsanordnung und -beschilderung wird durch den Bebauungsplan nicht festgelegt. Eine solche Festlegung wäre nicht zulässig und die getroffenen Überlegungen zur Verkehrsordnung stellen allenfalls Empfehlungen dar.

- Der Stellplatzschlüssel sollte einheitlich auf 1,0 Stellplatz pro Wohnung festgelegt werden und nicht wie dargestellt auf 0,8 Stellplätze für eine freifinanzierte und 0,3 Stellplätze für eine öffentlich geförderte Wohnung. Darüber hinaus werde ein Stellplatzschlüssel von 1,5 für realistischer gehalten und die Stadt aufgefordert, diesen Vorschlag zu überprüfen. Ein Schlüssel von 1,8 Stellplätzen pro Wohneinheit wäre in dieser Gegend besser angesetzt. Nicht benötigte Stellplätze könnten auch noch an Bewohner\*innen außerhalb des Baugebiets vermietet werden. Andererseits wurde eine Erhöhung des Stellplatzschlüssels auf 1:1,3 beantragt, da sich in der Diskussion herausgestellt habe, dass der Stadtplanung sehr wohl die Parkproblematik in Feldmoching/Hasenberg bekannt sei, diese jedoch ignoriert werde. Mit dem geplanten Stellplatzschlüssel verschärfe jedoch die Stadt sehenden Auges die Situation.

**Stellungnahme:**

Nach der aktuellen und gültigen Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt München beträgt der derzeitige Stellplatzschlüssel je Wohnung 1,0, d. h. ein Stellplatz je Wohnung, für geförderten Wohnungsbau ist gem. § 2 Abs. 2 Satz 2 Stellplatzsatzung i. d. R. aber von einem geringeren Schlüssel auszugehen. Für den geförderten Wohnungsbau liegt er insofern nach städtischer Festlegung i. d. R. bei 0,8 (MünchenModell) bzw. gegebenenfalls bei 0,6 (EOF). Die Festsetzungen orientieren sich hieran.

Aufgrund der günstigen Lage zum ÖPNV wäre bei innerhalb des Quartiers geplanten Mobilitätsdienstleistungen auch im Bauvollzug bei Vorlage eines Mobilitätskonzeptes eine Reduzierung des Stellplatzschlüssels grundsätzlich möglich. Zu den Einzelheiten wird auf den Stadtratsbeschluss (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 13593 vom 29.06.2016) zum Stellplatzschlüssel im Wohnungsbau verwiesen. Die vorgeschlagenen höheren Stellplatzschlüssel mit 1,3, 1,5 bzw. 1,8 werden für das neue Wohnquartier nicht als sachgerecht gesehen. Die Erfahrungen im Zusammenhang mit der Ausweisung von Neubauquartieren in der Landeshauptstadt München in den vergangenen Jahren geben keinen Anlass, höhere Stellplatzschlüssel als nach derzeitiger Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt anzusetzen, dies insbesondere in Anbetracht der vorliegenden Nähe des Planungsgebietes zum ÖPNV.

- Aufgrund von persönlichen Recherchen zum Kfz-Bestand in verschiedenen Straßen in Feldmoching ergebe sich ein deutlich höherer Bedarf als der nach der Planung beabsichtigte. Im Münchner Norden werde pro Elternteil ein Auto benötigt, weshalb die Parkplatzsituation noch im Konzept angepasst werden sollte. Im ganzen Bereich sollten mehr Tiefgaragen eingeplant werden, um die Parkplatzsituation auch in den nächsten Jahren zu entschärfen. Wenn die Gebäude bereits errichtet seien, könne dies nicht mehr realisiert werden.

**Stellungnahme:**

Die Bestandsaufnahme bzw. Recherche zum Kfz-Bestand wird gewürdigt und zur Kenntnis genommen. Sie zeigt, dass zur Lösung der Verkehrsthemen ein Umdenken unter anderem auch bei der bereits ansässigen Bevölkerung erzeugt werden muss. Das Quartier Ratoldstraße wird dazu einen Beitrag leisten, z. B. durch im Bauvollzug freiwillig mögliche Mobilitätskonzepte, die Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs im Vergleich zum PKW durch sowohl straßen- als auch bahnbegleitende Radwegeverbindungen bzw. allein dadurch, dass das Quartier direkt an einem taktreichen ÖPNV-Haltepunkt entsteht und nicht im Umland.

- In der Informationsveranstaltung am 06.11.2017 wurde mitgeteilt, dass insgesamt 700 Parkplätze hergestellt werden und 2.500 Menschen in das Gebiet einziehen sollen. Aus dem Bericht zur Entwicklung des Kfz-Bestandes in Mün-

chen sei zu entnehmen, dass die Quote von Einwohner\*in zu Auto seit Jahren konstant bleibe. Sie betrage 2:1, d. h. auf zwei Einwohner\*innen kommt ein Auto. Bei 2.500 Personen kommen folglich 1.250 Autos in dieses Gebiet. Da öffentlicher Parkraum im Baugebiet nicht vorgesehen sei, würden die fehlenden 550 Parkplätze für die dortigen Anwohner\*innen die umliegenden Gebiete belasten. Hierzu wurde ungeachtet irgendwelcher Parkplatzschlüssel vorgeschlagen, mehr Parkplätze zu schaffen oder weniger Wohnungen zu bauen.

**Stellungnahme:**

Bei ca. 900 Wohneinheiten kann von etwa von 2.100 Einwohner\*innen ausgegangen werden. Grundsätzlich werden im Planungsgebiet die nach Stellplatzsatzung erforderlichen Stellplätze in den Tiefgaragen und Gemeinschaftstiefgaragen ermöglicht. Für Besucher\*innen werden darüber hinaus weitere 26 Stellplätze auf Privatgrund festgesetzt.

- Der vollkommen unrealistische Stellplatzschlüssel für Besucherparkplätze von 13:1 wurde kritisiert und um Auskunft gebeten, ob dieser noch verändert werden könne.  
Wohnformen ohne Auto seien einzuplanen und der Stellplatzschlüssel sei entsprechend zu reduzieren.

**Stellungnahme:**

Durch den Ausbau der Ratold- und Raheinstraße werden zusätzliche Parkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum in Form von Längsparkplätzen für Besucher\*innen realisiert, sowie weitere 26 Stellplätze für Besucher\*innen auf Privatgrund vorgesehen.

Der Teilabschnitt der Ratoldstraße zwischen Franz-Kötterl-Straße und Malvenweg hat zukünftig einen Straßenquerschnitt von 19,50 m und beinhaltet beidseitiges Längsparken. Der Abschnitt zwischen Dülferstraße und Franz-Kötterl-Straße hat eine Breite von 15,00 m, wobei einseitig Längsparkplätze möglich sind. In der Raheinstraße beträgt der zukünftige Straßenquerschnitt 12,50 m (Dülferstraße – Hochlandstraße) bzw. 9,80 m (Hochlandstraße – südlicher Rand öffentliche Grünfläche). Ein einseitiges Längsparken ist hier möglich.

Eine höhere Anzahl an Besuchsstellplätzen an der Straße würde einerseits nur dazu führen, dass sie von „P+R-Vermeidende“ zugeparkt werden. Deshalb werden diese eher im öffentlichen Straßenraum gering bemessen. Um dem entgegenzuwirken, soll es auch in der neuen P+R-Anlage zukünftig Parkmöglichkeiten für Pendler\*innen geben; dort könnte das Angebot nach aktuellen Überlegungen von 156 auf ca. 300 Stellplätze erweitert werden. Die Umsetzung eines möglichen Interimsstandorts ist jedoch nicht Gegenstand dieses Bebauungsplans; ob eine Umsetzung erfolgt, ist unter anderem von der finanziellen Beurteilung abhängig.

Grundsätzlich sollen die künftigen Bewohner\*innen die eigene Tiefgarage nutzen. Eine Erhöhung der Besuchsstellplätze im Straßenraum, mit derzeitiger Planung

von ca. einem Stellplatz je 10 Wohnungen erscheint angesichts der sehr guten ÖPNV-Erschließung bei dem vorliegenden Neubaugebiet nicht erforderlich; vielmehr würden mehr Stellplätze im Straßenraum nur nachteilig mehr Pendler\*innen anlocken.

Die vorliegende Planung der Neubebauung an der Ratold-/Raheinstraße kann der beschriebenen, angespannten Situation des ruhenden Verkehrs dadurch entgegen wirken, dass sie Anreize schafft, auf das eigene Auto zu verzichten. Dazu wird einerseits die günstige ÖPNV-Lage direkt am S- und U-Bahnhof Feldmoching beitragen, aber auch das attraktive Angebot für den Radverkehr durch den zusätzlichen Fuß- und Radweg entlang der Bahn. Andererseits besteht die Möglichkeit durch ein Mobilitätskonzept einen Anreiz zu schaffen, auf ein eigenes Fahrzeug gänzlich zu verzichten und neben dem Car-Sharing bevorzugt die Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu nutzen (u. a. MVV-Räder).

Seitens der Planungsbegünstigten ist die Vergabe von kleineren Baufeldern (z. B. BF 2, 3, 4, 5, 6 oder 9) an eine Genossenschaft, Baugemeinschaft oder Baugruppe denkbar. Diese Art der Trägerschaft verfolgt i. d. R. auch den Ansatz spezieller Mobilitätsangebote. Die Planungsbegünstigte selbst verfolgt auch Mietwohnkonzepte, die diesen Modellen nahe kommen und denkt über besondere Wohnkonzepte für spezifische Altersgruppen/Lebenssituationen nach. Im Rahmen des Bauvollzugs kann für einzelne Baufelder ein Mobilitätskonzept ausgearbeitet werden, das in Teilbereichen eine reduzierte Anzahl von Stellplätzen bei gleichzeitigem Angebot an Sharing-Angeboten vorsieht. Somit ist möglich, dass es Teilbereiche gibt, in denen man vom Wohnen ohne Auto sprechen kann.

- Es wurde gefragt, warum der P+R-Parkplatz am Bahnhof auf 300 Stellplätze erhöht werden solle. Die Zonengrenze des MVV-Innenraums könnte nach Norden erweitert werden. So würden zusätzliche Kosten verringert und Autoverkehr vermieden werden.

#### **Stellungnahme:**

Eine beabsichtigte Erhöhung des Angebotes auf 300 P+R-Stellplätze ist angestrebt, da der Bedarf zwischenzeitlich höher ist als die vorhandene Anlage mit 156 Stellplätzen. Entsprechende Vorkläarungen laufen bereits. Dies ist jedoch nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Ob eine Interimslösung weiter verfolgt wird, ist u. a. von der Wirtschaftlichkeitsbewertung abhängig. Baurechtlich wird diese im Bereich der bestehenden P+R-Anlage jedenfalls als möglich gesehen.

Eine Änderung des Tarifsystems ist nicht Gegenstand der Bauleitplanung. Zudem ist nicht zwingend die Zonengrenze das Problem, sondern der U-Bahn-Endhaltepunkt, der den Anschluss an ein urbanes, dicht getaktetes Verkehrsmittel bedeutet, das attraktiver als die S-Bahn ist. Dies hat zur Folge, dass bspw. gerade die Berufspendler\*innen vermehrt mit dem eigenen Pkw bis zur U- und S-Bahnhaltestelle Feldmoching fahren, um dann in die U-Bahn zu steigen und eben nicht vorher bereits in die S-Bahn steigen, auch wenn die nächste S-Bahnhaltestelle viel-



leicht günstiger zum eigenen Wohnort liegen würde. Deshalb hat die P+R-Anlage in der geplanten Größenordnung auch ihre Berechtigung. Die Stadt versucht jedoch gleichzeitig auch P+R-Anlagen außerhalb der Stadt zu schaffen und die Parkplätze für die Pendler\*innen bereits dort anzubieten. In Feldmoching parken vor allem die Bewohner\*innen von Unterschleißheim und Oberschleißheim.

- Wegen mehrerer Anträge der Bevölkerung im Bezirksausschuss Feldmoching hinsichtlich der Verbesserung der Parkplatzsituation werde ein Parkhaus gefordert, das beispielsweise an der Stelle der geplanten Kita in der nördlichen Grünfläche angeordnet werden könnte. Im Rahmen der Nachverdichtungen in Feldmoching und Hasenberg werden Maßnahmen zur Verbesserung der Parkplatzsituation zunehmend an Bedeutung gewinnen.

**Stellungnahme:**

Der Siegerentwurf des Wettbewerbs sieht im Norden kein Parkhaus vor. Ein Parkhaus im Norden der Raheinstraße würde dort zu nicht erwünschtem Zusatzverkehr führen und in die geplanten öffentlichen Grünflächen eingreifen. Die ursprünglich dort geplante Kita wurde zwischenzeitlich in den Kitas der Teilbaugebiete WA Nord(3), WA Süd(3) und WA Süd(7) untergebracht.

- Zur Bereitstellung ebenerdiger Parkplätze auch für den Besuchsverkehr und nicht für Pendler\*innen soll ein Parkraummanagementkonzept erarbeitet werden.

Gefragt wurde, ob die Idee einer Parklizenzierung für Feldmoching nur für den Bereich westlich der Bahn vorgesehen sei oder auch für den Osten diskutiert werde. Zudem wurde bereits in der Vergangenheit von der Stadt mitgeteilt, dass ein Parklizenzgebiet in Feldmoching unrealistisch sei. Es wurde außerdem auf das enorme Problem mit dem Parkverkehr für Flughafenbenutzer\*innen und -benutzer oder Messebesucher\*innen und -besucher, welche die Straßen in Feldmoching über längere Zeiträume zuparkten, verwiesen.

**Stellungnahme:**

Im Quartier ist vorgesehen, dass für die Besucher\*innen des Planungsgebietes oberirdische Parkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum umgesetzt werden sollen. Der Bebauungsplan sieht darüber hinaus Besuchsstellplätze ergänzend auch in Tiefgaragen vor. Ein allgemeines Parkraummanagementkonzept oder eine Parkraumlizenzierung selbst kann aber nicht Gegenstand einer Festsetzung im Bebauungsplan sein.

Es bestehen aber bereits seitens der Stadt Überlegungen, eine Parkraumlizenzierung für das Gebiet im Bereich des S- und U-Bahnhofes Feldmoching einzuführen, um beispielsweise graues Parken und Parkverkehr von Flughafenbenut-

zer\*innen sowie Messebesucher\*innen zu vermeiden und den Parkdruck für die Anwohner\*innen zu mindern.

Die Überlegungen zu einer Parklizenzierung würden sowohl für den westlichen, als auch für den östlich gelegenen Teil Feldmochings in Bahnhofsnähe gelten. Die Parksituation in Feldmoching ist derzeit unbefriedigend und die Parklizenzierung wird derzeit untersucht. Im Rahmen einer evtl. Parklizenzierung könnte entsprechend unerwünschter Parkverkehr für das Gebiet vermieden werden.

Die durchgeführten Parkraumuntersuchungen im Bereich Feldmoching haben jedoch ergeben, dass die Nachfrage nach Parkraum abends stark ansteigt und tagsüber vergleichsweise gering ist. Damit wäre eine Parklizenzierung die falsche Lösung. Eine kleinteilige Maßnahme entlang des Bahnhofsumfeldes würde den ruhenden Verkehr nur weiter ins Wohnumfeld verlagern und den Parkdruck dort hin verlagern, wo er ebenfalls nicht erwünscht wäre. Weitere Schritte, wie die Bewohner\*innen vor Ort entlastet werden können, werden gerade noch intern diskutiert.

- Nach der Fahrradabstellplatzsatzung müsse pro 40 m<sup>2</sup> Wohnfläche ein Fahrradparkplatz geschaffen werden. Bei den 900 geplanten Wohnungen und zwei Fahrradabstellplätzen wären 1.800 Fahrradabstellplätze erforderlich. Es wurde gefragt, wo und wie diese realisiert werden sollen.  
Die Fahrradabstellplätze sollen in bequem erreichbaren verschließbaren Räumen in den Tiefgaragen angeordnet werden.

#### **Stellungnahme:**

Die durch die nach Fahrradabstellplatzsatzung der Landeshauptstadt München (FabS) erforderlichen Fahrradabstellplätze werden leicht erreichbar und direkt zugänglich, aber auch entsprechend sicher in den Tiefgaragen bzw. Gemeinschaftstiefgaragen oder in eigenen Räumen im Untergeschoss oder Erdgeschoss untergebracht werden können. So können die Freiflächen von Nebengebäuden freigehalten werden.

Die Unterbringung der pflichtigen Fahrradabstellplätze in oberirdischen Nebengebäuden im Bereich der Freiflächen ist nicht möglich, da diese aufgrund der vielfältigen Nutzungsanforderungen keinen ausreichenden Platz bieten. Detailfragen wie die Abschließbarkeit von Fahrradräumen können nicht im Bebauungsplan geregelt werden. Sie sind im Bauvollzug zu regeln. Wie richtig beschrieben, wird die Anzahl der Fahrradabstellplätze anhand der Wohnfläche berechnet und nicht anhand der Anzahl der Wohneinheiten.

### **1.5. Lärmschutz**

- Der im Bebauungsplan vorgesehene Lärmschutzwall östlich der Bahntrasse sei nur für eine drei- bis vierstöckige Bebauung (Hausfassade) wirksam. Bei weiteren Geschossen komme es unweigerlich zu Lärmreflexionen für die westlich der Bahnstrecke befindlichen Anlieger\*innen (auf Höhe Luitfriedstra-

ße 14-26, nördlich Ponkratzstraße). Die sechsgeschossige Bebauung sei deshalb viel zu hoch. Es werde aus bauakustischen Gesichtspunkten nach Plan deshalb mit einer Verdoppelung der von der Bahn ausgehenden Lärmemissionen für die westlichen Anlieger\*innen gerechnet. Zusätzlich werde die Schallreflexion durch die parabolische Anordnung der Hausfassaden für die westlichen Anlieger\*innen an dieser Stelle verschlimmert, weil durch diese Anordnung der reflektierte Schall gebündelt werde. Wohlweislich vermeide deshalb der ursprüngliche Architektenentwurf einen solchen Schalltrichter; die Nachbesserung der Stadtplanung mit Neuordnung der Häuserfront habe diesen Aspekt allerdings nicht mehr berücksichtigt.

Es werde beantragt, die besagte Häuserfront zu westlicher Richtung wieder in Lotgerade zu stellen und in diesem Bereich die Bauhöhe auf drei oder maximal auf vier Geschosse zu beschränken. Zur Kompensation können dafür die Geschosse gegenüber den Gewerbebauten (südlich der Ponkratzstraße) erhöht werden.

Der Bereich westlich der Bahn werde durch die geplanten Schallschutzmaßnahmen und die bis zu elfgeschossige Bebauung wegen der entstehenden Lärmreflexion zusätzlich belastet. Es wurde deshalb gefragt, mit welchen Maßnahmen die Westseite vor Lärmbeeinträchtigung zusätzlich geschützt werden könne.

### **Stellungnahme:**

Das Konzept stellt primär auf eine möglichst geschlossene Schallschutzbebauung ab. Dadurch ist eine Orientierung der Wohnungen des Planungsgebiets zu einem lärmgeschützten Bereich möglich und es entsteht im Weiteren der Zusatzeffekt einer Lärminderung auch für die östlich benachbarten Wohngebiete. Die westlich vorgelagerte Lärmschutzwand mit Halbwall dient v. a. dem Lärmschutz bahnbegleitender Freiflächen innerhalb des Planungsgebietes.

Auch die Reflexionen wurden im Schallgutachten untersucht.

Es wurde ein Schallschutzkonzept erarbeitet, welches verschiedene alternative Umsetzungsmöglichkeiten vorsieht (hochabsorbierende Fassaden, geneigte Fassaden, welche die Schallabstrahlung umlenken bzw. eine Kombination aus diesen Möglichkeiten). Mit diesen Lösungsansätzen kann eine relevante Pegelerhöhung an der gegenüberliegenden Nachbarschaft westlich der Bahnstrecke vermieden werden. Auch die hinweislichen Gebäuderücksprünge im Bebauungsplan, die lediglich nur einen Vorschlag der Baukörper der Architekten darstellen, wurden bei den Schallberechnungen gutachterlich beurteilt. Diese haben keine relevante Wirkung auf den Gesamt-Beurteilungspegel und würden tendenziell – sofern sie häufiger vorgesehen werden würden – zu einer Reduzierung der Reflexionen führen. Eine schalltechnisch parabolische Wirkung der Hausfassaden ist gemäß Schallgutachten nicht gegeben und insoweit müssen Häuserfronten nicht in die Lotgerade gestellt werden, um einer solchen entgegenzuwirken. Glatte Fassaden führen gegenüber einer gegliederten Fassade zu einer höheren Reflexion und wurden gutachterlich betrachtet.

Das städtebauliche Konzept orientiert sich mit dem Höhenprofil an der benachbarten Bebauung. Auch sieht das Planungskonzept nicht durchgehend eine sechsgeschossige Bebauung vor, sondern unterschiedlich hohe Gebäude. Im Norden in der Raheinstraße sollen zweigeschossige Atriumhäuser und zwei bis vier-geschossige Stadthäuser und Mehrfamilienhäuser entstehen. Die geplante Bebauung hat somit teils die gleiche Gebäudehöhe wie die östlich gegenüberliegende Ein-/Zweifamilienhausbebauung bzw. aus Schallschutzgründen ein bis zwei Geschosse mehr.

Im Süden des Planungsgebiets sieht das Konzept eine drei- bis sechsgeschossige Bebauung mit siebengeschossiger Akzentuierung nur an zwei Stellen, südlich der Quartiersmitte und im Süden des Planungsgebietes, vor. Insofern orientiert sich auch hier die geplante Bebauung an der bestehenden bis zu 16-geschossigen Bebauung bzw. bleibt sogar deutlich darunter. Die leichte Akzentuierung schafft ein bauliches Pendant zu der angrenzenden Bebauung aus den 1970er Jahren und inszeniert den Eingang von Süden in das neue Quartier.

Eine Beschränkung der Bauhöhe ist aus schalltechnischer Sicht nicht erforderlich, da die Schallreflexionen mit den vorgesehenen Festsetzungen bewältigbar sind. Durch Festsetzungen zum Absorptionsvermögen von Schallschutzwänden und Fassaden in Verbindung mit schalltechnischen Ausbreitungsmodellen (z. B. Reflexionen werden durch geneigte Fassadenteile über die Bestandsbebauung gelenkt) wird sichergestellt, dass sich die Lärmbelastung in der Nachbarschaft westlich der Bahn nicht bzw. nicht relevant erhöht.

Grundsätzlich werden die Schallschutzwände so geplant, dass dahinterliegende Freibereiche geschützt und gleichzeitige Schallreflexionen verhindert werden. Eine Verbesserung der Lärmsituation für die bestehende östliche Nachbarschaft ist bei verhältnismäßigen Schallschutzwandhöhen nur durch die Planbebauung möglich und ist daher auch so vorgesehen.

- Es wurde gefordert, die Bahnstrecke im Bereich Feldmoching einzuhausen, damit der Lärmpegel zumindest in einem erträglichen Bereich gehalten werden könne.

**Stellungnahme:**

Eine Einhausung der Bahnstrecke liegt außerhalb der Zuständigkeit der Landeshauptstadt München.

Die Planung kann lediglich einen Beitrag zur Reduzierung der Auswirkungen in der Umgebung leisten und trifft zum Schutz der Nachbarschaft hier auch Festsetzungen.

- Nachdem die Lärmschutzwand an der Raheinstraße (Nord) mit 1,50 m im Rahmenplan nur so hoch wie der Bahndamm sei, wäre der Schallschutz so nicht möglich. Er wäre aber dringend nötig, da die Güterzüge an dieser Stelle über einige Weichen fahren müssen, die besonders laute Geräusche verursa-

chen, die insbesondere nachts als sehr störend empfunden werden. Im Hinblick auf die geplante Zunahme des Güterverkehrs auf dieser Strecke sei eine höhere Schallschutzwand sehr wichtig. Auf der Westseite sei im Bereich nördliche Raheinstraße eine ca. vier Meter hohe Schallschutzwand errichtet worden, was einen doppelten Lärm bedeute.

Die Schallschutzwände im nördlichen Bereich an der Raheinstraße sollen von 1,5 auf 4,5 m Höhe zugunsten eines besseren Schallschutzes der Bebauung östlich der Bahnstrecke angehoben werden.

Zur Vermeidung von Schallreflexionen soll ein detailliertes Lärmschutzgutachten mit Berücksichtigung von Alternativen und lärmabsorbierenden Flächen an der Bebauung vorgelegt werden.

#### **Stellungnahme:**

Bereits mit der bahnseitig mindestens zweigeschossigen geplanten Bebauung nördlich der Dülferstraße kann eine lärmabschirmende Wirkung für die Bebauung östlich der Bahnstrecke erzielt werden. Die Höhe der Lärmschutzwände im Bereich nördlich der Dülferstraße liegt zwischen 2,75 und 4,00 m. Die Lärmschutzeinrichtung ganz im Norden wurde gegenüber der Rahmenplanung auf 3,00 m erhöht. Mit diesen Höhen kann eine ausreichende Lärminderung zugunsten der neuen und bestehenden Wohnbebauungen und auch der schützenswerten Freiflächen östlich der Bahn erzielt werden.

Das Thema der Auswirkungen auf die Nachbarschaft wurde bereits untersucht und in diesem Rahmen ein Lärmschutzgutachten ausgearbeitet, welches die entsprechenden Untersuchungen zur Vermeidung von Schallreflexionen enthält. Zum Schutz der Nachbarschaft westlich der Bahn wurden soweit möglich und auch wirtschaftlich angemessen Festsetzungen aufgenommen. Es wurden bei den Festsetzungen somit sowohl die Belange der Nachbarschaft als auch des Planungsgebietes berücksichtigt.

- Auf der Darstellung zum Schall seien Verringerungswerte zu den Schallpegeln angegeben (z. B. -2 dB(A) und -3 dB(A)). Es wurde gefragt, welche Auswirkungen der vorgesehene Schallschutz auf das Gebiet westlich der Bahntrasse haben werde und nach einem absoluten Wert. Es wäre interessant, welche absoluten Schallpegelwerte auf die Westseite der Bahnstrecke einwirken würden.

#### **Stellungnahme:**

In der Nachbarschaft auf der Westseite der Bahnstrecke mit Wohnnutzung betragen die Mittelungspegel 60-70 dB(A) tagsüber und 60-71 dB(A) nachts.

In der Nachbarschaft auf der Westseite der Bahnstrecke mit Gewerbenutzung betragen die Mittelungspegel 73 dB(A) tagsüber und 74 dB(A) nachts.

Durch umfangreiche Festsetzungen zum Absorptionsvermögen von Schallschutzwänden und Fassaden wird sichergestellt, dass sich die Lärmbelastung in der Nachbarschaft westlich der Bahn nicht bzw. nicht relevant erhöht.

- Alle Lärmschutzfenster in Richtung Bahngelände sollen geöffnet werden können.

**Stellungnahme:**

Um neben der abschirmenden Bebauung zur Hauptquelle (Bahnstrecke) umfangreiche Schallschutz- und Vermeidungsmaßnahmen erreichen zu können, ist u. a. ein Ausschluss öffentlicher Fenster schutzbedürftiger Aufenthaltsräume durch konsequente Grundrissorientierung bzw. eine Grundrissorientierung der schutzbedürftigen Aufenthaltsräume nach DIN 4109 (Schlafzimmer, Wohnzimmer, Kinderzimmer, Küche mit Essbereich etc.) nach Osten erforderlich. Insbesondere in Bereichen, in denen der Beurteilungspegel über 70/65 dB(A) Tag/Nacht liegt ist eine Grundrissorientierung zwingend vorgesehen. Somit können die maßgeblichen gesetzlichen Grenzwerte eingehalten und gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sichergestellt werden.

An den weiterhin hoch belasteten Gebäudeseiten (> 65/60 dB(A) Tag/Nacht), ist die Anordnung von lüftungstechnisch notwendigen öffentlicher Fenstern schutzbedürftiger Aufenthaltsräume von Wohnungen nach DIN 4109 (Wohn-, Schlaf-, Kinderzimmer) nur zulässig, wenn diese über ein weiteres Fenster an einer lärmabgewandten Gebäudeseite (Beurteilungspegel  $\leq$  59/49 dB(A) Tag/Nacht) belüftet werden können. Damit ist auch hier ebenfalls eine Grundrissorientierung grundsätzlich erforderlich. Davon abweichend wird hier bei Wohnungen, bei denen mindestens die Hälfte der schutzbedürftigen Aufenthaltsräume über Fenster an einer lärmabgewandten Gebäudeseite belüftet werden kann, die Anordnung von lüftungstechnisch notwendigen (öffentlicher) Fenstern schutzbedürftiger Aufenthaltsräume zugelassen, wenn durch Schallschutzkonstruktionen oder nicht schutzbedürftige Vorräume (z. B. Laubengang, vorgehängte oder mehrschalige Fassade, Schallschutzloggia) nachgewiesen werden kann, dass vor den Fenstern Beurteilungspegel von 59/49 dB(A) Tag/Nacht eingehalten sind. Es werden auch solche Schallschutzkonstruktionen bzw. nicht schutzbedürftige Vorräume zugelassen, die bei teilgeöffneten Fenstern einen mittleren Innenpegel ( $L_{A,m}$ ) von nicht mehr als 30 dB(A) nachts innerhalb des Aufenthaltsraumes sicherstellen, wobei die Belüftbarkeit der Räume gewährleistet sein muss (z. B. Kastenfenster). Zudem können in begründeten Einzelfällen (insbesondere in Eckbereichen) Ausnahmen bei Wohnungen zugelassen werden, bei denen weniger als die Hälfte der schutzbedürftigen Aufenthaltsräume über Fenster an einer lärmabgewandten Gebäudeseite belüftet werden können.

Die Schallschutzkonstruktionen können öffentlicher gestaltet werden (z. B. verglaste Loggien mit verschiebbaren Glaselementen). Bei öffentlicher Konstruktionen müssen jedoch die dahinter liegenden Außenbauteile (Fenster, Fenstertüren usw.) so dimensioniert sein, dass die Schalldämmung der davor liegenden Schallschutzkonstruktion nicht beim Schallschutz gegen Außenlärm angerechnet wird.

- Die Schallschutzwände seien unten offen zu gestalten, um einen Tierwechsel zu ermöglichen.

**Stellungnahme:**

Die Durchlässigkeit von Schallschutzwänden in Form von Kleintierdurchlässen wird grundsätzlich begrüßt und wurde daher geprüft. Im vorliegenden Planungskonzept sind die Schallschutzwände zwischen dem westlich angrenzenden Biotopverbundkorridor entlang der Bahn und den östlich angrenzenden Freiflächen der Wohnbebauung vorgesehen. Im nördlichen Teil des Planungsumgriffs werden die an die Lärmschutzwände angrenzenden Ausgleichsflächen innerhalb des Planungsgebietes angebösch, so dass hier ein deutlicher Höhenunterschied von bis zu ca. drei Metern zwischen den angeböschten Ausgleichsflächen westlich der Lärmschutzwände und den östlich angrenzenden Freiflächen vorhanden ist. Aufgrund dieser Höhendifferenzen sind Kleintierdurchlässe nicht praktikabel. Südlich der Bernhardstraße ist die Höhendifferenz zwischen Bahnflächen und den östlich an die Lärmschutzwände angrenzenden Flächen in weiten Bereichen unerheblich, jedoch grenzen östlich der Lärmschutzwände fast ausschließlich befestigte Geh- und Radfahrrechtsflächen an, so dass in diesen Bereichen keine entsprechenden Grünstrukturen als Habitatstruktur bzw. Unterschlupfmöglichkeit für Kleintiere geschaffen werden können. Lediglich im Süden grenzen "Flächen zu begrünen und zu bepflanzen" an, die allerdings als Spielplatz dienen und damit intensiv genutzt werden, so dass auch hier die Anlage von Kleintierdurchlässen aufgrund der intensiven Freizeitnutzung sehr kritisch gesehen wird. Ob Bereiche der Lärmschutzwand für die Schaffung von Kleintierdurchlässen in Frage kommen, ist im Bauvollzug in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde (UNB) zu prüfen.

- Für den Quartiersplatz sei ebenfalls Lärmschutz vorzusehen.

**Stellungnahme:**

Im Bereich des Quartiersplatzes ist keine Lärmschutzwand, jedoch eine 1,50 m hohe Abgrenzungsmauer zum Schutz der westlich angrenzenden Biotopflächen vorgesehen, da auf dem Platz selbst keine der Erholungsnutzung dienenden Freiflächen geplant sind. Die geplante Aufweitung der Verkehrsflächen soll und kann nur eine gute Zugänglichkeit zum S- und U-Bahnhof Feldmoching ermöglichen.

- Es wurde gefragt, welcher Lärmschutz in welchen Häusern und in welchen Etagen anhand einer detaillierten Darstellung der einzelnen Werte gewährleistet sei, warum der Lärmschutz nicht unmittelbar an der Lärmquelle realisiert werde und weshalb es Baulücken entlang der Gebäude gebe, die den Lärmschutz vermindern würden.

**Stellungnahme:**

Im Schallgutachten wird auf die Geräuschbelastung im Detail (auch) etagenweise eingegangen. Grundsätzlich werden Festsetzungen getroffen, die sicherstellen, dass Freibereiche mit Erholungs-/Aufenthaltsqualität ((öffentliche Grün-/Freiflächen, Gärten, Spielplätze) (Zielwert max. 57 dB(A) tagsüber bei 2/3 der Fläche und max. 59 dB(A) tagsüber im übrigen) und Wohnungen ausreichend geschützt sind.

Der Schutz der Wohnungen/Wohnräume ergibt sich dann zum einen aus einem Schutz gegen Außenlärm entsprechend DIN 4109 (bauaufsichtlich eingeführte Norm mit Mindestanforderungen an den Schallschutz; gilt für alle Häuser/Wohnungen/Räume) und zum anderen aus den Festsetzungen, die anhand der konkreten Pegelhöhe vorgesehen werden (Ausschluss von offenbaren Fenstern einerseits und Lüftungstechnisch notwendigen offenbaren Fenstern andererseits, Grundrissorientierung, Schallschutzkonstruktionen vor den Fenstern, fensterunabhängige Lüftungsmöglichkeiten usw.).

Ein Lärmschutz unmittelbar entlang der Lärmquelle ist hier nur durch eine Lärmschutzwand, wie geplant, zugunsten der bahnbegleitenden Freiflächen zielführend. Die Wohnbebauung kann angesichts der Breite der Bahnanlage und damit der Lärmquelle nur durch einen Lärmschutz in gleicher Höhe wie die zu schützenden Gebäude selbst erreicht werden und wird insoweit durch deren Ausbildung als geschlossene Lärmschutzbebauung erreicht

Die „Baulücken“ haben städtebauliche sowie klimatische Gründe. Die Aufgliederung der Bebauung erfolgt, um eine zu lange, durchgehend geschlossene Bebauung und Riegelwirkung zu vermeiden. Die sich ergebenden Öffnungen erlauben eine wünschenswerte Durchwegung, Durchlüftung, ablesbare Einheiten und Kleinteiligkeit. Hinsichtlich des notwendigen Lärmschutzes kann ausreichend mit Grundrissorientierung, passiven Maßnahmen und Schallschutzkonstruktionen reagiert werden. Bezüglich der Nachbarschaft wird auf die Ausführungen oben verwiesen.

**1.6. Grünordnung**

- Der Entwurf zum Rahmenplan weise einige Veränderungen gegenüber dem Wettbewerbsentwurf auf. Diese bestünden u. a. darin, dass zusätzliche Baukörper eingeplant worden seien, die vorher nicht Teil des Entwurfes waren. Dass der Grünflächenanteil des Bebauungsgebietes sich dadurch nicht erhöhe, liege auf der Hand. Das werde dadurch gelöst, indem man im Norden eine ohnehin schon vorhandene Freifläche plötzlich in das Planungsgebiet mit einbeziehe und damit eine Ausgleichsfläche zur Kompensation schaffe. Nach dem Aufstellungs- und Eckdatenbeschluss ist das Planungsgebiet als siedlungsklimatischer Ausgleichsraum bezeichnet worden, in dem sich die Vegetation positiv auf Temperatur- und Luftfeuchte auswirke und wesentlich zur Feinstaubfilterung beitrage, was durch die aktuelle Planung nicht gewährleistet werden könne. Zu Beginn der Planung seien lediglich 390 Wohneinheiten vorgesehen gewe-



sen. Es sei kritisch zu hinterfragen, warum die Regeln und Richtlinien nicht eingehalten werden. Warum würden die Orientierungswerte so weit reduziert, obwohl die Bevölkerung das nicht möchte. Eine Ausnahme stelle die Planungsbegünstigte dar, da sie ein finanzielles Interesse verfolge. Es wurde gefragt, ob die Grünfläche wirklich keine Ausgleichsfläche sei, um die geplante Wohnraumfläche erhöhen zu können, oder ob diese keine Rolle spiele. Die Ausgleichsfläche diene dazu, noch mehr Bebauung zu realisieren.

Der Bebauungsplan stelle einen von vier weiteren größeren, vorgesehenen Bebauungsplänen dar und zusätzlich soll die Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme auf einer Fläche von 900 ha erfolgen.

### **Stellungnahme:**

Die angesprochene „grüne Ausgleichsfläche“ im Norden des Planungsgebietes war auch bereits im Wettbewerbsentwurf dargestellt, um die Freiflächenversorgung für das Wohngebiet zu gewährleisten. Der Wert für die Freiflächenversorgung übertraf im Wettbewerbsentwurf die Vorgabe aus der Wettbewerbsauslobung von 20 m<sup>2</sup> private Frei- und öffentliche Grünfläche pro Einwohner\*in. In der Rahmenplanung wurden zusätzliche Baukörper an der Raheinstraße situiert, dabei wurde die Höhenentwicklung von drei auf zwei Geschosse in den beiden nördlichen Baufeldern mit Rücksicht auf die gegenüberliegende Bebauung reduziert. Die Überarbeitung erfolgte, um an dieser Stelle einen anderen Haustyp (Atriumbebauung) anbieten zu können, gleichzeitig können dadurch von der Straße abgeschirmte private Freiflächen geschaffen werden. Die Anzahl der Wohneinheiten hat sich gegenüber dem Wettbewerbsentwurf nicht wesentlich (s. o.) erhöht.

Bei der angesprochenen „Grünen Ausgleichsfläche“ handelt es sich nicht um eine Ausgleichsfläche, die bei der Ausweisung von neuen Baugebieten im Rahmen der Bauleitplanung zum Ausgleich von Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft erforderlich ist. Bei der Fläche handelt es sich derzeit um eine intensiv genutzte Ackerfläche, die als öffentliche Grünfläche parkartig gestaltet und v. a. für Freizeit- und Erholungsnutzungen der Anwohner\*innen zur Verfügung gestellt werden soll.

Sie steht in Verbindung mit dem Grünzug des Feldmochinger Angers, für den am 31.01.2018 ein Aufstellungsbeschluss (Sitzungsvorlage-Nr. 14-20 / V 10603) zur Sicherung und Entwicklung von Grünflächen bzw. Erholungsflächen gefasst wurde. Durch die Erweiterung des Grünzugs sollen weitere wohnungsnahen Grünflächen zur Verfügung gestellt werden sollen. Im Planungsgebiet selbst gibt es verschiedene wohnungsnahen Freiflächen, u. a. in den Höfen mit Spielplätzen für Kleinkinder und im Bereich östlich der Lärmschutzwand – geschützt durch diese – im Bereich des WA Süd(5) bis WA Süd(7). Ebenso werden im Bereich der Gehrechtsflächen, den angrenzenden zu begrünenden Flächen sowie den Plätzen Möglichkeiten angeboten, die auch zum Aufenthalt sowie dem Spielen dienen. Ergänzend sind Gemeinschaftsdachgärten v. a. im Bereich der Baufelder südlich der Bernhardstraße vorgesehen. Innerhalb des Planungsgebiets gibt es somit unterschiedliche private Frei- und öffentliche Grünflächen, wobei aufgrund verschie-

dener Rahmenbedingungen (ÖPNV-Anbindung, Grundstückszuschnitt, vorhandene Grün- und Erholungsflächen in der näheren Umgebung) bereits im Rahmen des Aufstellungs- und Eckdatenbeschlusses des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2108 der Orientierungswert für private Frei- und öffentliche Grünfläche von 37 m<sup>2</sup>/Einwohner\*in auf 20 m<sup>2</sup>/Einwohner\*in reduziert wurde, wie dies fallweise auch bei anderen Bebauungsplänen erfolgt ist.

Für die nach Planungsrecht zulässige Bebauung ist die Größe der geplanten öffentlichen Grünfläche nicht entscheidend. Sie ist jedoch als Nachweis für die Freiflächenversorgung entsprechend dem hier vorgegebenen Orientierungswert von 20 m<sup>2</sup> pro Einwohner\*in erforderlich. Dieser wird unter Berücksichtigung der gemeinschaftlichen Dachgärten, die vertraglich geregelt sind, eingehalten. Den naturschutzrechtlichen Eingriff betreffend wird eine Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung erstellt. Der durch die Planung verursachte Eingriff in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild wird zum Teil entlang der Biotopachse innerhalb des Planungsgebietes, des Weiteren mit einer externen Ausgleichsfläche südlich der Lerchenstraße, überwiegend jedoch im Bereich des Ökokontos Fröttmaninger Heide ausgeglichen.

Das Planungsgebiet kann aufgrund der vorhandenen Grünflächen bzw. Vegetationsstrukturen zwar grundsätzlich als „siedlungsklimatischer Ausgleichsraum“ bezeichnet werden, jedoch erfolgt über diese Fläche nur eine untergeordnete Kaltluftlieferung ohne nennenswerten Einwirkungsbereich. Klimawirksam für angrenzende Baugebiete sind jedoch die östlich liegenden Freiflächen des Feldmochinger Angers, über die eine deutliche Kaltluftzufuhr erfolgt. Ebenso dient der Korridor entlang der Bahn dem Luftaustausch. Entsprechende Festsetzungen zu Begrünungsmaßnahmen (z. B. Baumpflanzungen, Dachbegrünung, Überdeckung und Begrünung von Tiefgaragen) dienen auf lokaler Ebene dem Schutz des Klimas vor negativen Auswirkungen.

- Es wurde gefragt, warum die Häuser im südlichen Baufeld auf dem Rahmenplan grün eingefärbt seien.

**Stellungnahme:**

Auf den im Rahmenplan dargestellten grün eingefärbten Häusern ist eine intensive Dachbegrünung mit gemeinschaftlicher Dachgartennutzung vorgesehen. Die Gebäude, auf denen Gemeinschaftsdachgärten vertraglich gesichert werden, sind in der Planzeichnung hinweislich dargestellt.

- Es wurde gefragt, wie mit der Ablehnung des Bauvorhabens durch den BUND-Naturschutz umgegangen werde, die er in seinem Schreiben zum Ausdruck brachte.  
Auf die vom BUND-Naturschutz abgegebene Stellungnahme wurde Anfang des Jahres 2020 nochmals explizit hingewiesen. Gleichzeitig wurde die Einbe-

ziehung des BUND-Naturschutz vor Beginn der Fällung von Bäumen gefordert. Diese Forderung wurde auch vom Bezirksausschuss 24 Feldmoching-HasenbergI unterstützt.

**Stellungnahme:**

Auf die Einwände des Bundes Naturschutz wird an entsprechender Stelle eingegangen.

Die Naturschutzverbände werden im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Bebauungsplanverfahren Nr. 2108a einbezogen und somit vor der Zulassung von Vorhaben beteiligt. Für eine Einbeziehung von Naturschutzverbänden für zulässige Fällungen von Bäumen und Sträuchern im Zuge der Durchführung von Vorhaben nach ihrer Zulassung besteht keine Rechtsgrundlage. In Bezug auf die Einhaltung der Vorschriften des Artenschutzes sind die Bauherr\*innen jeweils selbst verantwortlich, auch im Zusammenhang mit Fällungen. Die geforderte Einbeziehung ist somit lediglich freiwillig durch die Vorhabensträger\*innen möglich.

- Der Biotopstreifen sei im Lauf der Planung so verschmälert worden, dass sich hier keine vielfältige Flora und Fauna bzw. kein hochwertiges Biotop entwickeln würden. Dabei wäre für die dort vorkommende Zauneidechse ein größerer Lebensraum angebracht. Auch die Grünflächen zur Straßenseite würden auf Kosten einer Baumreihe verschmälert.

**Stellungnahme:**

Der durchgehende Biotopkorridor – teilweise innerhalb des Geltungsbereichs als Ausgleichsflächen festgesetzt, teilweise auf Bahngrund von der DB geplant und bereits planfestgestellt – weist im Nordteil eine durchschnittliche Breite von zehn Metern, südlich der Bernhardstraße sogar von 15 m auf. Ergänzend dazu dient auch der westlich angrenzende, auf Bahngrund liegende sechs Meter breite Bahnpflegestreifen derzeit als magerer Lebensraum mit Biotopverbundfunktion. Im Rahmen der Anpassung der Planfestsetzungen infolge der Behördenbeteiligung wurde das Trittsteinbiotop am Nordrand des Geltungsbereichs nochmals um ca. 600 m<sup>2</sup> vergrößert und der sich südlich anschließende Korridor an einer Engstelle verbreitert (Vergrößerung um ca. 250 m<sup>2</sup>). Durch die Sicherung der Störungsfreiheit (Lärmschutzwand bzw. -wand), die Gewährleistung einer ausreichenden Besonnung (Abstand zur nächstliegenden Bebauung von mindestens 0,8 H in den überwiegenden Bereichen innerhalb des Zehn-Meter-Streifens) sowie die günstige Exposition nach Westen sowie die vorgesehene fachgerechte Pflege kann der Biotopstreifen in Zukunft durchaus wichtige Lebensraum- und Verbundfunktionen für Arten trockener, magerer Standorte erfüllen. Bei der angestrebten und im Rahmen eines Pflege- und Entwicklungskonzepts zu sichernden optimalen Gestaltung (Substratwahl, Ansaaten, Pflanzmaßnahmen, Kleinstrukturen) und Pflege wird für die Zielarten magerer Standorte sogar eine deutliche Verbesserung im Vergleich zum Status quo erreicht.

Zauneidechsen konnten bislang trotz mehrfacher Begehungen im gesamten Pla-

nungsgebiet nicht nachgewiesen werden. Vorkommen sind nur auf ökologischen Ausgleichsflächen nordöstlich des Geltungsbereichs belegt.

Die im Wettbewerbsentwurf dargestellte Baumreihe auf den Baugrundstücken an der Raheinstraße wurde aufgrund der geänderten Baukörperkonfiguration mit den erforderlichen Besuchsstellplätzen innerhalb der öffentlichen Verkehrsfläche kombiniert. Sie wird im Bebauungsplan durch Festsetzung einer entsprechenden Anzahl von zu pflanzenden Großbäumen gesichert.

- Die Grünbereiche seien entsprechend der Forderung an mehreren Stellen im Aufstellungs- und Eckdatenbeschluss zu vergrößern.

**Stellungnahme:**

Im Aufstellungs- und Eckdatenbeschluss ist u. a. als grünordnerisches Ziel der Nachweis von insgesamt 20 m<sup>2</sup> privater Freifläche und öffentlicher Grünfläche innerhalb des Planungsgebiets genannt. Dieses Ziel wird mit der vorliegenden Planung erreicht. Neben den geschützten Innenhöfen u. a. mit Spielmöglichkeiten für Kleinkinder stellen die öffentlich zugänglichen Bereiche attraktive Freiflächen mit weiteren Aufenthalts- und Spielangeboten dar. Über eine attraktive Fuß- und Radwegverbindung am Westrand des neuen Quartiers wird eine nutzerfreundliche und sichere Zuwegung zu den neu zu entwickelnden, großen öffentlichen Grünflächen am nördlichen Stadtrand geschaffen. Zusätzlich besteht die Möglichkeit, über Querverbindungen nach Osten zu den Grünflächen des Feldmochinger Angers zu gelangen. Aufgrund der ausreichenden Grün- und Freiflächenversorgung und der guten Anbindung an die Freiflächen des Feldmochinger Angers sowie in die freie Landschaft im Norden werden die Flächen für allgemeine Wohngebiete hier nicht zu Gunsten einer Ausweitung der Grün- und Freiflächen verkleinert.

- Der wertvolle Baumbestand auf den Grundstücken Raheinstraße 3 und Ecke Rahein-/Herbergstraße müsse erhalten bleiben (s. Aufstellungs- und Eckdatenbeschluss S. 25).

**Stellungnahme:**

Auf dem Grundstück Raheinstraße 3 wird ein Großteil des wertvollen Baumbestands durch Festsetzung gesichert. Sofern aufgrund der Nutzung als Kita-Freifläche aus Verkehrssicherungsgründen oder aufgrund von Altlasten/Kampfmitteln einzelne Gehölze im Bauvollzug beseitigt werden müssen, sind diese zu ersetzen.

Der Baumbestand im Bereich Ecke Raheinstraße/Herbergstraße besteht überwiegend aus Robinien mit Beimischung von Weißdorn, einzelnen Flatterulmen sowie Wildobst. Die Vitalität dieses Baumbestandes ist aufgrund von Vorschäden überwiegend stark eingeschränkt. Lediglich eine Winterlinde, die allerdings auf

Bahngrund unmittelbar an der Grenze zum Planungsgebiet steht, wurde als vital und erhaltenswert eingestuft. Der Erhalt dieses Baumes ist im Rahmen des Bauvollzugs zu prüfen, da dieser lediglich in einem Abstand von ca. fünf Metern zur geplanten Lärmschutzwand sowie im Nahbereich der geplanten Pflegezufahrt steht. Die erforderlichen Fällungen werden durch Ersatzpflanzungen kompensiert, außerdem werden spezielle artenschutzrechtliche Maßnahmen vorgesehen, um z. B. den Verlust von Baumhöhlen auszugleichen.

- Bei den Plätzen an den Einmündungen ins Quartier sei die Versiegelung auf ein Minimum zu beschränken.

**Stellungnahme:**

Der Bebauungsplan setzt fest, dass befestigte Freiflächen nur in dem Umfang zulässig sind, wie sie für eine funktionsgerechte Grundstücksnutzung notwendig sind. Soweit dies funktional möglich ist, sind sie wasserdurchlässig zu gestalten. Allerdings sind bei der Gestaltung von Plätzen zahlreiche funktionale Anforderungen (Fuß- und Radfahrverkehr, Feuerwehrezufahrten etc.) zu berücksichtigen, die unvermeidbare (Teil-)Versiegelungen bedingen. Die Geh- und Radwegflächen dienen zudem der guten Vernetzungsstruktur im Quartier.

- Die Dachgärten seien mit Hochbeeten zu gestalten, auf denen urbanes Gärtnern ermöglicht werde.

**Stellungnahme:**

Im Bereich der Gemeinschaftsdachgärten sind Teilflächen mit einer intensiven Dachbegrünung mit einer durchwurzelbaren Mindestgesamtschichtdicke von 40 cm zu versehen. Diese Aufbauhöhe ist auch für urbanes Gärtnern ausreichend. Die Gestaltung der Dachgärten ist Sache des Bauvollzugs, die Anregung wird an die Planungsbegünstigte weitergegeben.

- Bei den Fassadenbegrünungen sei ein Bodenanschluss vorzusehen.

**Stellungnahme:**

Eine Begrünung ist aufgrund der kleinteiligen Architektur lediglich im Bereich der Einfriedungen der Erdgasregelstation sowie an den öffentlichen Straßenraum angrenzenden Einfriedungsmauern im WA Nord(1) und WA Süd(7) straßenseitig festgesetzt, ansonsten ist diese jedoch zulässig und kann in Abhängigkeit des jeweiligen Entwurfes umgesetzt werden. Die Prüfung des Bodenanschlusses erfolgt im Rahmen des Bauvollzugs.

- Es wurde um Auskunft gebeten, wie viele Bäume gefällt und neu gepflanzt

werden. Zudem gebe es sehr alte und erhaltenswerte Bäume, z. B. im Bereich Herberg-/Raheinstraße. Im Wettbewerbsentwurf waren diese berücksichtigt, während diese im aktuellen Rahmenplan aufgrund des vergrößerten Gebäudes nicht mehr enthalten seien. Es wurde vorgeschlagen, die bestehenden Bäume zu erhalten, bevor neue Bäume gepflanzt werden und diese Jahrzehnte benötigen würden, um zur ihrer jetzigen Größe heranzuwachsen. Dieses Vorgehen sei zudem auch kostengünstiger.

**Stellungnahme:**

Es sind insgesamt ca. 300 Baumfällungen, davon ca. 155 Fällungen von Bäumen, die den Kriterien der BaumSchVO entsprechen würden, erforderlich. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die BaumSchVO im Planungsgebiet jedoch nicht gilt.

Diesem Verlust stehen rund 220, durch entsprechende Festsetzungen gesicherte Neupflanzungen großer und mittelgroßer Bäume gegenüber. Die Baumpflanzungen sind im Straßenraum, in den öffentlichen Grünflächen und in den Baugebieten vorgesehen. V. a. für die Straßenbäume und im Bereich der öffentlichen Grünflächen können große Baumarten verwendet werden, da diese Flächen nicht unterbaut sind. Aber auch in den Innenhöfen, in denen aufgrund der Anhebung des Niveaus um 0,50 m gegenüber den Gehrechtsflächen ein fachgerechter Bodenaufbau von mindestens 1,10 m erfolgt, ist neben der Pflanzung von mittelgroßen Bäumen auch ein Anteil von mindestens 25 % großen Bäumen festgesetzt.

Der Baumbestand wurde eingehend untersucht und es wurde geprüft, welche Bäume erhaltenswert sind. Dies ist auch bei dem Baumbestand auf Höhe der Herbergstraße erfolgt. Dabei wurden verschiedene Kriterien zur Beurteilung der Erhaltungswürdigkeit herangezogen. Bei der Beurteilung, ob ein Baumerhalt sinnvoll ist, ist neben der Vitalität, seinem naturschutzfachlichen Wert, der Verkehrssicherheit u. a. auch die spätere Baustellenabwicklung zu berücksichtigen. Unter Abwägung der verschiedenen Aspekte wurde insofern eine Neupflanzung sinnvoller als der Erhalt beurteilt.

- Auf der Grünfläche nordöstlich des Bebauungsgebietes wäre – entsprechend des eher ländlichen Charakters der Umgebung – eine Streuobstwiese wünschenswert.

**Stellungnahme:**

Der Bebauungsplan setzt für die öffentlichen Grünflächen fest, dass diese parkartig mit Rasen- und Wiesenflächen, Baum- und Strauchpflanzungen, Wegen und Spielflächen zu gestalten und mit mindestens 42 standortgerechten großen und mittelgroßen Bäumen zu bepflanzen sind. Zudem sind am südlichen Rand drei Hecken zu pflanzen. Die öffentlichen Grünflächen werden mit einem vielfältigen Spiel- und Aufenthaltsangebot ausgestattet und dienen zudem als Verbindung zu den Grünflächen des Feldmochinger Angers im Osten und zum Stadtteil Hasen-

bergl. Die konkrete Gestaltung der öffentlichen Grünflächen, die auch die besondere Übergangssituation zwischen Stadt und Land berücksichtigen wird, obliegt dem Baureferat. Die Bepflanzung einer Teilfläche, die keine intensiven Spiel- und Erholungsflächen aufweist als Streuobstwiese ist denkbar. Die Anregung wird an das Baureferat weitergegeben.

- Es wurde gefragt, wie die öffentlichen Freiflächen gestaltet werden und wie die öffentlich nutzbare Spielfläche im Süden realisiert werde.

**Stellungnahme:**

Die öffentlich zugänglichen Freiflächen im Bereich der Baufelder werden als befestigte Gassen mit differenziert gestalteten Aufenthaltsbereichen an städtebaulichen Aufweitungen gestaltet. Parallel zu den Gleisen entlang unterschiedlich hoher Lärmschutzwände wird ein öffentlich nutzbarer Fuß- und Radweg nach Norden bis hin zu den öffentlichen Grünflächen geführt. Zwei öffentlich nutzbare Spielflächen werden im Süden des Planungsgebietes zwischen dem Fuß- und Radweg und der Lärmschutzwand integriert. Für sämtliche öffentlich zugängliche Bereiche inkl. der beiden Spielflächen im Süden im Umgriff des Bebauungsplans wird im Laufe des Verfahrens durch das Büro ver.de landschaftsarchitektur GbR eine Planung in Abstimmung mit der Hochbauplanung erstellt, die Grundlage für die Umsetzung sein und mit der Bebauung realisiert werden soll.

Für die Umsetzung der öffentlichen Grünflächen im Norden ist das Baureferat in Abstimmung mit der Planungsbegünstigten zuständig.

- Entgegen der früheren Planung sei auf der bisher als Grün- und Ackerfläche vorhandenen Ausgleichsfläche im Nordbereich im Rahmenplan eine Kita geplant. Die vorgesehene Kita im Norden steht im Widerspruch zur ursprünglichen Funktion der nördlichen Grünfläche als Frischluftschneise. Die Kita soll deshalb innerhalb des Wohngebiets untergebracht werden.

**Stellungnahme:**

Die im Rahmenplan dargestellte zweigeschossige Kita mit angrenzenden Freispielflächen in Verlängerung der südlich anschließenden Wohnbebauung wirkt sich in Bezug auf die erwähnte Frischluftschneise nur geringfügig aus. Die Kaltluftzufuhr erfolgt entlang der Bahngleise und insbesondere über den Feldmochinger Anger mit seinen Freiflächen. Dennoch wurde die Anregung berücksichtigt und der Kita-Standort mit dazugehöriger Freispielfläche aus der öffentlichen Grünfläche herausgenommen und als integrierter Kita-Standort innerhalb des allgemeinen Wohngebietes untergebracht. Dies bedeutet jedoch, dass die Freiflächen für die Wohnnutzung im entsprechenden Baufeld zugunsten der Kita-Freispielfläche eingeschränkt werden.

- Die neu zu pflanzenden Bäume in den Innenhöfen stünden hauptsächlich auf

Tiefgaragen und werden dadurch immer kleinwüchsig bleiben, weshalb sie dem galoppierenden Baumschwund in München und dem allgemein prognostizierten Klimawandel wenig entgegenzusetzen hätten. Im Sinne einer weit-sichtigen und nachhaltigen Stadtplanung wäre statt einer erfolgten Reduzierung der Orientierungswerte mindestens eine Beibehaltung, wenn nicht Aus- weitung von Grün- und Freiflächen mit Baumbestand angebracht.

Es wurde um Auskunft gebeten, warum von dem Orientierungswert zur Sicherung der Grün- und Freiflächenversorgung bei Entwicklung neuer Baugebiete von 37 m<sup>2</sup>/Einwohner\*in abgewichen werden darf und stattdessen 20 m<sup>2</sup>/Einwohner\*in ermöglicht werden. Grundsätzlich sei es nachvollziehbar, dass der Wert nicht immer erreicht werden könne, aber wenn wie hier eine freie Fläche gegeben ist, sollte so geplant werden, dass die Orientierungswerte eingehalten werden. Es wäre durchaus möglich gewesen, bei der Planung von weniger Wohneinheiten den Wert einzuhalten.

Zudem wurde die Qualität des geplanten Biotopkorridors mit einer Breite von zehn Metern hinterfragt. Sowohl Natur als auch der Mensch benötigten Grün- flächen, v. a. im Hinblick auf die Klimaprognosen werde jeder einzelne Grün- streifen und erhaltene Baum benötigt. In München nehme das Defizit in dem Bereich jährlich zu, d. h. die Anzahl an Grünflächen und Bäumen verringere sich. Innerstädtisch gelte sogar ein Orientierungswert von 15 m<sup>2</sup>/Einwohner\*in. Am Beispiel des Bebauungsplanes „Arabellapark“ wurde erläutert, dass geplant werde, die Fläche von 84 % auf 100 % zu versiegeln, so dass weder öffentliche noch private Grünflächen übrigblieben. Dafür wür- den Fassadenbegrünungen vorgesehen, was prinzipiell nicht schlecht sei, aber grundsätzlich nur zusätzlich funktionieren könne. Es folge ein Appell an die Stadt, die Klimaprognosen für die nächsten Jahre (vgl. u. a. Manchester- Studie) zu berücksichtigen. In diesen gebe es bereits Hinweise, dass mehr Grünflächen eingeplant werden sollten. Die aktuellen Planungen in der Lan- deshauptstadt München gingen in die völlig falsche Richtung.

Es wurde eine Beschwerde vorgetragen, wonach die Stadt die Grünflächen pro Einwohner\*in von 45 m<sup>2</sup> auf 20 m<sup>2</sup> reduziert hätte und auf dem privaten Grundstück im Vorgarten keine Treppe angebracht werden dürfe, über die Wohnraum für ein Familienmitglied erschlossen werden solle.

Für das 11-stöckige Hochhaus am Bahnhof wurde eine Begrünung der Fas- sade erbeten, wie es am Bosco Verticale in Mailand gemacht wurde.

### **Stellungnahme:**

Aufgrund der verdichteten Bauweise und der Anforderung, ausreichend Kfz-Stell- plätze sowie Fahrradabstellplätze im Planungsgebiet unterzubringen, ist es erfor- derlich, einen Großteil der Flächen mit Tiefgaragen zu unterbauen. Der Siege- rentwurf sieht vor, das Niveau der Innenhöfe um 0,50 m gegenüber den Geh- rechtsflächen anzuheben. Da die Tiefgaragen mindestens 0,60 m unter das Ni-



veau der Gehrechtsflächen abzusenken sind, ergibt sich im Bereich der Innenhöfe eine Überdeckung von mindestens 1,10 m für die Pflanzung mittelgroßer Bäume durch die getroffenen Festsetzungen. Für große Bäume ist eine Fläche von mindestens 10 m<sup>2</sup> mit fachgerechtem Bodenaufbau von mindestens 1,20 m Höhe zu überdecken. Dieser Aufbau reicht aus, um die entsprechenden Wuchsbedingungen für große und mittelgroße Bäume bereitzustellen. Ferner wird im Baufeld 6 ein zusammenhängender Baumbestand zum Erhalt festgesetzt. Ebenso werden im Teilbaugebiet WA Nord(4) sowie im WA Süd(4) prägnante Einzelbäume zum Erhalt festgesetzt.

Mit den Festsetzungen zu Baumpflanzungen wird das Quartier langfristig gut mit Bäumen durchgrünt sein. Ergänzend wird auf Dachflächen auf Teilflächen eine intensive Dachbegrünung in Kombination mit Belagsflächen für Dachgartennutzung sowie auf den weiteren Flächen mindestens extensive Dachbegrünung mit einer erhöhten durchwurzelbaren Mindestgesamtschichtdicke von 20 cm festgesetzt, die ebenso das Mikroklima positiv beeinflusst und damit einen positiven Beitrag in Bezug auf das Stadtklima liefert.

Ein Orientierungswert von 45 m<sup>2</sup>/Einwohner\*in existierte bisher nicht. Dieser betrug ursprünglich 37 m<sup>2</sup>/Einwohner\*in (17 m<sup>2</sup> öffentliche und 20 m<sup>2</sup> private Freifläche), konnte allerdings unter bestimmten Voraussetzungen modifiziert werden. Aufgrund verschiedener Parameter wie Lagegunst am S- und U-Bahnhof Feldmoching, ungünstiger Flächenzuschnitt, Immissionsschutz, Vernetzungsmöglichkeiten zu vorhandenen Grünflächen etc. wurde dies für das Planungsgebiet angewandt. Beim vorliegenden Bebauungsplan sind nun insgesamt 20 m<sup>2</sup> private Freiflächen und öffentliche Grünflächen vorgegeben. Dieser Wert ist vertretbar, weil u. a. eine Verbindung zu den östlich gelegenen Grün- und Freiflächen des Feldmochinger Angers mit Erholungsinfrastrukturen geschaffen wird.

Aufgrund der Notwendigkeit, neuen Wohnraum zu schaffen und angesichts der zunehmenden Flächenknappheit im Bereich der Landeshauptstadt München, mit der Folge dass zur besseren Ausnutzung der verbleibenden Flächen höhere bauliche Dichten generiert werden müssen, hat der Stadtrat der Landeshauptstadt München mit Beschluss vom 26.07.2017 (Sitzungsvorlage-Nr. 14-20/ V 09119) neue Orientierungswerte zur Grün- und Freiflächenversorgung bei der Entwicklung neuer Wohnbaugebiete im Rahmen der Bebauungsplanung beschlossen. Diese betragen seitdem regelmäßig pro Einwohner\*in jeweils mindestens 15 m<sup>2</sup> innerhalb und 20 m<sup>2</sup> außerhalb des Mittleren Ringes als Summe der nutzbaren öffentlichen Grün- und privaten Freiflächen.

Die Reduzierung der Breite der für den Biotopverbund zu entwickelnden Biotopachse auf zehn Meter ist nötig, um möglichst viel nutzbare lärmreduzierte Flächen im Planungsgebiet schaffen zu können (s. Aufstellungs- und Eckdatenbeschluss Sitzungsvorlage-Nr. 14-20 / V 0524 vom 16.03.2016).

Die vorliegende Planung ist mit der des Bebauungsplanes Nr. 2121 Arabellastraße nicht vergleichbar, insbesondere ist auch keine Unterbauung und insoweit Versiegelung zu 100 % geplant. Der kleine Planungsbereich des Bebauungsplanes Arabellastraße soll zwar zu 100 % unterbaut werden können; soll aber mittels ausreichender Überdeckung dieser Unterbauung durchaus private, zu begrünen-

de und mit Bäumen zu bepflanzende Freiflächen vorsehen.

Das Problem unzulässiger Treppen im Vorgartenbereich ist mit der Überschreitung straßenseitiger Baugrenzen bzw. Baulinien durch solche Anlagen verbunden und im Rahmen dieses Bebauungsplanverfahrens nicht lösbar. Es wird empfohlen, sich an das Referat für Stadtplanung und Bauordnung - Lokalbaukommission zu wenden.

Eine Fassadenbegrünung mit größeren Gehölzen kann bei Hochhäusern wie am Bosco Verticale in Mailand eine stadtgestalterisch und ökologische Maßnahme darstellen. Inwieweit dies bei dem Hochpunkt in der Quartiersmitte sinnvoll ist und erfolgen kann, ist im künftigen Bebauungsplanverfahren für diesen Bereich bzw. im Bauvollzug zu prüfen.

### 1.7. Infrastruktur

- Ein nicht kommerzieller Bürgertreff mit Räumen für unterschiedliche Generationen werde in der sog. Quartiersmitte am S- und U-Bahnhof Feldmoching geplant. Der Platz könne beispielsweise auf der U-Bahnstation westlich des Grundstücks Bernhardstraße 63 überbaut werden. Nachdem diese Fläche bereits versiegelt sei, könne man diese so optimal nutzen.  
Gefragt wurde, ob ein Nachbarschaftstreff und ein Jugendtreff geplant seien.

#### **Stellungnahme:**

Die zukünftige Entwicklung der Quartiersmitte ist in einem gesonderten Bebauungsplanverfahren geplant. Der Bedarf kann zu gegebener Zeit geprüft werden. Die Schaffung einer platzartigen Aufweitung mit entsprechend guter Zugänglichkeit zum U- und S-Bahnhof Feldmoching im westlichen Teil der Bernhardstraße ist Teil des städtebaulichen Konzeptes. Deren Bebauung zugunsten eines Bürgertreffs ist auch wegen der hier notwendigen Rettungsflächen zum Zugang des U- und S-Bahnhofs Feldmoching nicht vorgesehen.

Im geplanten Wohngebiet sind dezidiert Erdgeschoßflächen für Nicht-Wohnnutzungen, die in die polygonale Baustruktur integriert sind, an den Kreuzungspunkten (BF 6, 9, 11, 15), südlich der platzartigen Aufweitung der Bernhardstraße (BF 10) sowie in der Nähe zum Malvenweg (BF 17) verortet festgesetzt. Die gewünschte Nutzung in Form eines nicht kommerziellen Bürgertreffs ist insbesondere an diesen Flächen aber auch grundsätzlich in allen anderen Bereichen sämtlicher Teilbaugebiete zulässig. Ob eine konkrete Planung erfolgt, ist gegebenenfalls durch die jeweiligen Bauherr\*innen im Zuge der Bauausführung zu entscheiden.

Ein Nachbarschaftstreff und ein Jugendtreff sind entsprechend auch grundsätzlich möglich. Eine dezidierte Planung und Festsetzung hinsichtlich eines Nachbarschaftstreffs und eines Jugendtreffs ist nicht vorgesehen, insbesondere da seitens des für die Bedarfssicherung zuständigen Sozialreferats hierzu keine entsprechende Forderung vorgetragen wurde.

- Unter Benennung der Standorte sollen ausreichend Räume für Hortgruppen geschaffen werden.

**Stellungnahme:**

Nach Abstimmung mit dem Referat für Bildung und Sport sind im Planungsgebiet keine städtischen Hortgruppen erforderlich.

- Die hier vorgesehenen drei Kitas seien für Kinder bis zu einem Alter von drei Jahren bzw. bis sechs Jahren (Kindergarten) gedacht.  
Es werde bezweifelt, dass hier nur Familien mit Kindern dieser Altersstruktur einziehen werden.

**Stellungnahme:**

Für die Altersgruppen nach dem Kita-Alter hat das Sozialreferat an geeigneter Stelle gegebenenfalls notwendige und auch herstellbare Angebote (Jugendfreizeitheim o.a.) zu schaffen. Die Schulversorgung kann außerhalb des Planungsgebietes über die Grund- und Mittelschule an der Eduard-Spranger-Straße erfolgen. Dort wird die Grundschule um zwei auf fünf Züge erweitert und die Mittelschule ebenfalls entsprechend vergrößert. Die Hortversorgung wird üblicherweise im Zusammenhang mit den Schulen, die außerhalb des Planungsumgriffs liegen, abgedeckt.

- Das Schulreferat plane den Bau einer Kita im Zusammenhang mit der Bebauung der Ratold-/Raheinstraße in Feldmoching, die sich wenige Hundert Meter neben der Autobahn A99 bei der Einschleifung der A92 in die A99 befinden werde. Die A99 werde demnächst sechsspurig ausgebaut. Es herrsche hier immer dichter Verkehr und häufig Stau.  
Aus gesundheitlichen Gründen werde dies für sehr bedenklich gehalten. Es gebe zahlreiche Studien, die belegen, dass die Krebsrate (Leukämie und Lungenkrebs) von Personen, die in der Nähe der Autobahn wohnen, deutlich erhöht ist. Abgesehen von dem Lärm, dem die Kinder an dieser Stelle ausgesetzt seien.  
Darüber hinaus ziehe diese Lage am nördlichsten Stadtrand von Feldmoching Bring- und Holverkehr in ein bisher ruhiges Wohngebiet, erzeugt also wiederum zusätzliche Abgase. Es gäbe auch die Möglichkeit, die Kita direkt neben den S- und U-Bahnhof Feldmoching zu legen. Die Mütter und Väter würden dann eher öffentliche Verkehrsmittel nutzen, um an ihre Arbeitsstelle zu kommen.

**Stellungnahme:**

Die im Rahmenplan ganz im Norden des Planungsgebietes dargestellte Kita mit dazugehöriger Freispielfläche wurde aus der öffentlichen Grünfläche herausge-

nommen und als integrierter Kita-Standort innerhalb des allgemeinen Wohngebietes WA Süd(3) im Baufeld 12a auf Höhe des Rambertweges untergebracht. Von dort aus ist der S- und U-Bahnhof Feldmoching günstig über den Fuß- und Radweg parallel zur Bahn zu erreichen.

Im Rahmen eines Lufthygiene-Gutachtens, 27.10.2020, von Möhler+Partner Ingenieure AG wurden die Luftschadstoffe untersucht und beurteilt. Durch die Planung können an den Fassaden der Bauräume sowie in der Nachbarschaft weiterhin die Grenzwerte der 39. BImSchV für Stickstoffdioxide NO<sub>2</sub> und Feinstaubpartikel PM<sub>10</sub> und PM<sub>2,5</sub> deutlich eingehalten bzw. unterschritten werden. Negative Auswirkungen auf die Luftschadstoffbelastung in der Nachbarschaft sind somit nicht zu erwarten.

Aufgrund der Planbebauung ändern sich die Strömungsverhältnisse (tendenziell niedrigere Windgeschwindigkeiten) in der Nachbarschaft, sodass im Straßenraum selbst grundsätzlich höhere Luftschadstoffe prognostiziert werden (auch bedingt durch den Ziel- und Quellverkehr des Vorhabens), aber in den dahinterliegenden Nachbarbebauungen im Vergleich zur Bestandssituation niedrigere Luftschadstoffbelastungen auftreten werden.

Es wurden gleichermaßen die Lärmemissionen mit Lärmgutachten geprüft und soweit notwendig planerische Maßnahmen für gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse getroffen.

- Für das künftige Baugebiet Bergwachtstraße sei ein Gymnasium vorgesehen, womit sich die Frage stelle, was mit den Grundschulkindern geschehe. Die Grundschule Feldmoching sei belegt, im Hasenbergel gehe auch nichts mehr, noch dazu, dass diese von der Entfernung her problematisch sei und noch mehr Verkehr durch die „Elternzubringerdienste“ nach sich ziehen könnte. Es wurde die Frage gestellt, ob genügend Grundschulplätze vorgehalten seien und warum das Gymnasium am Lerchenauer Feld nicht in der Zweiten Schulbauoffensive errichtet werde.

#### **Stellungnahme:**

Die Grund- und Mittelschule an der Eduard-Spranger-Straße ist für die Grundschulversorgung des Planungsgebietes vorgesehen. Vom Referat für Bildung und Sport ist zudem im „Lerchenauer Feld“ an der Lerchenauer Straße als weiteres zukünftiges Baugebiet in Feldmoching ein Standort für eine Grundschule und ein Gymnasium vorgesehen.

Das Referat für Bildung und Sport teilte dazu mit, dass die Grund- und Mittelschule an der Eduard-Spranger-Straße zukünftig durch einen Neubau ersetzt wird. Die Grundschule wird dabei um zwei auf fünf Züge erweitert und die Mittelschule ebenfalls entsprechend vergrößert. Aus heutiger Sicht werden genug Grundschulplätze durch den Neubau mit Erweiterung der Grundschule Eduard-Spranger-Straße geschaffen.

Auch für die Grundschule an der Lerchenauer Straße seien kleinere Maßnahmen

beabsichtigt. Es wird dafür Sorge getragen, dass genügend Grundschulplätze vorhanden sind.

Auf dem ehemaligen Areal der Bayernkaserne wird voraussichtlich im Jahr 2022 ein Gymnasium fertig gestellt.

Es wurde bereits ein dreizügiges Gymnasium als Pavillonanlage an der Georg-Zech-Allee erstellt, welches die zusätzlichen Bedarfe im Münchener Norden abdeckt. Das Gymnasium München-Feldmoching hat bereits im Schuljahr 2020/21 seinen Betrieb im Interimsquartier an der Georg-Zech-Allee aufgenommen. Derzeit werden in dem neuen dreizügigen Schulpavillon an der Georg-Zech-Allee zehn Klassen unterrichtet. Mit der Pavillonanlage kann der zusätzliche Bedarf der nächsten Jahre kompensiert werden.

Die Errichtung des neuen Gymnasiums läuft parallel zum Bebauungsplanverfahren Lerchenauer Feld. Die Inbetriebnahme des neuen sechszügigen Gymnasiums ist ab 2027 geplant. Die Maßnahme ist im Rahmen des dritten Schulbauprogramms vom Stadtrat beschlossen worden.

- Es werde ein Ärzte-Haus im Planungsgebiet gewünscht, da eine wohnortnahe Versorgung in Feldmoching mit Allgemein- und Fachärzten mangelhaft sei und sich durch den Zuzug weiter verschlechtern würde. Das einzige sich in der Nähe befindliche Klinikum München-Schwabing werde geschlossen. Es wurde außerdem um Auskunft gebeten, welche Geschäfte (Post, Apotheke) und Restaurants geplant seien.

#### **Stellungnahme:**

Über Art und Umfang der künftig anzusiedelnden Arztpraxen, Gewerbebetriebe und Gaststätten können derzeit keine näheren Angaben gemacht werden. Räumliche Möglichkeiten für ärztliche Versorgung der Bevölkerung sind mit der geplanten Festsetzung eines Allgemeinen Wohngebietes grundsätzlich gegeben, da hier Anlagen für gesundheitliche Zwecke allgemein zulässig sind, ebenso wie der Versorgung des Gebiets dienende Läden, Schank- und Speisewirtschaften sowie nicht störende Handwerksbetriebe. Im Weiteren sind sonstige nicht störende Gewerbebetriebe ausnahmsweise zulässig.

### **1.8. Sonstiges**

Es wurde mitgeteilt, dass auf einem Grundstück seit dem Jahr 1938 ein Brunnen vorhanden sei, bei dem eine Veränderung des Grundwasserspiegels festgestellt wurde. Der Brunnen habe eine Tiefe von 4,20 m. In den letzten Jahren sei ein sinkender Grundwasserstand bemerkt worden. Dies äußere sich darin, dass das Wasser aus dem Brunnen immer sandiger werde. Der Brunnen sei bei der U-Bahn Verlängerung nach Feldmoching regelmäßig kontrolliert worden, weshalb dasselbe bei der Bebauung an der Ratoldstraße gefordert werde. Im Übrigen werde ein hydrologisches Gutachten zur Veränderung des Grundwasserspiegels für notwendig erachtet.

**Stellungnahme:**

Für den Bebauungsplan wurde ein hydrologisches Gutachten erstellt. Danach sind die Auswirkungen auf den Grundwasserstand generell nur relativ gering, da die in das Grundwasser eingreifenden unterirdischen Baukörper in Nord-Süd-Richtung und somit nahezu in Grundwasserströmungsrichtung verlaufen. Während der Bauphase ergeben sich nach den Berechnungen auf Basis eines numerischen Grundwassermodells im Abstrombereich nur maximale Grundwasserabsenkungen

- von 0,08 m sehr kleinräumig zwischen Dülfer- und Ratoldstraße bis auf Höhe Franz-Kötterl-Straße,
- von 0,06 m anschließend bis Bernhard-, Richardstraße und Rambertweg,
- von 0,04 m anschließend bis Dülfer-, Langenpreisinger Straße und Josef-Sturm-Weg) sowie
- von 0,02 m in einem größeren Umfeld v. a. in Richtung Nordosten.

Im Endausbauzustand mit einer maximalen Unterbauungstiefe von 5,0 m unter Geländeoberkante (GOK) ergeben sich noch deutlich geringere Grundwasserabsenkungen mit maximal 0,04 m zwischen Bernhard-, Richardstraße und Rambertweg; maximal 0,02 m zwischen der Stadtgrenze im Norden, dem Feldmochinger Anger und dem Jakob-Sturm-Weg. Die durchgeführten Grundwassersimulationen haben gezeigt, dass auch die nachfolgende Realisierung eines MK an der Dülferstraße mit zwei Untergeschossen nur zu einer geringfügigen und tolerierbaren Grundwasserabsenkung im Abstrombereich führen würde.

In einem im Zuge der späteren Baugenehmigungsverfahren gegebenenfalls zu führenden wasserrechtlichen Verfahren ist zu prüfen und entscheiden, inwieweit ein hydrologisches Gutachten zur Veränderung des Grundwasserspiegels notwendig ist.

**1.9. Äußerungen zum Grundstück, Gemarkung Feldmoching, Rambertweg 27****1.9.1. Erforderlichkeit im Sinne des § 1 Abs. 3 BauGB**

Der Bauleitplanung fehle die Erforderlichkeit, da sie nicht durch städtebauliche Gründe (§ 1 Abs. 5 und Abs. 6 BauGB) gerechtfertigt sei. Es wurde argumentiert, dass die vorliegende Planung die Planungsgrundsätze und Abwägungsbelange gem. § 1 Abs. 5 und 6 BauGB bereits im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans nicht hinreichend beachtet und auch im Rahmen eines späteren Abwägungsprozesses die dort festgehaltenen Grundsätze nicht überwindbar seien. So würden durch die geplante Bebauung keine gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet (§ 1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB), da durch sie das o. g. Grundstück mit seinem Baubestand in nicht vertretbarer Art und Weise zu einem Inselgrundstück inmitten einer Block-Riegel-Bebauung, die drei bis sechs Stockwerke aufweisen solle, gewandelt werde. Aufgrund der gravierenden Lärm- und Lichtproblematik wären die Anforderungen des § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB nicht eingehalten und somit die Erforderlichkeit nach § 1 Abs. 3 BauGB nicht gegeben.

Neben der erheblichen Einschränkung der Nutzung der Gartenfläche führe die

fünfstöckige Bebauung entlang der gesamten Südseite zu einer unzumutbaren Verschattung, die nicht mehr den Anforderungen im Sinne des § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB genüge und keine hinreichende Belichtung des Grundstücks mit Sonnenlicht für die bestehende Bebauung mehr sicherstelle.

Durch die zu errichtende Lärmschutzwand entlang der Bahnlinie und der daran angrenzenden Block-Riegel-Bebauung werde der Schall gebündelt, der sich entlang der Gebäudefront sodann komprimiert auf dem o. g. Grundstück ausbreite und somit im Sinne einer Trichterfunktion hier den Schall auf dem Grundstück mit dem bestehenden Gebäude gebündelt weiterleite.

**Stellungnahme:**

Bei der Bauleitplanung für das Planungsgebiet war aufgrund der Bahnlagen und der gegebenen Lärmsituation die Erforderlichkeit gesehen worden, auch für das Grundstück Rambertweg 27, insbesondere wegen seiner bahnnahen Lage und Nutzung, lärmtechnische Prüfungen vorzunehmen, problemlösende Maßnahmen in Betracht zu ziehen und auch zuzulassen.

Die Bebauung im WA Süd(4) wurde deshalb im Rahmenplan in einen Block aneinander gereihter Polygone integriert. Um die gewünschte Schließung der westlichen Blockrandbebauung zwischen den Teilbaugebieten WA Süd(3) und WA Süd(4) zu ermöglichen, wird im Bebauungsplan ein Grenzanbau bzw. Kommunanbau zwischen dem WA Süd(3) und WA Süd(4) durch die Festsetzung eines durchgehenden Bauraums in Verbindung mit der Regelung zur durchgehenden Schallschutzbebauung zugelassen. Für das Grundstück Rambertweg 27 sind maximal fünf Vollgeschosse zulässig, um das Erscheinungsbild der angrenzenden Neubebauung aufgreifen zu können. Inzwischen ist die Planungsbegünstigte Eigentümerin des Grundstücks und von der Umsetzung einer durchgehenden Schallschutzbebauung auszugehen. Entsprechend der Belichtungsstudie ist eine ausreichende Belichtung sichergestellt.

Gesunde Wohnverhältnisse bleiben somit gewahrt.

Durch die Schließung des Blockes kann der Schalleintrag auf den Innenhof reduziert und folglich eine lärmgeschützte Freifläche gewährleistet werden. Eine negative Auswirkung auf das Grundstück mit der Flurnummer 1800 durch die Planung ist somit nicht erkennbar.

Insofern berücksichtigt die Planung die abwägungsrelevanten Belange und ist erforderlich im Sinne des § 1 Abs. 3 BauGB.

**1.9.2. Abwägung im Sinne des § 1 Abs. 7 BauGB**

Der Bebauungsplanentwurf leide an Mängeln der Abwägung im Sinne des § 1 Abs. 7 BauGB und verletze zudem die Vorgaben des Eckdatenbeschlusses. Die Landeshauptstadt München hätte hier in der Kollisionssituation verschiedener Belange die Gewichtung objektiv unsachgemäß vorgenommen.

### 1.9.2.1. Maß der baulichen Nutzung

In Bezug auf das Maß der baulichen Nutzung sei festzuhalten, dass sich die Planungen im Rahmen der Abwägung nicht hinreichend an der vorhandenen Bebauung orientieren. Im Eckdatenbeschluss selbst werde darauf Bezug genommen, dass die dörfliche Struktur zu erhalten sei und die vorhandenen Gebäude, die innerhalb des Bebauungsplanumgriffs lägen, schonend zu integrieren seien. Dies sei durch die dreistöckige bis fünfstöckige geplante Bebauung unmittelbar um das o. g. Grundstück nicht möglich:

Wie andere Fachplanungen im Rahmen des städtebaulichen Wettbewerbs gezeigt hätten, hätte es andere, weitaus vorzugswürdigere Situationen bzw. Wettbewerbsarbeiten gegeben, welche das Grundstück Rambertweg 27 im Sinne einer umfassenden und gerechten Abwägung im Sinne des § 1 Abs. 7 BauGB besser integriert hätten.

#### **Stellungnahme:**

Im Rahmen der Abwägung wurde im Bezug auf die Interessenkollision zwischen privaten und öffentlichen Belangen auf eine sachgemäße Berücksichtigung der vorliegenden Interessen und Belange geachtet.

Die Landeshauptstadt München (Referat für Stadtplanung und Bauordnung) hat auch die Zukunftsvorstellungen der Grundstückseigentümer\*innen für das jeweils betroffene Grundstück abgefragt und hat in dem Zusammenhang auch das Ziel verfolgt, Themen wie z. B. die zukünftige Erschließung und den Lärmschutz zu klären.

Im Rahmen des anonymen Wettbewerbsverfahrens wurde der Entwurf dieses Architekturbüroteams insbesondere auch deshalb ausgewählt, weil er in besonderer Weise und am besten von allen Wettbewerbsteilnehmer\*innen, mit der Kleinteiligkeit seiner polygonalen Struktur sowie mit auf die Höhen der Nachbarschaft angepassten Vollgeschossplanungen den Ortsbezug sowie den sorgfältigen und verträglichen Anschluss an die Nachbarbebauung hergestellt hat.

Die Integration eines einzigen Bestandsgebäudes am Rambertweg in die neue Bebauung war auch mit Blick auf die Gesamtgröße des Planungsgebiets nicht das stärkste Entscheidungskriterium. Es wurde sich bewusst für die Festsetzungen im Laufe des Planungsverfahren vor dem Hintergrund des Bedarfs an dringend benötigten Wohnraum entschieden und auch gesunden Wohnverhältnissen in Bezug auf den Bahnlärm mit der Festsetzung einer möglichst durchgängigen Bebauung entlang der Bahn. Die Festsetzungen zu Art und Maß der Nutzung sowie überbaubaren Grundstücksfläche (Bauräume) und der Bauweise sind auf dieser Grundlage entwickelt worden. Auf die vorstehenden Ausführungen zur Belichtung und zum Lärmeintrag kann verwiesen werden.

### 1.9.2.2. Erschließung

Die Erschließungsthematik sei im Rahmen der Abwägung nicht hinreichend be-



rücksichtigt:

### **Grundstückerschließung**

Durch die geplante Bebauung sei das oben genannte Grundstück wegemäßig nicht mehr hinreichend erschlossen. Laut Planentwurf solle am westlichen Grundstücksbereich eine Zufahrt nicht mehr vorhanden sein, sondern eine Rad- und Fußwegverbindung in Nord-Süd-Richtung.

Damit werde eine gesicherte Erschließung genommen, die aufgrund bestehender Baugenehmigungen zum heutigen Zeitpunkt existiere.

Eine andere Erschließungsmöglichkeit des Grundstücks sei mit Verwirklichung des Bauvorhabens nicht möglich. Die im Osten liegende Ratoldstraße reiche für eine Erschließung nicht aus, nachdem zwischen Straße und dem o. g. Grundstück eine dreistöckige Bebauung entstehen solle.

Eine etwaige angedachte Sicherung über Notwege reiche hierfür nicht aus. Dies gelte einmal mehr, nachdem eine nachhaltige, zu einem späteren Zeitpunkt gegebenenfalls stattfindende Nachverdichtung beziehungsweise ein Umbau des Grundstücks auch durch eine entsprechende Dienstbarkeit oder ein Notwegerecht über die Ratoldstraße nicht ausreiche.

Der Vorgabe des Stadtrats im Eckdatenbeschluss „Sicherstellung der Erschließung von Bestandsgebäuden“ sei nicht gefolgt worden.

### **Stellungnahme:**

Die wegemäßige Erschließung im Sinne des Art. 4 BayBO ist bereits derzeit nicht gesichert. Aufgrund Bestandschutz gilt für das Gebäude ein sog. Notwegerecht nach dem Bürgerlichen Gesetzbuch (BGB).

Die heutige Zufahrt zum Grundstück erfolgt über Privatgrund. Die Vorgabe des Stadtrats der Landeshauptstadt München aus dem Aufstellungsbeschluss schließt grundsätzlich eine Neuordnung der Erschließung nicht aus. Diese erfolgt entsprechend der Festsetzungen für das WA Süd(4) künftig über die Ratoldstraße, an der das WA Süd(4) in ausreichender Breite liegt, das nun sowohl das Bau- feld 12b als auch 13 umfasst. Auch die Tiefgaragenzufahrt ist hier an der Ratold- straße entsprechend den planlichen Festsetzungen vorgesehen. Die Planungs- begünstigte hat hier Eigentum erworben und wird bis Satzungsbeschluss ein ge- meinsames Buchgrundstück bilden.

### **Rad- und Fußweg**

Der im Planentwurf vorgesehene Geh- und Radweg westlich der bestehenden Gebäude auf o. g. Anwesen zwischen Bebauung und Gleisbett verlaufe auf dem vorgenannten Anwesen. Aufgrund des Zuschnitts des Anwesens (verläuft spitz in Richtung Lärmschutzwand) könne ein durchgängiger Rad- und Fußweg grade nicht hergestellt werden und ermögliche damit keinen durchgehenden Rad- und Fußweg.

Einem Verkauf von Teilflächen für den entsprechenden Radweg werde nicht zu- gestimmt.

**Stellungnahme:**

Die Planungsbegünstigte hat das Grundstück erworben und ist zwischenzeitlich auch dessen Eigentümerin. Ein durchgängiger Geh- und Radweg entlang der Bahn kann deshalb umgesetzt werden.

**Tiefgarage**

Soweit die Landeshauptstadt München selbst vorsehe, dass der gesamte Individualverkehr in den Tiefgaragen untergebracht werde, werde verkannt, dass gerade für das o. g. Anwesen eine Lösung ohne die Inanspruchnahme des Anwesens nicht möglich sei:

Die derzeitigen Planungen ließen nicht erkennen, dass eine Einfahrt beziehungsweise Ausfahrt für eine Tiefgarage so konstruiert beziehungsweise gestaltet werden könne, dass nicht zugleich Teilbereiche des vorgenannten Anwesens in Anspruch genommen werden müssten.

Einer solchen Inanspruchnahme werde widersprochen.

Dem Entwurf fehle die städtebauliche Rechtfertigung, da er technisch nicht umsetzbar sei.

**Stellungnahme:**

Die Rahmenplanung sah zwar eine Tiefgarage auf den umgebenden Baufeldern vor, eine Inanspruchnahme des o. g. Anwesens war hierfür zu keinem Zeitpunkt erforderlich. Die Planungsbegünstigte hat das Grundstück erworben und ist zwischenzeitlich auch dessen Eigentümerin. Es besteht nun die Möglichkeit im Bereich des gesamten WA Süd(4) eine Gemeinschaftstiefgarage zu realisieren.

**1.9.2.3. Immissionen**

Gemäß den Festlegungen im Eckdatenbeschluss sei bereits zum Zeitpunkt von seiner Beschlussfassung die Ist-Situation als kritisch einzuschätzen gewesen: Im südlichen Planungsgebiet sei bereits zu o. g. Zeitpunkt mit einem Beurteilungsspiegel von bis zu 71/73 dB(A) Tag/Nacht zu rechnen gewesen. Durch die geplante Maßnahme würden die schallbezogenen Einwirkungen auf das o. g. Grundstück insbesondere wegen der „Trichterwirkung“ verschärft.

Im übrigen wurden Argumente, wie bereits unter dem Punkt „Erforderlichkeit im Sinne des § 1 Abs. 3 BauGB“ festgestellt, genannt. Dabei erleide das Grundstück durch die geplante Bebauung erhebliche Beeinträchtigungen bzw. Einschränkungen.

**Stellungnahme**

Durch die geplante Bebauung (Abschirmung des Verkehrslärms) und die Schallschutzabschirmung entlang der Bahnstrecke kann ausgeschlossen werden, dass sich die Lärmsituation auf dem betroffenen Grundstück verschlechtert. Für das betroffene Grundstück wurden hierzu dies bestätigende Detailuntersuchungen (einschließlich Schallreflexionen) durchgeführt. Es wird eine geschlossene Lärmschutzbebauung zugelassen, welche entsprechend lärmgeschützte Flächen in

bahnabgewandten Grundstücksbereichen und auch die Anordnung von schutzbedürftigen Nutzungen zu diesen hin orientiert ermöglicht.

#### **1.9.2.4. Besonnung/Belichtung**

Im Übrigen sei durch das geplante Bauvorhaben mit dessen Realisierung, wie oben bereits erwähnt, keine hinreichende Belichtung und Belüftung des o. g. Anwesens mehr gegeben.

Aufgrund des Umstands, dass das Gebäude beziehungsweise die bauliche Anlage nicht im Rahmen der Bauleitplanung veräußert werden solle, sei die Landeshauptstadt München als auch der Investor gezwungen, entsprechende Anpassungen vorzunehmen.

In Bezug auf die Abstandsflächen sähen diese derzeit wie folgt aus:

Aus entsprechender Darstellung werde deutlich, dass das 16-Meter-Privileg gleich dreimal in Anspruch genommen werde: an der nördlichen Außenfassade zum o. g. Anwesen, an der südlichen Außenfassade zum o. g. Anwesen als auch an der westlichen Außenfassade hin zum o. g. Anwesen.

Das 16-Meter-Privileg finde keine Anwendung mehr, wenn die Abstandflächentiefe von mehr als zwei Außenwänden unterschritten werde. Hier werde einmal mehr deutlich, dass die Inanspruchnahme des 16-Meter-Privilegs nicht dazu führen dürfe, dass die Grundstücke in erheblicher Art und Weise auf verschiedenen Seiten so unter Bezugnahme des 16-Meter-Privilegs eingekesselt wären, dass eine hinreichende Belichtung und Belüftung nicht mehr sichergestellt sei.

Unabhängig vom Abstandsflächenrecht selbst, sei darauf hingewiesen, dass sowohl die Besonnung durch die dreistöckige Bebauung im Osten, vor allem aber auch für die Südsonne durch die fünfstöckige Bebauung im Süden nicht mehr vollumfänglich gegeben sei und somit keiner angemessenen Abwägung unterzogen wurden.

#### **Stellungnahme**

Um die gewünschte Schließung der westlichen Blockrandbebauung zwischen den Teilbaugebieten WA Süd(3) und WA Süd(4) zu ermöglichen, wird durch die Festsetzung eines durchgehenden Bauraums sowie der Festsetzung, dass innerhalb der Bauräume Baukörper durchgehend zu errichten sind, ein Grenzanbau grundsätzlich zugelassen. Für das o. g. Anwesen sind maximal fünf Vollgeschosse festgesetzt, um bei einer Neustrukturierung des Grundstücks das Erscheinungsbild in Bezug auf die Höhenentwicklung der angrenzenden Neubebauung aufgreifen zu können. Eine unzumutbare Verschattung bzw. nicht hinreichende Belichtung ist nicht zu erwarten. Gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse können somit sichergestellt werden.

#### **1.9.2.5. Umweltgesichtspunkte**

Ferner wurde darauf hingewiesen, dass auch Umweltbelange dem derzeitigen Planentwurf entgegen stünden:

Der Eckdatenbeschluss zeige auf, dass zwischen Bahn und der entstehenden

Bebauung mindestens ein 16 m breiter Biotopverbundstreifen freizuhalten sei, welcher auf mindestens elf Meter Breite ausreichend besonnt bleiben müsse. Durch die südlichen Bebauungen als auch die östlichen Bebauungen, die nicht nur dreistöckig, sondern meist fünf- bis sechsstöckig seien, sei eine ausreichende Belichtung und Besonnung des elf Meter breiten Streifens nicht mehr sichergestellt.

### **Stellungnahme**

Die Planungen wurden bereits mit dem Aufstellungs- und Eckdatenbeschluss (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 05242) dahingehend angepasst, dass die Breite des Biotopkorridors auf maximal zehn Meter reduziert wurde, um möglichst viel nutzbare lärmreduzierte Flächen im zukünftigen Wohngebiet zu schaffen. Dieser Biotopstreifen sollte ursprünglich am östlichen Rand des ca. sechs Meter breiten Bahnpflegestreifens angrenzen und sich von dort aus in östlicher Richtung erstrecken. Seitdem wurden die Planungen weiter entwickelt.

Zunächst wurde der Planungsumgriff dahingehend reduziert, dass sämtliche Bahnflächen von diesem nicht mehr erfasst werden, da hier ein Fachplanungsvorbehalt besteht. Außerdem wurde der Bereich der zukünftigen Quartiersmitte dahingehend reduziert, dass diese aus dem Umgriff herausgenommen und lediglich im Bereich der bestehenden P+R-Anlage die bahnbegleitende Dienstbarkeitsfläche (Fuß- und Radwegeverbindung) sowie die Ausgleichsfläche, in die Planung einbezogen wurde.

Die Flächen für den o. g. Biotopkorridor in einer Breite von ca. zehn Metern liegen aber nur zum Teil innerhalb des Planungsgebiets und können nur insoweit durch das Bebauungsplanverfahren gesichert werden. Im Nordteil des Planungsgebiets auf Höhe der öffentlichen Grünfläche wird eine ca. 2.000 m<sup>2</sup> große Ausgleichsfläche festgesetzt, die sich südlich anschließend verschmälert und in einer Breite von durchschnittlich ca. sieben Metern Breite festgesetzt wird. Im Abschnitt zwischen Dülferstraße und Bernhardstraße werden auf einer Länge von ca. 95 m Ausgleichsflächen mit einer Breite von ca. fünf Metern mit einer deutlichen Aufweitung im südlichen Bereich festgesetzt.

Südlich der Bernhardstraße befindet sich der Biotopstreifen vollständig auf Bahngrund und ist dort durch Planfeststellungsbeschluss vom 13.05.2020 bereits als Ausgleichsfläche der Deutschen Bahn AG (DB) für die S-Bahnlinie S1 in einer durchschnittlichen Breite von 14,5 m mit einer Fläche von ca. 3.890 m<sup>2</sup> planfestgestellt. Östlich davon wird auf Höhe des WA Süd(2) und (3) unmittelbar angrenzend an die planfestgestellte Ausgleichsfläche der DB im Planungsgebiet eine weitere linsenförmige Ausgleichsfläche festgesetzt. Zudem wird vertraglich südlich der Lerchenstraße, außerhalb des Planungsgebiets, eine weitere Ausgleichsfläche mit einer Fläche von ca. 2.500 m<sup>2</sup> als Trittsteinbiotop für den Biotopverbundkorridor für trockenheitsliebende Tier- und Pflanzenarten gesichert.

Zwischen westlicher Planungsgebietsgrenze und dem entlang des östlichsten Gleises in einer Breite von sechs Metern verlaufenden Bahnpflegestreifen existieren derzeit neben der planfestgestellten Ausgleichsfläche, insbesondere südlich von dieser Ausgleichsfläche, weitere Bahnflächen mit unterschiedlichen Struktu-

ren und damit unterschiedlicher Biotopqualität in einer Größenordnung von ca. 4.500 m<sup>2</sup>, welche die festgesetzten Ausgleichsflächen innerhalb des Planungsumgriffs und die planfestgestellte Ausgleichsfläche auf DB-Grund derzeit faktisch ergänzen, jedoch nicht rechtlich gesichert sind. Die bahneigenen Flächen stehen für eine Überplanung durch den Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108a nicht zur Verfügung, insbesondere besteht ein Fachplanungsvorbehalt.

In Verbindung mit der Festsetzung der im Umgriff liegenden Ausgleichsflächen wird auch vertraglich die Umsetzung auf Basis des Pflege- und Entwicklungskonzepts gesichert. Neben den Ausgleichsflächen innerhalb des Umgriffs mit einer Größe von ca. 6.100 m<sup>2</sup>, wird auch die externe Ausgleichsfläche südöstlich der Lerchenstraße mit ca. 2.500 m<sup>2</sup> in das Ausgleichsflächenkonzept mit einbezogen. Somit werden insgesamt ca. 8.600 m<sup>2</sup> über den Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108a für den Biotopverbundkorridor an aufwertbaren Flächen gesichert. Die Flächen werden zudem durch die planfestgestellten Ausgleichsflächen der DB mit einer Größe von ca. 3.900 m<sup>2</sup> ergänzt, so dass insgesamt ca. 12.500 m<sup>2</sup> für den Biotopverbund trockenheitsliebender Arten rechtlich gesichert sind. Die Sicherung der Ausgleichsflächen innerhalb des Umgriffs wird vor diesem Hintergrund als ausreichend beurteilt, um die angestrebte Funktion des Biotopverbundkorridors für trockenheitsliebende Arten entlang der Bahntrasse in Verbindung mit der planfestgestellten Ausgleichsfläche der DB für die S1 und der externen Ausgleichsfläche zu gewährleisten.

Bei der Überprüfung der Besonnung der Biotopverbundachse wurde die Tagundnachtgleiche betrachtet. Das bedeutet, dass zur Tagundnachtgleiche eine Besonnung von acht Stunden (von ca. 10 Uhr bis zum Sonnenuntergang um ca. 18 Uhr) sichergestellt sein muss. Daraus ergibt sich eine im Hinblick auf die Besonnung hilfsweise zu berücksichtigende Abstandsflächentiefe von 0,8 H. Die aus dieser hilfsweise heran gezogenen Abstandsflächentiefe bei maximaler Ausnutzung der Bauräume in Richtung Westen gebildeten Abstandsflächen überlagern mehrere Abschnitte des gesamten Biotopkorridors (alle rechtlich gesicherten Flächen sowie Flächen auf Bahngrund mit optionaler, aber rechtlich nicht gesicherter Biotopentwicklung) auf einer Gesamtfläche von ca. 2.350 m<sup>2</sup>. Flächen innerhalb des geforderten Zehn-Meter-Korridors werden allerdings innerhalb des Planungsumgriffs nur auf einer Gesamtfläche von ca. 800 m<sup>2</sup> überlagert, damit sind knapp 10 % der durch den Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108a gesicherten Biotopflächen temporär verschattet.

Von den insgesamt rechtlich gesicherten Ausgleichsflächen (Flächen im Umgriff des Bebauungsplanes, vertraglich gesicherte Ausgleichsfläche südlich der Lerchenstraße, planfestgestellten Ausgleichsflächen der DB für die S1) in einer Größe von ca. 12.500 m<sup>2</sup> sind knapp 16 % (1.976 m<sup>2</sup>) von einer temporären Verschattung betroffen.

Der potentielle Gesamtkorridor (gesicherte Ausgleichsflächen und Bahnflächen mit Biotopqualität) mit einer Größe von ca. 17.000 m<sup>2</sup> wird auf einer Gesamtfläche von ca. 2.350 m<sup>2</sup> durch Verschattung beeinträchtigt.

Somit werden ca. 14 % dieses potentiellen Gesamtkorridors zur Tagundnachtglei-

che weniger als acht Stunden, aber mehr als sechs Stunden besonnt sein. Etwa die Hälfte davon (ca.8 %) ist mindestens sieben Stunden besonnt.

Kleinflächige Überschreitungen werden an anderer Stelle durch einen größeren Abstand kompensiert. Eine ausreichende Besonnung des Biotopverbundes bleibt demnach gewährleistet

#### **1.9.2.6. Städtebaulicher Wettbewerb**

Im Übrigen sei bereits der städtebauliche Wettbewerb fehlerhaft gewesen. Die Preisrichter konnten sich von der zukünftig entstehenden Situation, insbesondere von dem o. g. Anwesen mit der Bestandsbebauung kein hinreichendes Bild machen.

Das im Wettbewerbsverfahren dargestellte Modell habe einen gravierenden Fehler aufgewiesen:

So wurde das o. g. Anwesen nicht in der tatsächlich vorhandenen Gegebenheit mit den baulichen Anlagen dargestellt, sondern ohne das Bauwerk als alleearartige Zugangsstraße.

Der Wettbewerb sei daher auf Grund dieser Umstände fehlerhaft, was ebenfalls Auswirkungen auf die Abwägung im Rahmen des § 1 Abs. 7 BauGB habe.

#### **Stellungnahme:**

Der Vorwurf, dass sich die Preisrichter\*innen kein hinreichendes Bild vom o. g. Anwesen machen konnten und der städtebauliche Wettbewerb somit fehlerhaft gewesen ist, ist unzutreffend.

Das Bestandsgebäude war Teil des Modells. Unabhängig davon, ob sich in dem Modell zur Preisgerichtssitzung das Bestandsgebäude befand oder nicht, konnte sich das Preisgericht u. a. durch umfangreiches Planmaterial ein hinreichendes Bild von der Bestandssituation machen. Im verbindlichen Bauleitplanverfahren wurde der Bereich des Bestandsgebäudes städtebaulich geprüft und im Hinblick auf das städtebauliche Einfügen, eine gesicherte Erschließung und die Erfordernisse des Immissionsschutzes überplant.

#### **1.10. Bund Naturschutz in Bayern e. V.**

Der Bund Naturschutz hat sich mit Schreiben vom 13.10.2017 geäußert und mitgeteilt, dass er den Bebauungsplan mit Grünordnung in der zum Verfahren nach § 3 Absatz 1 BauGB vorgelegten Fassung ablehne.

Begründet hat er dies wie folgt:

Es wurde bemängelt, dass die Mitwirkung von Umweltschutzverbänden an dem öffentlichen Verfahren nur eingeschränkt möglich sei, da zum Zeitpunkt der Durchführung des Verfahrens nach § 3 Abs. 1 BauGB jegliche Datengrundlage zur vorhandenen Umweltsituation fehle. Es werde daher unter Verweis auf § 2 BauGB eine grundlegende Erfassung und Kartierung der vorliegenden Flora

und Fauna gefordert, da hier möglicherweise Lebensräume für z. B. verschiedene Schmetterlings-, Vogel- und Fledermausarten vorhanden sein könnten. Es wurde um die Möglichkeit gebeten, diese Informationen einzusehen, wenn sie vorliegen.

Die vorgesehene Biotopfläche in Form eines Biotopverbundstreifens entlang der Bahntrasse stelle aus Sicht des Bund Naturschutz keinen ausreichenden Ersatz für die zu bebauenden Flächen dar.

Aus dem Luftbild der damals beigelegten Broschüre sei zu entnehmen, dass ein großer Teil der zu bebauenden Fläche einen Baumbestand aufweise, den es zu schützen gelte.

Für die Neupflanzung sollten ausschließlich autochthone Baumarten verwendet werden.

Die im Bebauungsplan vorgesehenen Flächen würden derzeit teilweise als landwirtschaftliche Flächen genutzt und dienen dem Menschen als wichtige Lebensgrundlage. Mit der ständig zunehmenden Überbauung landwirtschaftlicher Flächen würden die Nahrungsmittel an immer entfernteren Standorten produziert, was weite Transportwege zur Folge habe.

Durch den Erhalt dieser Flächen in München könnten schädliche Treibhausgas-Emissionen reduziert werden. Daher sollten diese Flächen nicht bebaut werden.

Die geplante Bebauung bedeute eine deutliche Versiegelung der bisher freien und landwirtschaftlich genutzten Flächen, wodurch sich eine lokale, nicht zu unterschätzende Klimawirkung ergebe, die eine Erhöhung der lokalen Temperatur zur Folge haben könnte. Die wichtige Entstehung von Frischluft für städtische Gebiete werde durch diese Versiegelung verhindert. Daher würden dringend flächensparende Bauweisen mit mehrgeschossigen Häusern angeregt.

Die Errichtung von Tiefgaragen könne einen erheblichen Eingriff in den Grundwasserhaushalt darstellen. Daher werde die Erstellung eines hydrologischen Gutachtens gefordert, um sicherzustellen, dass durch die geplanten Baumaßnahmen keine Beeinträchtigungen oder Schäden entstünden und nachteilige Veränderungen des Grundwassers ausgeschlossen würden.

Um einer großflächigen Versiegelung entgegen zu wirken, seien grundsätzlich Tiefgaragen zu bevorzugen. Alle weiteren Stellplätze seien mit wasserdurchlässigem Material zu gestalten.

Die Radwegführung parallel zur Bahnlinie sei zu begrüßen.

Es werde aber gefordert, im Planungsgebiet angedachte Radfahrstreifen festzusetzen. Für eine optimale Nutzung sollten möglichst beidseitige Fahrradwege von 2,0 m Breite, jedoch mindestens 1,50 m Breite entsprechend der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) hergestellt werden.

Es fehlten außerdem Angaben zu geplanten Fahrradabstellplätzen. Sie sollten überdacht und diebstahlsicher an der Oberfläche realisiert werden, um eine Anfahrt mit dem Fahrrad so attraktiv wie möglich zu gestalten.

Gefordert wurde ferner der Bau von Fußgängerwegen. Sie sollten ebenfalls eine Breite von mindestens 2,0 m aufweisen und im Bebauungsplan graphisch dargestellt werden.

Die im vorgenannten Öffentlichkeitsverfahren vorgelegten Planunterlagen enthielten keine näheren Angaben zur Begrünung der Dächer oder der baulichen Ausrichtung zur Nutzung erneuerbarer Energien.

Daher werde gefordert, die Begrünung auf Flachdächern in den Bebauungsplan aufzunehmen, ebenso wie die Festsetzung solarthermischer und photovoltaischer Anlagen.

#### **Stellungnahme:**

Die Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs.1 BauGB soll möglichst frühzeitig erfolgen und diese über die allgemeinen Ziele und Zwecke und die voraussichtlichen Auswirkungen der Planung öffentlich unterrichten. Im vorliegenden Bebauungsplanverfahren erfolgte dies mithilfe eines Faltblattes auf Grundlage des zwischenzeitlich erarbeiteten „Rahmenplans“, welcher aus dem Siegerentwurf des vorangegangenen städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerbs weiterentwickelt wurde. Erhebungen zu relevanten umweltbezogenen Daten wie vorhandener Baumbestand, Strukturkartierungen sowie faunistische Erhebungen (Reptilien, Vögel, Fledermäuse) erfolgten für einen Großteil des Planungsgebietes bereits im Vorfeld des Bebauungsplanverfahrens und wurden bei den Zielen und Maßnahmen im Rahmen des Aufstellungs- und Eckdatenbeschluss bzw. des sich daran anschließenden städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerbs eingespeist. Die Erhebungen wurden im Laufe des Verfahrens ergänzt und aktualisiert. Darüber hinaus wurden vorhandene Datengrundlagen wie das Arten- und Biotopschutzprogramm der Landeshauptstadt München berücksichtigt. Diese Gutachten sind einsehbar.

Im Rahmen der o. g. Erhebungen konnte festgestellt werden, dass die unbebauten Flächen mit fortschreitender Sukzession ihre Eignung als Biotopverbundflächen für Trockenlebensräume immer weiter einbüßen.

Die Planungen wurden bereits mit dem Aufstellungs- und Eckdatenbeschluss (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 05242) dahingehend angepasst, dass die Breite des Biotopkorridors auf maximal zehn Meter reduziert wurde, um möglichst viel nutzbare lärmreduzierte Flächen im zukünftigen Wohngebiet zu schaffen. Dieser Biotopstreifen sollte ursprünglich bereits am östlichen Rand des ca. sechs Meter breiten Bahnpflegestreifens angrenzen und sich von dort aus in östlicher Richtung erstrecken. Diesbezüglich und darüber hinaus wurden die Planungen seitdem weiter entwickelt.



Der Planungsumgriff im Bereich der zukünftigen Quartiersmitte wurde dahingehend reduziert, dass die Quartiersmitte aus dem Umgriff herausgenommen wurde und lediglich im Bereich der bestehenden P+R-Anlage die Dienstbarkeitsfläche (Fuß- und Radwegeverbindung) sowie die Ausgleichsfläche in die Planung einbezogen wurde.

Flächen für den o. g. Biotopkorridor in einer Breite von ca. zehn Metern liegen aber nur zum Teil innerhalb des Planungsgebiets und können nur insoweit durch das Bebauungsplanverfahren gesichert werden.

Zudem wird vertraglich südlich der Lerchenstraße eine weitere Fläche von ca. 2.500 m<sup>2</sup> gesichert, die als Trittsteinbiotop den Biotopkorridor (Ausgleichsfläche) ergänzt.

Im Detail wird auf die Ausführungen unter 1.9.2.5. verwiesen.

Die Sicherung der Ausgleichsflächen innerhalb des Umgriffs in Verbindung mit den vertraglich gesicherten externen Ausgleichsflächen wird vor diesem Hintergrund als ausreichend beurteilt, um die angestrebte Funktion des Biotopverbundkorridors für trockenheitsliebende Arten entlang der Bahntrasse in Verbindung mit der planfestgestellten Ausgleichsfläche der DB für die S1 und der externen Ausgleichsfläche zu gewährleisten.

Zwar wird der geplante, zukünftige Biotopverbundkorridor flächenmäßig deutlich geringer sein als die bisher unbebauten Flächen, durch ein entsprechendes Pflege- und Entwicklungskonzept wird jedoch die Qualität der Flächen für trockenheitsliebende Arten deutlich verbessert und damit der Eingriff in Bezug auf den Funktionsverlust kompensiert.

Zusätzlich zu den festgesetzten Ausgleichs-/Biotopflächen innerhalb des Planungsumgriffs wird der Ausgleich für Eingriffe in Natur und Landschaft, der entsprechend des Leitfadens zur Eingriffsregelung in der Bauleitplanung bilanziert wurde, in einer Größenordnung von ca. 4,3 ha im Bereich des Ökokontos Fröttmaninger Heide nachgewiesen.

Bei dem Baumbestand handelt es sich überwiegend um Gehölze, die durch natürliche Sukzession entstanden sind. Ältere dominante Baumbestände finden sich v. a. im Bereich von Gartengrundstücken sowie entlang der Ratoldstraße. Die Baumschutzverordnung gilt im Umgriff des Bebauungsplanes nicht. Der Bebauungsplan sieht vor, den wertvollsten Baumbestand (v. a. im Bereich Raheinstraße 3) zu erhalten. Von den ca. 320 erfassten Gehölzen entsprechen ca. 170 Bäume den Kriterien der BaumschutzVO. Als Kompensation für den weitgehenden, unvermeidbaren Verlust dieser Bäume werden rund 220 Bäume neu gepflanzt (Festsetzung von 42 Bäumen in den öffentlichen Grünflächen, 43 Bäumen in Rahein- und Ratoldstraße sowie ca. 135 Bäumen in den allgemeinen Wohngebieten durch die Festsetzung, dass pro 300 m<sup>2</sup> nicht überbauter Fläche mindestens ein Laubbaum zu pflanzen ist.) In der freien Natur ist die Verwendung gebietseigener Gehölze gesetzlich vorgeschrieben (§ 40 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG)). Der Begriff „gebietseigen“ ist von dem Begriff „autochthon“ zu unterscheiden. Autochthones Pflanz- oder Saatgut ist an Ort und Stelle in München

und der unmittelbaren Umgebung entstanden also urwüchsig oder es stammt von solchen örtlichen Herkünften ab. Seine Verwendung ist in jedem Falle empfehlenswert. Autochthones Material steht aber nicht in jedem Fall zur Verfügung. Eine rechtliche Verpflichtung zur Verwendung autochthoner Gehölze im Sinne der oben stehenden Definition besteht auch in der freien Natur nicht. Bei der Auswahl der Baumarten innerhalb der Baugebiete sowie der öffentlichen Verkehrsflächen ist die oben genannte gesetzliche Regelung nicht anzuwenden, es wird auf die Beschränkung auf autochthone oder gebietseigene Baumarten verzichtet. Hier soll der Bebauungsplan auch die Möglichkeit eröffnen, ein möglichst breites Spektrum an standortgerechten Baumarten zuzulassen, um sowohl auf gestalterische Aspekte als auch auf die Klimaauswirkungen reagieren zu können, indem ein großes Spektrum an Baumarten zum Einsatz kommt. Im Idealfall können standortheimische Baumarten gewählt werden, die mit Blick auf den Klimawandel eine gute Entwicklungsperspektive bieten. Ziel sollte es sein, dass jeweils nur wenige Baumarten durch extreme Wetterereignisse geschädigt oder zerstört werden, was bei einer möglichst breiten Gehölzmischung am besten gelingen dürfte. Innerhalb der öffentlichen Grünflächen am nördlichen Rand des Planungsgebietes wird ein hoher Anteil an gebietseigenen Baumarten festgesetzt, um den Genpool zu erhalten. Aufgrund der unterschiedlichen Anforderungen ist jedoch auch hier ein gewisser Spielraum bei der Pflanzenauswahl einzuräumen (z. B. Pflanzung einer Obstwiese, keine Verwendung giftiger Gehölze bei Kinderspielplätzen). Für die festgesetzten Heckenstrukturen am südlichen Rand der öffentlichen Grünfläche sind gebietseigene Straucharten zu verwenden sind. Für die öffentlichen Grünflächen wurde entsprechend der Ziele des Gesetzgebers auch in der an die freie Natur angrenzenden Fläche eine Festsetzung von 70 % entsprechend § 40 BNatSchG zur Verwendung gebietseigenen Pflanzguts getroffen. Für die Ausgleichsflächen am westlichen Rand des Planungsgebietes (Biotopentwicklungsflächen) ist entsprechend § 40 BNatSchG die Verwendung von gebietseigenen Pflanz- und Saatgut umzusetzen, die Verwendung autochthoner Pflanzen ist gesetzlich nicht vorgeschrieben, wird aber als sinnvoll erachtet, sofern eine Bepflanzung vorgesehen ist und autochthone Gehölze zur Verfügung stehen.

Bei den Flächen handelt es sich überwiegend um Sukzessionsflächen. Etwa ein Viertel der Fläche mit einer Größe von ca. 2,7 ha wird noch landwirtschaftlich genutzt.

Der FNP, mit dem die städtebauliche Entwicklung gesteuert werden soll, stellt die Flächen seit vielen Jahren bereits als Bahnflächen sowie Gewerbeflächen und nicht als Flächen für die Landwirtschaft dar. Entsprechend der geänderten Zielvorstellungen der vorliegenden Planung erfolgt im Parallelverfahren für diesen Bereich eine Teiländerung des FNP von Bahn- und Gewerbeflächen in Allgemeine Wohngebiete und im Bereich der zukünftigen Quartiersmitte als Kerngebiet, entlang der Bahnflächen überlagert mit einer übergeordneten Grünbeziehung sowie in Verlängerung des Rambertweges sowie nach Nordwesten abknickend von der Herbergstraße überlagert mit einer örtlichen Grünverbindung. Mit Hilfe der

entsprechenden Festsetzungen im Bebauungsplan ist damit in diesem Bereich sowohl die Entwicklung eines Biotopkorridors entlang der Bahn als auch eine deutlich bessere Begrünung und Bepflanzung innerhalb der Allgemeinen Wohngebiete gesichert, als dies bei der Entwicklung eines Gewerbegebietes möglich wäre.

Weiter handelt es sich nur um verhältnismäßig kleine landwirtschaftliche Flächen, die hier einer anderen Nutzung zugeführt werden sollen, sodass diese keinen spürbaren Verlust im Hinblick auf landwirtschaftliche Erzeugnisse als Lebensgrundlage darstellen. Insoweit ist gerade in Bereichen innerhalb des Stadtgebiets der Landeshauptstadt München das Schaffen von dringend benötigtem neuen Wohnraum vorrangig.

Der Anregung einer flächensparenden Bauweise mit mehrgeschossigen Gebäuden wird im vorliegenden Entwurf Rechnung getragen. Durch die Bebauung erfolgt im Vergleich zum Bestand eine gut abgewogene Einengung des Kaltluftkorridors auf die Gleistrasse und den angrenzenden Biotopverbund.

Gemäß Stadtklimaanalyse der Landeshauptstadt München sorgt auch der bisher vorhandene relativ schmale Freiraumkorridor nur für eine mäßige Kaltluftlieferung. Die östlich gelegenen Freiflächen des Feldmochinger Angers stellen eine wichtige Kaltluftleitbahn im Umfeld dar. Durch die dichte Bebauung und Versiegelung sowie den Verlust von Gehölzen wird es innerhalb des Planungsgebietes im Sommer zu Aufheizungseffekten kommen. Die negativen siedlungsklimatischen Effekte der stark verdichteten Bebauungsstruktur können aber durch die Öffnung der Blockrandbebauung, Unterbrechungen der geschlossenen Randbebauung zur Gleistrasse, umfangreiche Gehölzpflanzungen sowie Dachbegrünungen in gewissem Maße begrenzt werden. Die günstige siedlungsklimatische Situation in den östlich angrenzenden Wohngebieten wird sich aufgrund deren lockerer, gut durchgrünter Einzelhausbebauung zwischen nördlichem Siedlungsrand und Jakob-Sturm-Straße bzw. Geschossbebauung mit hohem Grünvolumen südlich der Jakob-Sturm-Straße jedoch nur bedingt verschlechtern (v. a. geringere nächtliche Abkühlung im Bereich der westexponierten Fassaden der Geschossbebauung an der Ratoldstraße).

Ein hydrologisches Gutachten wurde erstellt mit dem Ergebnis, dass bei der Begrenzung der Bauwerkssohle von Untergeschossen auf max. fünf Meter unter GOK ein problematischer Grundwasseraufstau mit Schadenspotentialen für die angrenzende Bestandsbebauung und die geplanten Neubauten vermieden werden kann. Die Veränderungen des Grundwassers liegen innerhalb der zulässigen Grenzwerte. Im gesamten Wohngebiet werden die nachzuweisenden Stellplätze in eingeschossigen Tiefgaragen untergebracht, lediglich im WA Nord(4) sind die bauordnungsrechtlich notwendigen Kfz-Stellplätze innerhalb des Wohngebietes oberirdisch zulässig. Im WA Süd(3) sind für den Hol- und Bringverkehr der Kita bis zu vier Stellplätze oberirdisch entsprechend der Festsetzung im Planteil zulässig. Soweit es funktional möglich ist, sind sie wasserdurchlässig herzustellen. Für die Ausführungsplanung der oberirdischen Stellplätze im WA Süd(3) ist das

Baureferat zuständig, hier ist im Bauvollzug zu prüfen, ob die Stellplätze wasser-durchlässig ausgeführt werden können. Die Besuchsstellplätze für die allgemeinen Wohngebiete sind größtenteils im Straßenraum angeordnet und teilweise auch mit Bäumen überstellt.

Der Straßenquerschnitt der Ratoldstraße südlich der Franz-Kötterl-Straße ist so bemessen, dass beidseitig der Fahrbahn ein Fahrradschutzstreifen von 1,50 m zuzüglich eines Sicherheitsstreifens von 0,50 m untergebracht werden kann. Im Abschnitt zwischen Franz-Kötterl-Straße bis Dülferstraße kann beidseitig der Fahrbahn ein Fahrradschutzstreifen von 1,75 m, auch wenn dieser aus oben genannten Gründen hier nicht vollumfänglich den Forderungen aus dem Radentscheid entspricht, vorgesehen werden sowie kann und soll auf beidseitige Längsparker sowie zugehörigen Sicherheitsstreifen von je 0,50 m aufgrund fehlender Grundstücksverfügbarkeit verzichtet werden. In der Raheinstraße wird der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt.

Die Breite der Fußwege ist mit mindestens 2,5 m bemessen, dies ist in der Planzeichnung als Hinweis vermerkt.

Bahnparallel dient jedoch ergänzend ein Fuß- und Radweg zur Vernetzung innerhalb des Quartiers, weitgehend in einer Breite von 5,50 m, welcher zusätzlich von der Öffentlichkeit auch genutzt werden kann. Hierdurch werden die Belange des Fuß- und Radverkehrs gestärkt.

Aufgrund des großen Flächenbedarfes für die nach Fahrradabstellplatzsatzung (FabS) erforderlichen Fahrradabstellplätze werden diese ebenfalls in den Tiefgaragen überdacht und diebstahlsicher untergebracht, um die Freiflächen von diesen Einrichtungen freizuhalten. Zusätzlich ist die Unterbringung einer angemessenen Anzahl von Besuchsstellplätzen an den Hauseingängen zulässig.

Der Bebauungsplan setzt im Planungsgebiet Flachdächer sowie eine mindestens extensive Dachbegrünung mit einer durchwurzelbaren Mindestgesamtschichtdicke von 20 cm fest. Auf Teilflächen sind private und gemeinschaftliche Dachgärten zulässig. Für die Ausführung von Dachgärten ist eine intensive Dachbegrünung mit einer durchschnittlichen Mindestgesamtschichtdicke von 40 cm und mit einem Mindestflächenanteil von 40 % der Dachgartenfläche festgesetzt. Ebenso sind technische Anlagen zur Nutzung von erneuerbarer Energien in Form von Solarenergie in Kombination mit einer Dachbegrünung zulässig.

## **2. Stellungnahmen eines Bürgers außerhalb des formalen Verfahrens nach § 3 Abs. 1 BauGB**

Außerhalb der öffentlichen Darlegung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB hat die Landeshauptstadt München über die Regierung von Oberbayern eine Stellungnahme eines Bürgers zu drei Bebauungsplanverfahren (Hochmuttinger-/Herbergstraße, Ratold-/Raheinstraße und Lerchenauer Feld) zugeleitet bekommen. Da die Einwendungen mehrere Bebauungsplanverfahren, die alle in der Gemarkung Feldmoching liegen, betreffen und verspätet erst im Sommer 2020 abgegeben wurde, wird diese Bürgereinwendung gesondert wiedergegeben und nicht mit den vor-

stehenden Einwendungen zusammengefasst. Es werden die Passagen dieser Bürgereinwendung abgebildet, die sich entweder speziell auf das Bebauungsplanverfahren Nr. 2108a beziehen bzw. von allgemeiner Natur sind und sich auch auf dieses Bebauungsplanverfahren beziehen.

Auch wenn diese Einwendungen außerhalb des Verfahrens und nicht direkt bei der Landeshauptstadt München vorgetragen wurden, hat sie doch davon Kenntnis erlangt und es ist sachgerecht und zielführend, diese verspätet vorgebrachten Belange dennoch im Verfahren zu behandeln und in die Abwägung einzustellen.

Da sich die Argumentationen teilweise auf alle drei Bebauungspläne beziehen, werden sie in diesen Passagen gesamtheitlich wiedergegeben.

Vor der Umsetzung der drei Bebauungspläne Lerchenauer Feld, Hochmuttingerstraße und Ratoldstraße in Feldmoching solle aufgrund der besonderen Ortsrandlage die dafür notwendige verkehrstechnische Infrastruktur insbesondere die Höhenfreiheit der Bahnübergänge geschaffen werden. Die Verkehrsinfrastruktur müsse zuerst ertüchtigt werden, da sonst ein Verkehrsinfarkt erwartet werde. In diesem Zusammenhang werde gefordert, die Verhältnismäßigkeit der Baumaßnahmen ganzheitlich zu betrachten. Als Beispiel werde auf den Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2106 (Hochmuttingerstraße) verwiesen, der die Höhenfreimachung bis zum Jahr 2030 als Grundlage beim Prognose-Nullfall 2030 voraussetze. Es werde gefordert, dass die Landeshauptstadt München sich an das Verkehrsgutachten halten müsse, in dem die Höhenfreiheit der beiden Schranken (Lerchenauer Straße und Feldmochinger Straße) im Jahr 2030 als Grundlage unterstellt werde. Im Umkehrschluss sei bis zu diesem Zeitpunkt die verkehrsmäßige Leistungsfähigkeit nicht gegeben. Aufgrund des politischen Nutzungsdrucks und der Nichtbeachtung des Gutachtens bestünden erhebliche Zweifel an der objektiven Beurteilung der Baumaßnahmen.

Auch werde eine Takterhöhung zu höheren Schließzeiten an den Bahnübergängen führen und sich weiter negativ auf die Verkehrssituation insbesondere bei mehreren tausend Neubürger\*innen auswirken. Ein Verkehrsabfluss in südlicher Richtung sei ohne extreme Rückstaus nicht möglich. Gänzlich würden verkehrsmäßige Betrachtungen zum Rückfluss des Verkehrs zurück nach Feldmoching fehlen.

Gedankenspiele, Machbarkeitsstudien und Vorprojektgenehmigungen seien nicht ausreichend. Es werden Fakten gefordert. Als Beispiel wurde die Überlegung einer Anbindung an die BAB 99 angeführt. Diese Anbindung wurde durch politische Neustrukturierung wieder verworfen. Damit lebe das Verkehrsproblem hinsichtlich des Pendelverkehrs durch Feldmoching wieder auf; z. B. Überlastung in West-Ost-Richtung (Dülferstraße/Paul-Preuß-Straße).

Es wurde auch die Befürchtung geäußert, dass das sich überproportional vergrößernde Feldmoching mit dem Verkehrsproblem allein gelassen werde und aufgrund der Corona-Krise aufgrund knapper werdender öffentlicher Gelder an der Höhenfreimachung gespart werde.

Zusammenfassend werde bis zu einer Umsetzung der Baumaßnahmen wenigstens die Höhenfreimachung des Bahnübergangs Fasanerie gefordert, auch wenn im Verkehrsgutachten von zwei höhenfreien Bahnübergängen ausgegangen werde.

**Stellungnahme:**

Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2108a wurden zum Nachweis der Verkehrsverträglichkeit Verkehrsuntersuchungen durchgeführt. Dabei wird zunächst ein sog. Prognosenullfall gebildet, der die absehbaren Siedlungsentwicklungen berücksichtigt, z. B. Bebauungsplan Nr. 2108b (Quartiersmitte), Bebauungsplan Nr. 2106 (Herbergstraße) und Bebauungsplan Nr. 2138 (Lerchenauer Straße). Der Planungs-Prognosehorizont liegt aktuell beim Jahr 2035.

Des Weiteren wurde die Höhenfreimachung des Bahnübergangs Fasanerie und der Lerchenauer Straße unterstellt. Für die Fasanerie soll im Jahr 2021 das Planfeststellungsverfahren eröffnet werden. Eine Inbetriebnahme ist bei optimalem Planungs- und Bauverlauf bis 2030 möglich.

Eine Höhenfreimachung des Bahnübergangs Lerchenauer Straße erscheint noch vor dem Jahr 2035 möglich. Da beide Bahnübergänge Teil des Hauptstraßennetzes sind, die Lerchenauer Straße zudem eine Staatsstraße, wird die Höhenfreimachung der heute beschränkten Bahnübergänge als alternativlos angesehen.

Da u. a. auf Grund politischer Willensbekundungen die Weiterverfolgung der Verlängerung der Schleißheimer Straße an die A99 fraglich ist, wurde jedoch eine „worst case“ Betrachtung durchgeführt. Dabei wurde auch von einem Bahnübergang in der Lerchenstraße wie im Bestand ausgegangen.

Diese "worst case" Betrachtung wurde im Prognoseplanfall der Entwicklung des Bebauungsplans Nr. 2108a hinzugefügt. Laut Gutachten konnte eine verträgliche Abwicklung des Verkehrs mit den vorgeschlagenen Maßnahmen, insbesondere an den Knotenpunkten Dülferstraße/Ratolstraße und Dülferstraße/Raheinstraße (auch des Pendelverkehrs durch Feldmoching) nachgewiesen werden. (s. im Detail Ausführungen unter Punkt 1.4.1)

Um diese Ertüchtigungsmaßnahmen an den Knotenpunkten qualifiziert umsetzen zu können, sollen die verkehrlichen Entwicklungen in diesem Bereich im Rahmen eines allgemeinen Monitorings überprüft werden, auch im Zusammenhang mit künftig weiteren Maßnahmen in den angrenzenden Gebieten im Münchner Norden. Der Bebauungsplan sichert bereits Fahrbahnbreiten, welche den „worst-case“ berücksichtigen, so dass ein Ausbau der Knotenpunkte möglich ist.

**3. Beteiligungsverfahren nach § 4 Abs. 1 und 2 BauGB**

Das Verfahren nach § 4 Abs. 1 BauGB wurde im Zeitraum vom 16.10.2017 mit 16.11.2017, das Verfahren nach § 4 Abs. 2 BauGB wurde im Zeitraum vom 28.06.2019 mit 31.07.2019 durchgeführt. Im Rahmen dieser Verfahren gingen die

nachfolgenden Stellungnahmen ein.

### **3.1. Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr**

Das Bayerische Staatsministerium teilte mit Schreiben vom 14.08.2019 folgendes mit.

Der Freistaat Bayern habe in Abstimmung mit der Deutschen Bahn (DB) das Programm „Bahnausbau Region München“ für die zukünftige Gestaltung des Schienenpersonennahverkehrs in der Metropolregion auf den Weg gebracht. Neben den Maßnahmen, die sich konkret bei der DB in Planung bzw. in Bau befänden oder schon realisiert werden konnten, werden im Rahmen dieses Programms eine Vielzahl von Maßnahmen zunächst auf ihre verkehrliche Wirkung sowie ihre Machbarkeit geprüft, bevor sie fester Bestandteil des Programms werden können. Eine dieser zu untersuchenden Maßnahmen umfasse den möglichen bestandsnahen Ausbau der Bahnstrecke München–Freising–Landshut.

Um über diese Maßnahmen entscheiden zu können, würden die erforderlichen Machbarkeitsstudien auf den Weg gebracht. Aufgrund der Vielzahl und Komplexität der Untersuchungen seien erste Ergebnisse zu der genannten Maßnahme frühestens in der zweiten Jahreshälfte 2020 zu erwarten. Gleichwohl werde es als grundsätzlich notwendig erachtet, die längerfristige Option, den Bahnhof Feldmoching für mögliche Entwicklungen im Schienenverkehr bedarfsgerecht infrastrukturell anpassen zu können, offen zu halten. Die Strecke München–Freising zähle zu den am stärksten ausgelasteten Bahnstrecken im Großraum München. Es werde diesbezüglich auf die Stellungnahme vom 08. Dezember 2015 an die Landeshauptstadt München zur Anfrage wegen Freihaltebelangen in der Landeshauptstadt München (Az. IIE2-3551.4-002/14), die weiterhin Gültigkeit behielte und bei der Entwicklung des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2108a sowie die zugehörige Änderung des Flächennutzungsplans mit integrierter Landschaftsplanung zu berücksichtigen sei, verwiesen.

#### **Stellungnahme der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr vom 08. Dezember 2015:**

Wie zuletzt im Schreiben vom 25. September 2015 zum Ausdruck gebracht, gehe es um die längerfristige Option, den Bahnhof Feldmoching für mögliche Entwicklungen im Schienenverkehr bedarfsgerecht infrastrukturell anpassen zu können. Dabei werde davon ausgegangen, dass im Bedarfsfall ein Gleis zuzüglich den Anlagen für die Oberleitung hinzukäme, was einen zusätzlichen Flächenbedarf von etwa sieben Metern Breite bedingen würde.

Die als notwendig erachtete längerfristige Ausbauoption des Bahnhofs Feldmoching beruhe auf der Prognose einer unverändert anhaltenden Nachfrageentwicklung im Schienenpersonenverkehr in der Metropolregion München.

#### **Stellungnahme:**

Der Hinweis zur Machbarkeitsstudie im Programm „Bahnausbau Region München“ wird zur Kenntnis genommen. Die geforderten Freihaltebelange werden

durch den Bebauungsplan umfassend berücksichtigt. Bei der Festsetzung des Geltungsbereichs des Bebauungsplans wurde die Freihaltezone von sieben Metern Breite ab Mitte des bestehenden östlichsten Gleises für den Bedarfsfall, dass ein zusätzliches Gleis mit entsprechenden Anlagen für die Oberleitung benötigt wird, berücksichtigt. Diese Vorgabe war auch Bestandteil der Auslobung für den Wettbewerb und wurde entsprechend vom Siegerentwurf berücksichtigt. Die benötigte Freihaltezone befindet sich mit Blick auf den Fachplanungsvorbehalt der Bahn außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans. Der Bebauungsplan steht der längerfristigen Ausbauoption folglich nicht entgegen.

### **3.2. Deutsche Telekom Technik GmbH**

Die Deutsche Telekom hat mit Schreiben vom 28.06.2019 Vollzugshinweise gegeben. Im Übrigen hat sie gebeten, als Festsetzungen in den Bebauungsplan in allen Straßen und Gehwegen geeignete und ausreichende Trassen für die Unterbringung von Telekommunikationsanlagen vorzusehen. Bei der Bauausführung sei darauf zu achten, dass Beschädigungen der vorhandenen Kommunikationslinien vermieden werden und aus betrieblichen Gründen (z. B. im Falle einer Störung) der ungehinderte Zugang zu den Telekommunikationslinien jederzeit möglich sei.

#### **Stellungnahme:**

Die Hinweise zum Bauvollzug werden an die Planungsbegünstigte und die Lokalbaukommission zur Kenntnis und Beachtung im Vollzug gegeben. Eine Festsetzung, dass in den Verkehrsflächen Trassen für die Unterbringung der Telekommunikationsanlagen vorzusehen sind, ist nicht erforderlich. Telekommunikationsleitungen sind grundsätzlich innerhalb der öffentlichen Verkehrsflächen zulässig.

### **3.3. Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV)**

Der MVV teilte mit Schreiben vom 17.07.2019 mit, dass grundsätzlich aus Sicht des Verkehrsverbundes keine Einwände gegen diese Planung bestünden.

Es werde jedoch vorsorglich auf folgende, nach eigener Einschätzung wichtige Anregung für den weiteren Verfahrensverlauf hingewiesen:

Gerade aufgrund der optimalen Anbindung der Entwicklungsareale an den ÖPNV (S-Bahn, U-Bahn, Busangebot) sei der Zugang zum ÖPNV von entscheidender Bedeutung. Der Zugang in Quartiersmitte sollte daher durch eine attraktive Platzgestaltung aufgewertet werden, um möglichst viele Fahrgäste auf den ÖPNV verlagern zu können.

Dies betreffe vor allem die Ausstattung mit ausreichenden Abstellmöglichkeiten für Fahrräder. Die heute vorhandenen, nur teilweise dem Standard entsprechenden Radständer (140 Stück) sollten grundsätzlich erhalten bzw. durch moderne Systeme ersetzt werden. Gleichwohl könne angenommen werden, dass durch die Gebietsentwicklung (1,4 km Längenausdehnung Nord-Süd = rund 700 m zum Zugang) neben dem Fußverkehr auch zusätzliche Fahrradflächen induziert wür-



den.

Die Flächen für die entsprechenden Abstellmöglichkeiten und gegebenenfalls Erweiterungsflächen sollten von Anfang an Berücksichtigung finden. Eine attraktive und zugangsnaher Situierung steigere die Nachfrage und führe zudem zur Reduzierung von unerwünschtem wilden Abstellen von Rädern auf der Platzfläche.

Im Vorgriff auf die Ausführungen zu künftigen Überlegungen zu P+R-Angeboten in Feldmoching sollten vorab erste Anregungen übermittelt werden:

Die bestehende Anlage mit 156 Stellplätzen sei voll ausgelastet und solle erhalten bleiben. Mittelfristig sei die im Beschluss der Landeshauptstadt München (Gesamtkonzept P+R- und B+R-Anlagen) vom 24.01.2007 festgehaltenen Erweiterungen auf rund 300 Stellplätze anzustreben. Durch die mögliche Errichtung in einem Bauwerk mit Mehrfachnutzung, aber auch aufgrund der zentralen Lage in der Quartiersmitte, solle bei den zukünftigen Planungsüberlegungen ein Augenmerk auf der späteren betrieblichen Handhabung liegen. Gesonderte Zufahrten zur Sicherstellung der zweckentsprechenden Nutzung, aber auch zur Vermeidung von Nutzerkonflikten (z. B. Besucher\*innen) sollten in die Überlegungen mit einfließen.

Es sei zu beachten, dass das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) derzeit prüfe, ob die Strecke München-Landshut ertüchtigt bzw. mehrgleisig ausgebaut werden könne.

### **Stellungnahme:**

Einen attraktiven Zugang zum ÖPNV am U- und S-Bahnhof Feldmoching hat das Planungskonzept soweit möglich berücksichtigt. Eine diesbezüglich attraktive Platzgestaltung ist ausdrücklich erwünscht und wird durch die Aufweitung der Bernhardstraße am Bahnhofzugang ermöglicht. Diese Aufweitung sorgt einerseits für eine angenehme Durchlässigkeit querender Fußgänger\*innen und Fahrradfahrer\*innen. Im Bereich der westlichen Aufweitung der Bernhardstraße können im Bauvollzug unter Berücksichtigung der verkehrlichen Belange vor Ort, insbesondere von Rettungsflächen und der Zufahrt zur Ausgleichsfläche gegebenenfalls weitere untergeordnete in einer öffentlichen Verkehrsfläche zulässige Anlagen, wie überdachte Anlagen für den öffentlichen Personennahverkehr bzw. Bike & Ride o. a. umgesetzt werden.

Im Rahmen des Bebauungsplans kann jedoch allenfalls eine öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt werden, die konkrete Ausgestaltung erfolgt erst auf Ebene der Ausführungsplanung. Derzeit bestehen hier notwendige, vorhandene Rettungsflächen vor dem Bahnhofzugang. Durch die Breite der Bernhardstraße zwischen Bahnhofzugang und Dülferstraße ist auch die Errichtung eines beidseitigen Gehweges und eine entsprechend gute Zugänglichkeit möglich. Für die Detailplanung ist das Baureferat zuständig. Der Hinweis zum Bauvollzug wird an das Baureferat zur Kenntnis und Beachtung gegeben.

Um die Ausstattung mit ausreichenden Abstellmöglichkeiten für Fahrräder zu ge-

währleisten, sollten hier die heute vorhandenen Radständer erhalten bzw. soweit möglich durch moderne Systeme ersetzt werden. Diese Aspekte können jedoch nicht Gegenstand von Festsetzungen in Bebauungsplänen sein. Der Wunsch wird jedoch an den Bauvollzug weitergeleitet. Bezüglich der Menge an Fahrradabstellplätzen wird durch die Planung im Rahmen der Aufweitung der Bernhardstraße ggf. auch eine B+R Anlage künftig umsetzbar.

Das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) wurde aufgrund des Hinweises des MVV beteiligt. Das STMB hat daraufhin mit Schreiben vom 14.08.2019 für einen eventuell zukünftigen Bedarfsfall, dass ein zusätzliches Gleis mit entsprechenden Anlagen für eine Oberleitung benötigt wird, eine Freihaltezone in einer Breite von etwa sieben Meter ab der Mitte des östlichsten, bestehenden Gleises als grundsätzlich notwendig dargestellt. Die benötigte Freihaltezone befindet sich, wie unter Ziffer 3.1 bereits dargestellt, außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans. Der Bebauungsplan steht der längerfristigen Ausbauoption folglich nicht entgegen.

Diesbezüglich erfolgte insbesondere auch eine Besprechung am 10.09.2019 mit einem Vertreter des STMB und Vertretern der DB Immobilien Region Süd. Die DB Immobilien Region Süd hat in der Stellungnahme vom 31.10.2019 keine darüber hinaus gehenden Forderungen vorgetragen.

#### **3.4. Wasserwirtschaftsamt München**

Mit Schreiben vom 23.10.2017 wurde vom Wasserwirtschaftsamt München darauf hingewiesen, dass das Grundwasser bis ca. drei Meter unter GOK ansteigen könne und etwa nach Nordnordost fließe.

Im Rahmen des Verfahrens nach § 4 Abs. 2 BauGB gingen seitens des Wasserwirtschaftsamtes München, Schreiben vom 04.07.2019, keine Einwände ein. Auf gegebenenfalls erforderliche Eingriffe in das Grundwasser werde bei den dann erforderlichen wasserrechtlichen Verfahren eingegangen.

##### **Stellungnahme:**

Es wurde ein aktuelles Gutachten zum Grund- und Niederschlagswasser (am 25.01.2021 von BoSSConsult) erstellt. Darin wurden die entsprechenden Belange wie Grundwasseraufstau und Starkregenereignisse berücksichtigt.

#### **3.5. Eisenbahn-Bundesamt (EBA)**

In seiner Stellungnahme vom 23.07.2019 teilte das EBA mit, dass im Bereich des Bebauungsplans Nr. 2108a in der Vergangenheit mehrere Freistellungsverfahren nach § 23 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) sowie ein Entwidmungsverfahren durchgeführt worden seien. Dabei handle es sich um folgende Verfahren:

- Entwidmungsbescheid vom 15.10.2003 (Az. 61140 Paw 5500–14,548) für eine Teilfläche des Flurstückes 1767/27 (Gemarkung Feldmoching)
- Freistellungsbescheid vom 28.01.2009 (Az. 61130 Paw (5500-14,524)) für

- eine Teilfläche des Flurstückes 1767 (Gemarkung Feldmoching)  
• Freistellungsbescheid vom 04.02.2014 (Az. 61131-611pf/078-2013#028) für die Flurstücke 1682/2, 1767/10, 1767/11, 1767/12, 1767/13, 1767/19, 1827/2, 1831, 2272, 2272/1, 2276, 3936/2 (Gemarkung Feldmoching)

Diese Bescheide seien der Landeshauptstadt München zugestellt worden.

Weiter sei derzeit noch ein Planänderungsverfahren für das Projekt Flughafenanbindung West, 2. Baustufe für den Abschnitt „Bahnhof Feldmoching“ für geänderte landschaftspflegerische Kompensationsmaßnahmen im Zuge der Bauausführung anhängig. Auf dem Flurstück 1767 (Gemarkung Feldmoching) sei eine dingliche Sicherung für eine Fläche von 3.890 m<sup>2</sup> für die Ausgleichsmaßnahme A 3 vorgesehen.

Die Immissionen aus der bestehenden Bahnstrecke 5500 München–Regensburg seien im Rahmen des Bebauungsplanes zu berücksichtigen. Entsprechende Schutzvorkehrungen gegen Verkehrslärm seien im Bebauungsplan festzusetzen. Des Weiteren sei unter Punkt 2.4.2 der Bebauungsplanbegründung im letzten Absatz („Grundstücke für die Nutzung durch die Bahn noch gewidmet“) ausgeführt, dass eine bahnkonforme Überplanung der geplanten o. g. Ausgleichsfläche im Rahmen des o. g. Planänderungsverfahrens für die S 1 Flughafenanbindung möglich sei. Weitere Ausführungen dazu und in welcher Form eine bahnkonforme Überplanung erfolgen solle, seien nicht ersichtlich. Eine Stellungnahme hierzu sei daher leider nicht möglich. Es würden deshalb dagegen vorsorglich Bedenken erhoben.

Die Landeshauptstadt München bereitet den Antrag auf Freistellung der übrigen Flächen vor und wird diesen zeitnah stellen.

#### **Stellungnahme:**

Die Hinweise zu den vorliegenden Entwidmungs- und Freistellungsbescheiden werden zur Kenntnis genommen.

Das Planänderungsverfahren für das Projekt Flughafenanbindung West für geänderte landschaftspflegerische Kompensationsmaßnahmen grenzt westlich an den Geltungsbereich des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2108a an. Der Planfeststellungsbeschluss für das Vorhaben „Änderung der kompensatorischen Ausgleichsmaßnahmen im Zuge der Bauausführung“ erfolgte am 13.05.2020. Die Umsetzung der geplanten Kompensationsmaßnahmen ist durch die Festsetzungen nicht eingeschränkt, eine gemeinsame Herstellung und Pflege beider Ausgleichsflächen wäre sinnvoll, da diese konzeptionell gemeinsam entwickelt worden sind (s. Pflege- und Entwicklungskonzept zum Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108a).

Ursprünglich wurde im Hinblick auf eine optimierte Gestaltung der geplanten Kompensationsfläche der Deutschen Bahn im Zusammenspiel mit der innerhalb des im Umgriff des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2108a befindlichen an die Kompensationsfläche angrenzenden Ausgleichsfläche das Ziel verfolgt, eine

zweite Planänderung anzustreben. Dieses Vorhaben wurde zurückgestellt und vom Verfahren des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2108a entkoppelt. Somit ergibt sich aus den Festsetzungen des Bebauungsplans definitiv kein Erfordernis für eine bahnrechtstkonforme Überplanung. Eine bahnkonforme Überplanung erfolgt deshalb durch den o. g. Bebauungsplan nicht mehr.

Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans wurde eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt. Das Schallgutachten berücksichtigt die hohen Verkehrslärmpegel, die von der Bahnstrecke 5500 München–Regensburg ausgehen und reagiert durch entsprechende schalltechnische Schutzvorkehrungen, die im Bebauungsplan festgesetzt werden.

### 3.6. Deutsche Bahn AG

Die Deutsche Bahn AG DB Immobilien teilte im Verfahren nach § 4 Abs. 1 BauGB mit Schreiben vom 12.01.2018 mit, dass gegen die geplante Bauleitplanung bei Beachtung und Einhaltung der nachfolgenden Bedingungen/Auflagen und Hinweise aus Sicht der DB AG und ihrer Konzernunternehmen keine Bedenken bestünden.

- Die Abstandsflächen der geplanten Lärmschutzwand im Bahnhofsbereich von km ca. 15,1 – 14,7 und 14,45 – 13,85 dürften nicht auf Flächen der DB Netz AG fallen. Es werde gebeten, dies zu berücksichtigen.
- Weiterhin seien Flächen der DB Netz AG ( z. B. Ausgleichsflächen der DB AG, nördlich und südlich der Unterführung Herbergstraße) im westlichen Bereich des Bebauungsplangebietes von der Bauleitplanung rechtswidrig überplant.  
Planfestgestellte Betriebsanlagen der Eisenbahn könnten in die Bauleitplanung nur nachrichtlich aufgenommen werden. Bei den überplanten Flächen handle es sich um gewidmete Eisenbahnbetriebsanlagen, die dem Fachplanungsvorbehalt des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) unterliegen. Änderungen an Eisenbahnbetriebsanlagen unterlägen demnach dem Genehmigungsvorbehalt des EBA.
- Darüber hinaus wurden Hinweise zu infrastrukturellen Belangen und für Bauten nahe der Bahn gegeben. Hierzu erfolgten im Rahmen des Verfahrens gemäß § 4 (2) BauGB noch Ausführungen, die dort detailliert zusammen gefasst sind.

Im Rahmen des Verfahrens nach § 4 Abs. 2 BauGB teilte die Deutsche Bahn AG DB Immobilien mit Schreiben vom 31.10.2019 mit, dass gegen die geplante Bauleitplanung bei Beachtung und Einhaltung der nachfolgenden Bedingungen/Auflagen und Hinweise aus Sicht der DB AG und Ihrer Konzernunternehmen keine Bedenken bestünden. Grundlage dafür seien die geänderten Planunterlagen/geplanten Änderungen vom 15.10.2019 im Vergleich zu den Unterlagen vom

28.06.2019.

- Die Abstandsflächen gem. Art. 6 BayBO sowie sonstige baurechtliche und nachbarrechtliche Bestimmungen seien einzuhalten. Im Bebauungsplan sei Folgendes festgesetzt: Gegenüber der Bahn gelte die Regelung nach Art. 6 Abs. 5 Satz 2 BayBO. Es gäbe gegenüber den Flächen der Bahn keine einzuhaltenden Abstandsflächen. Eine Übernahme von Abstandsflächen auf Flächen der DB Netz AG sei somit nicht erforderlich.
- Es befänden sich keine Flächen der DB AG im Geltungsbereich des Bebauungsplans.
- An die vorgesehene Ausgleichsfläche der S1 in Planfeststellung grenze teilweise die geplante Lärmschutzwand an. Bzgl. der sich ergebenden Verschattung der Ausgleichsfläche, die unberücksichtigt bleiben könne, erfolge die Zustimmung zum Bebauungsplan.  
Die Anschüttung von Halbwällen westlich der vorgesehenen Lärmschutzwände bleibe ausschließlich auf Flächen der Planungsbegünstigten begrenzt. Der Böschungsfuß rücke auf der gesamten Länge zwei Meter (Schutzstreifen) von der vorhandenen Kabeltrasse der DB AG ab.

Bei der Ausführung der Halbwälle ausschließlich aus skelettreichem Material (Kies, Schotter) mit einer maximalen Böschungsneigung von 1:3 und der Ausführung des westseitigen Böschungsfusses auf einer Breite von drei Metern (bei einer angenommenen Gesamtbreite von neun Metern) als Schotterkörper sei davon auszugehen, dass durch die Halbwallschüttung der Zufluss von Niederschlagswasser auf das DB Gelände nicht erhöht werde. Auf das Schreiben des Referates für Stadtplanung und Bauordnung vom 15.10.2019 und die vorgelegte Machbarkeitsstudie von BoSSconsult werde verwiesen.

- Der geänderten Zufahrt zum Stellwerk (und dem GSM-R-BTS) Feldmoching könne nur unter folgenden Auflagen zugestimmt werden:  
Es müsse eine ausreichend dimensionierte Zufahrt zum Stellwerk Feldmoching für Mitarbeiter\*innen, Instandhaltung und Feuerwehr gewährleistet sein.  
Der Fuß- und Radweg werde mit einer Mindestbreite von drei Metern ausgeführt, wobei die Schleppkurven für die Zufahrt mit Sattelschlepper ausgelegt sein müssen.  
Der Oberbau des Radweges bis zum Stellwerk sei mit einer entsprechenden Trag- und Deckschicht für die Befahrung mit 40 t auszulegen.  
Ein Geh-, Fahr- und Leitungsrecht der DB Netz AG sei als Grundbucheintrag zu sichern.  
Es müsse sichergestellt sein, dass das Stellwerk sowie das GSM-R-BTS erreichbar sein müsse. D. h. die im Bebauungsplan vorgesehene Zu-

fahrtsänderung müsse vor der Auflassung des Bahnübergangs hergestellt sein.

Vorsorglich werde auf die mittelfristige Erneuerung des Stellwerks hingewiesen.

- In der Lärmschutzwand müsse mindestens alle 500 m ein Durchgang bzw. eine Fluchttür (Ausführung s. Ril 804.5501) mit entsprechendem We gereicht auch angrenzender Flächen vorgesehen werden.
- Es wurden allgemeine Hinweise für das Bauen nahe der Bahn gegeben. U. a. wurde darauf hingewiesen, dass für Baumaßnahmen grundsätzlich ein Abstand von fünf Metern zum Gleisbereich einzuhalten sei. Dach-, Oberflächen- und sonstige Abwässer dürften nicht auf oder über Bahngrund abgeleitet werden. Sie seien ordnungsgemäß in die öffentliche Kanalisation abzuleiten. Einer Versickerung in Gleisnähe könne nicht zugestimmt werden.
- Die Flächen befänden sich in unmittelbarer Nähe zur Oberleitungsanlage der Bahn. Es werde ausdrücklich auf die Gefahren durch die 15.000 V Spannung der Oberleitung und die einzuhaltenden einschlägigen Bestimmungen hingewiesen. Es sei ein Schutzabstand von drei Metern zu unter Spannung stehenden Teilen der Oberleitung mit allen Fahrzeugen, Werkzeugen, Materialien, Personen sicherzustellen und einzuhalten.
- Neben allgemeinen Hinweisen wurde darauf hingewiesen, dass östlich der Bahnlinie die Hauptkabeltrasse des Stellwerks Feldmoching verlaufe. Ein Verlegen der Trasse sei nicht möglich. Der uneingeschränkte Zugang zum Stellwerk und den Räumen von Leit- und Sicherheitstechnik inkl. der Freifläche sei jederzeit sicherzustellen. Die Kabelanlage/der Kabeltrog der DB Netz AG dürfe nicht überbaut, überschüttet, freigegeben, überplant oder beschädigt werden. Kabelmerkmale dürften nicht entfernt werden. Der Schutzabstand zur Kabeltrasse/zum Kabeltrog müsse feldseitig mindestens zwei Meter betragen. Die Kabelschächte müssten zum Zwecke der Instandhaltung/Entstörung jederzeit zugänglich bleiben. Ergänzend wurde darauf hingewiesen, dass die Lagedarstellung der Kabeltrasse sich noch auf die nicht geprüften Spartenpläne, die seitens der DB AG zur Verfügung gestellt worden seien, beziehe. Die genaue Lage der Kabeltrassen werde derzeit in Abstimmung mit der DB Netz AG eingemessen.
- Die Planung betreffe einen Kaufgegenstand, der durch die DB AG, DB Immobilien, verkauft worden sei. Auf den Kaufvertrag inklusive Nachtrag und die dort geregelten Rechte werde verwiesen.

Die ehemaligen Bahnflächen seien mittlerweile von Bahnbetriebszwecken freigestellt.

**Stellungnahme:**

Zu den Schreiben vom 12.01.2018 und 31.10.2019

- Soweit durch die nach Bebauungsplan zulässigen Gebäude Abstandsflächen in Richtung Bahnflächen ausgelöst werden, werden diese auf die Grenze des Planungsgebiets verkürzt. Damit fallen insoweit rechtlich keine Abstandsflächen auf die Flächen der Bahn. Gleiches gilt im Bereich des Stellwerkgrundstücks Flst. Nrn. 1767/15 und 1767/16 auch für die dort verlaufende Lärmschutzwand. Soweit die Lärmschutzwand im weiteren Verlauf in Richtung Norden unmittelbar an der Grundstücksgrenze zu Bahnflächen festgesetzt ist, ist jedoch keine Verkürzung der Abstandsflächen auf Null möglich, entsprechend der BayBO handelt es sich aber bei diesen Flächen um solche, auf die gemäß Art. 6 Abs. 2 Satz 3 BayBO Abstandsflächen fallen dürfen, weil es sich bei diesen entweder um öffentliche Verkehrsflächen oder um in tatsächlicher Hinsicht nicht bebaubare Flächen handelt (planfestgestellte Ausgleichsflächen bzw. Flächen unmittelbar am Gleis).
- Flächen der DB Netz AG/gewidmete Flächen/Anschüttung  
Aufgrund der Äußerungen der DB im Verfahren nach § 4 Abs. 1 BauGB wurden die Bahnflächen aus dem Planungsumgriff herausgenommen (Reduzierung im Westen), ebenso wurde auf die Anböschung von bahneigenen Flächen im weiteren Verfahren verzichtet.  
Die Anschüttung von Halbwällen westlich der vorgesehenen Lärmschutzwände bleibt ausschließlich auf Flächen der Planungsbegünstigten begrenzt. Dabei verbleibt zwischen vorhandener Kabeltrasse und Wallschüttung ein mindestens zwei Meter breiter Streifen, der von Überschüttungen, Einbauten und Gehölzpflanzungen freigehalten wird. Es nicht. Davon auszugehen, dass durch die Anschüttung der Zufluss von Niederschlagswasser auf das Bahn-Gelände in relevantem Umfang erhöht wird.

Die Ausführungen zur Planfeststellung werden zur Kenntnis genommen. Die planfestgestellte Ausgleichsfläche befindet sich außerhalb des Umgriff. Der Einwand zur Verschattung wurde geprüft, mit dem Ergebnis, dass eine ausreichende Belichtung des Biotopkorridor auch künftig gegeben ist.

Mit Entwidmungsbescheid vom 15.10.2003 und mit Freistellungsbescheid vom 04.02.2014 sind Grundstücke im Umgriff des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2108a von der Nutzung der Bahn freigestellt worden. Die Landeshauptstadt München betreibt das Verfahren zur Freistellung für die restlichen Grundstücke beim Eisenbahnbundesamt (EBA), damit früh-

zeitig vor Satzungsbeschluss ein Fachplanungsvorbehalt auch auf den übrigen Flächen im Umgriff ausgeschlossen ist.

Die Landeshauptstadt München hat damit die Planungshoheit über die vom Bebauungsplan erfassten Flächen bzw. wird diese voraussichtlich bis zum Satzungsbeschluss haben.

- Geänderte Zufahrt zum bestehenden Stellwerk und dem GSM-R-BTS  
Die vorgesehene Zufahrt zum Stellwerk zwischen WA Süd(7) und WA Süd(8) wurde entsprechend der Stellungnahmen hinsichtlich ihrer Erfordernisse und auch der Verkehrssicherheit optimiert. Die Dienstbarkeitsfläche wurde entsprechend den Anforderungen für eine Zu- und Ausfahrt, auch geeignet für Sattelschlepper (40 t) sowie für die Feuerwehr, angelegt. Belange der Verkehrssicherheit wurden dabei durch die Festsetzungen eines im Südwesten zurückgenommenen Bauraumes sowie einer Einfriedung der nördlich von diesem geplanten Freiflächen berücksichtigt. Der Oberbau der Zufahrt mit einer Trag- und Deckschicht für die Befahrung mit 40 t ist Teil der Ausführungsplanung und nicht auf Ebene des Bebauungsplans regelbar. Grundsätzlich steht der Bebauungsplan dem aber nicht entgegen. Die Zufahrt zum Stellwerk ist über ein Geh- und Radfahrrecht zugunsten der Allgemeinheit, ein Fahrrecht (FB) sowie Leitungsrecht (LB) zugunsten der Landeshauptstadt München und zugunsten des jeweiligen Eigentümers der Flst. Nrn. 1767/15 und 16 gesichert. Die Befahrbarkeit mit 40 t wird über Regelungen im städtebaulichen Vertrag sichergestellt. Die Mitteilung hinsichtlich der geplanten mittelfristigen Erneuerung wird zur Kenntnis genommen und wurde sowohl bei der Traglast der Zuwegung für Baustellenfahrzeuge und Sattelschlepper als auch im Hinblick auf eine ausreichende Belichtung im Rahmen der Belichtungsstudie bereits berücksichtigt. Die Befahrbarkeit durch einen Sattelschlepper (40 t) schafft insoweit die Erschließungsvoraussetzungen, welche auch Anforderungen für Feuerwehr und Müllfahrzeugen ausreichend Rechnung tragen. Der Umbau und die Auflassung des Bahnübergangs Lerchenstraße wird in einem gesonderten Verfahren durchgeführt, bei dem die Erschließung zu prüfen ist.  
Ein Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit ist vorgesehen.
- In der Lärmschutzwand werden an zwei Stellen (zwischen WA Süd(2) und WA Süd(3) und südlich angrenzend an die Geh- und Radwegverlängerung der Herbergstraße) und insoweit wie gefordert mindestens alle 500 m ein Durchgang bzw. eine Fluchttür zugelassen und hier entsprechende Festsetzungen für die Schalldämmung der notwendigen Tore getroffen. Die Details der Herstellung der Tore sind eine Frage des Bauvollzugs. Die Planungsbegünstigte hat Kenntnis von den entsprechenden Vorgaben. Eine Zugangsmöglichkeit besteht im Bereich der Fluchttüren, die jeweils unmittelbar an den bahnbegleitenden Wegeverbund gelegen sind und an die das festgesetzte Gehrecht für die Allgemeinheit an-



schließt; die daran noch anschließenden Ausgleichsflächen gehen nach Herstellung und zweijähriger Entwicklungspflege nach erfolgter Abnahme durch die Landeshauptstadt München in städtisches Eigentum über, sodass ein Zugang über diese ggf. künftig mit der Landeshauptstadt München vereinbart werden kann. Die Festsetzungen sehen zudem Dienstbarkeiten für den Katastrophenschutz vor.

- **Allgemeine Hinweise für Bauten nahe der Bahn**  
Der Hinweis zum Bauvollzug wird an die Planungsbegünstigte, die Lokalbaukommission und das Baureferat zur Kenntnisnahme und Beachtung weitergegeben und kann lt. Bebauungsplan eingehalten werden.
- **Hinweise bezüglich Oberleitung**  
Der Hinweis zum Bauvollzug wird an die Planungsbegünstigte, die Lokalbaukommission und das Baureferat zur Kenntnisnahme und Beachtung weitergegeben.
- **Betriebsnotwendige Kabel**  
Der Hinweis zum Bauvollzug wird an die Planungsbegünstigte, die Lokalbaukommission und das Baureferat zur Kenntnisnahme und Beachtung weitergegeben.  
Eine Neuvermessung der Kabeltrasse im grenznahen Bereich zum Planungsgebiet ist im Zeitraum vom 25.11. bis 05.12.2019 erfolgt. Diese liegt überwiegend auf Flächen der DB AG, geringfügig jedoch auch grenznah im Planungsgebiet innerhalb der geplanten Ausgleichsfläche. Das Pflege- und Entwicklungskonzept für die Ausgleichsflächen innerhalb des Planungsumgriffs berücksichtigt die Lage der Kabeltrassen insofern, dass der östlich an die Kabeltrassen angrenzende Bereich von zwei Metern von Überfüllungen, Einbauten und Anpflanzungen, die eine Gefährdung der Leitungen darstellen, freigehalten wird. In diesem Bereich ist lediglich die Entwicklung eines Magerstandortes für trockenheitsliebende Arten vorgesehen. Nach Verhandlungen wurde von der DB Netz AG inzwischen eine geringere Breite des Schutzstreifens im Bereich des Planungsgebiets von einem Meter in östlicher Richtung sowie Regelungen zum Belassen, Benutzen, Betreten und Befahren der im Grundeigentum der Planungsbegünstigten fraglichen Flurstücke für ausreichend erachtet. Eine Regelung bezüglich der Kabelschutzzone erfolgt über den städtebaulichen Vertrag. Es bestehen vertragliche Verpflichtungen der Planungsbegünstigten zur Sicherung der Kabeltrasse.
- Auch die erwähnten noch einzutragenden dinglichen Rechte aus dem Vertragsverhältnis zwischen Planungsbegünstigter und Bahn nimmt der städtebauliche Vertrag Bezug. Diese stehen der Planung nicht entgegen.

### 3.7. Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG)

Seitens der BEG als Bestellerin der Schienenpersonennahverkehrsleistungen in Bayern bestünden lt. Schreiben vom 10.07.2019 im Rahmen ihrer Zuständigkeit keine Einwände gegen den Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108a, sofern dieser einem möglichen Ausbau der Bahnlinie München-Freising-Landshut-Regensburg (Strecke 5500) nicht entgegenstehe. Dieser werde aktuell im Rahmen von Machbarkeitsstudien zum Programm Bahnausbau Region München im Auftrag des Freistaates Bayern gutachterlich untersucht.

#### **Stellungnahme:**

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Bebauungsplan steht dem Ausbau der Bahnstrecke München-Freising-Landshut-Regensburg (Strecke 5500) nicht entgegen. Bei der Festsetzung des Geltungsbereichs des Bebauungsplans wurden die Belange der Bahn umfassend berücksichtigt. Bereits im Vorfeld zum Aufstellungs- und Eckdatenbeschlusses fanden Gespräche mit dem Freistaat Bayern zu einem möglichen Gleisausbau statt. Im Zuge dessen wurde seitens DB AG und des Bayerischen Staatsministeriums eine sieben Meter breite Freihaltezone ab Mitte des östlichsten bestehenden Gleises für Bahnzwecke gefordert. Diese Vorgabe war auch Bestandteil der Auslobung für den Wettbewerb und wurde entsprechend vom Siegerentwurf berücksichtigt. Die benötigte Freihaltezone befindet sich unter Berücksichtigung des Fachplanungsvorbehalts der Bahn außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans.

### 3.8. Industrie- und Handelskammer (IHK)

Mit Schreiben vom 20.10.2017 begrüßte die IHK generell, dass der Verordnungsgeber auf die Probleme innerörtlicher Gemengelage reagieren und gezielt eine urbane Nutzungsmischung aus Wohnen und gewerblichen Nutzungen fördern wolle.

Um immissionsschutzrechtliche Konflikte zwischen Wohnen und Gewerbe zu vermeiden, werde angeregt, im Rahmen des Bebauungsplans eine bereits angedachte Gliederung des Gebietes dementsprechend umzusetzen. Ferner werde angeregt, dass der Verlust an gewerblichen Bauflächen im Rahmen der strategischen Siedlungsentwicklung der Landeshauptstadt München an anderer Stelle ausgeglichen werde solle.

Im Hinblick auf den erforderlichen Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauBG werde das Einwirken auf das Schutzgut Mensch durch Lärm und damit verbunden die derzeitige Lärmsituation (insbesondere Vorbelastung) als relevant darzulegen erachtet. Ebenso sei eine Prognose über die Lärmentwicklung und geplante Maßnahmen zur Vermeidung abzugeben sowie Maßnahmen zur Verringerung der Lärmbelastung darzustellen und Planungsalternativen zu berücksichtigen relevant.

Im Rahmen des Verfahrens nach § 4 Abs. 2 BauGB wurde mit Schreiben vom 08.07.2019 mitgeteilt, dass ortsplanerische oder städtebauliche Einwendungen

oder Hemmnisse, die gegen die Ausweisung eines Allgemeinen Wohngebiets nach § 4 BauNVO sprächen, nicht zu erkennen seien. Es werde angeregt festzusetzen bzw. klarzustellen, dass § 9 der Bebauungsplansatzung die Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt München vorschreibe. Weitere Anregungen oder Bedenken seien nicht vorzubringen.

### **Stellungnahme:**

Der Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108a sieht die Festsetzung von zwei Allgemeinen Wohngebieten vor, in welchen auch entsprechend Gewerbe in Form der Versorgung des Gebietes dienende Läden, Schank- und Speisewirtschaften sowie nicht-störende Handwerksbetriebe regelmäßig zulässig sind bzw. in einem Teilbaugebiet auch Betriebe des Beherbergungsgewerbes. Solche sind insbesondere in den Bereichen mit festgesetzter Nicht-Wohnnutzung im Erdgeschoss möglich.

Die im Aufstellungs- und Eckdatenbeschluss angedachte Gliederung des gesamten Planungsgebietes ist auch nach Herausnahme der Quartiersmitte aus dem laufenden Bauleitplanverfahren weiterhin möglich, da einerseits in den festgesetzten Wohngebieten unterschiedliche Nutzungen entsprechend der Rahmenplanung untergebracht werden können. Ob und wie der Bereich der Quartiersmitte andererseits künftig überplant wird, wird im nachfolgenden Verfahren zum Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108b geregelt.

Auch an anderen Stellen werden im Bereich der Landeshauptstadt München weiterhin gewerbliche Flächen entwickelt.

Im Umweltbericht ist das Schutzgut Mensch insbesondere auch im Hinblick auf den Wirkungsbereich Lärm behandelt. Es wurden die erforderlichen Festsetzungen vorgesehen auf Grundlage eines erstellten Lärmgutachtens und darin enthaltenen Vorschlägen zu Schallschutzmaßnahmen.

Darüber hinaus werden Maßnahmen zur Verringerung der Lärmbelastungen für das Planungsgebiet und soweit möglich auch für die von der Planung betroffene Nachbarschaft getroffen. Dabei wurden auch Planungsalternativen geprüft.

Der Verweis auf die gültige Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt München in der Satzung ist nicht erforderlich. Die Stellplatzsatzung in der jeweils gültigen Fassung gilt grundsätzlich. Hier wird zusätzlich jedoch eine weitergehende Regelung bzgl. der Besuchsstellplätze getroffen.

In der Begründung erfolgte bereits ein entsprechender Hinweis.

### **3.9. Handwerkskammer für München und Oberbayern**

Mit Schreiben vom 15.11.2017 im Rahmen des Verfahrens nach § 4 Abs. 1 BauGB wurde von der Handwerkskammer für München und Oberbayern darauf hingewiesen, dass sich im nördlichen Teil des Plangebietes diverse bestandskräftig genehmigte Handwerksbetriebe befänden. Falls nicht anderweitige Vereinbarungen zwischen den Planungsträgern und Unternehmen getroffen wären, müsse sichergestellt werden, dass die bestandskräftigen, genehmigten, gewerblichen

Nutzungen in ihrem ordnungsgemäßen Betrieb und Wirtschaften nicht verdrängt oder durch heranrückende Wohnbebauung eingeschränkt würden. Dies gelte auch für die, von den Betrieben ausgehenden, betriebsüblichen Emissionen (Lärm, Geruch etc.) einschließlich des zugehörigen Betriebsverkehr. Wenn aufgrund der betriebsüblichen Emissionen in Verbindung mit dem geringen Abstand zur geplanten Bebauung eine Lärmbelästigung nicht ausgeschlossen werden könne, seien entsprechende Festsetzungen zu aktiven als auch passiven Schutzmaßnahmen im Plangebiet zu treffen. Derartige Maßnahmen könnten jedoch nur zu Lasten der heranrückenden Bebauung gehen.

Im Rahmen des Verfahrens nach § 4 Abs. 2 BauGB teilte die Handwerkskammer für München und Oberbayern mit Schreiben vom 22.07.2019 mit, dass keine Einwände oder Anmerkungen bestünden.

#### **Stellungnahme:**

Der ursprünglich im Norden des Planungsgebietes vorhandene Kfz-Betrieb mit einer Halle (Lackiererei, Unfallinstandsetzung) ist zwischenzeitlich an anderer Stelle im Münchner Norden neu angesiedelt. Der Betrieb besteht im Planungsgebiet nicht mehr. Die Grundstückseigentümerin dieses bisher gewerblich genutzten Bereiches ist die Planungsbegünstigte. Die Flächen stehen für eine Überplanung zur Verfügung. Innerhalb des Planungsgebietes des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2108a befinden sich keine gewerblichen Betriebe mehr. Das vorliegende Schallgutachten von Möhler und Partner in der Fassung Dezember 2020 berücksichtigt bestehende Betriebe in der Umgebung und von den Betrieben ausgehende, betriebsübliche Emissionen. Zudem wurden aktive und passive Schallschutzmaßnahmen getroffen. Die darauf resultierenden, gesetzlich erforderlichen Maßnahmen wurden in den Festsetzungen des Bebauungsplans berücksichtigt.

Im Weiteren wurde ein Erschütterungsgutachten sowie ein Gutachten bezüglich elektrischer und magnetischer Felder erstellt. Daraus resultierende, gesetzlich erforderliche Maßnahmen sind soweit erforderlich in den Festsetzungen des Bebauungsplans berücksichtigt.

### **3.10. Kreisjugendring München-Stadt**

Der Kreisjugendring München-Stadt hat mit Schreiben vom 29.07.2019 mitgeteilt, dass er aufgrund der umfangreichen Wohnbebauung in Feldmoching den Bedarf für eine weitere Kinder- und Teenagereinrichtung für gegeben halte. Zu weiteren Anmerkungen werde auf die beigefügten Stellungnahmen zum Bebauungsplan Nr. 2106 (Hochmutteringer Straße) zur Bebauung in Feldmoching verwiesen, welche hier inhaltlich ebenfalls vorgebracht würden.

Der Kreisjugendring München-Stadt spräche sich zudem, wie bereits in anderen Plänen zuvor, dezidiert gegen die Sicherstellung der Freiraumversorgung auf Dächern aus. Dachflächen könnten nur eine Ergänzung sein, jedoch dürften sie

seines Erachtens keine Kompensation ebenerdigem Flächendefizits darstellen. Frei- und Spielflächen sollten nicht nur Einwohner\*innen einzelner Gebäude zur Verfügung stehen, sondern gerade zu einem Miteinander der engeren und weiteren Nachbarschaft beitragen. Flächen auf privaten Wohnhäusern würden diesem Anspruch nicht gerecht und liefen Zielen eines nachbarschaftlichen Miteinanders zuwider. Statt dessen werde hier die Vereinzelung aufgeteilt nach Wohngebäuden gefördert. Gerade für junge Menschen würden damit keine allgemein nutzbaren und der eigenen Aneignung zur Verfügung stehenden Freiräume geschaffen.

Gemeinschaftliche Flächennutzungen auf Dächern von privaten Wohngebäuden könnten immer nur eine zusätzliche Freiflächenversorgung darstellen, nicht jedoch zur Sicherstellung der Grundversorgung herangezogen werden.

Zum Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2106 „Hochmuttinger Straße“ hatte der Kreisjugendring München-Stadt folgende Äußerung abgegeben:  
Mit Schreiben vom 16.01.2018 wurde noch einmal den Inhalt der Stellungnahme vom 27.01.2017 bekräftigt und dazu folgende grundsätzliche Anmerkungen gemacht:

In diesem Plan (Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2106) werde, ebenso wie in anderen Plänen, für Flächen für Jugendspiel der Begriff des Bolzplatzes verwendet. Es werde gebeten, diese Flächen neutral als Jugendspielflächen auszuweisen, nicht als Bolzplätze, da der Begriff des Bolzplatzes die Fläche bereits in der Planungsphase gedanklich einenge und festlege und damit impliziere vor allem die Interessen männlicher Jugendlicher zu bedienen. Im Sinne einer gendergerechten Freiflächengestaltung sei aber von Anfang an darauf zu achten, dass sowohl Mädchen als auch Jungen ihren Interessen gleichberechtigt nachgehen könnten.

Darüber hinaus habe man sich die Frage gestellt, ob die Versorgung der künftigen Schülerinnen und Schüler des Planungsgebiets im Bereich der Mittelschulen im aktuellen Bestand gesichert sei.

Der Kreisjugendring München-Stadt merke mit Schreiben vom 27.01.2017 hierzu an, dass die Versorgung von Kindern in Feldmoching mit einer eigenen Einrichtung notwendig sei. Der vorhandene Bestand an Kinder- und Jugendeinrichtungen sei für Jugendliche sicher gut zu erreichen, für Kinder sei der Weg zur nächsten Einrichtung im Hasenberg allerdings zu weit.

Die Errichtung eines zweiten Bolzplatzes im Norden, um Jugendspiel zu ermöglichen, werde begrüßt. Es sollten aber dringend andere Nutzungen gefunden werden, die auch Mädchen ansprechen. Wenn möglich sollte der bestehende Bolzplatz im Süden aufgewertet werden durch z. B. Slackline, Tanzfläche, Baumhaus oder Wasserspiel.

### **Stellungnahme:**

Im Rahmen der Festsetzung eines Allgemeinen Wohngebietes sind Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke allgemein

zulässig. Die Realisierung einer Kinder- und Teenagereinrichtung ist entsprechend im gesamten Bebauungsplangebiet möglich. Auf eine dezidierte Festsetzung kann daher verzichtet werden. Es werden Flächen festgesetzt, in denen Wohnnutzungen im Erdgeschoss explizit ausgeschlossen werden. Hier können solche Einrichtungen untergebracht werden.

Die gemeinschaftlich nutzbaren Dachgärten ergänzen für die Bewohner\*innen des jeweiligen Gebäudes innerhalb eines Bauraumes qualitativ und quantitativ das ebenerdige Freiraumangebot bestehend aus privaten Freiflächen im Bereich der Innenhöfe, aus für die Allgemeinheit zugänglichen Flächen im Bereich der Gehrechtsflächen mit entsprechenden Angeboten für Bewegung, Begegnung sowie Freizeit- und Erholungsnutzung, die netzartig das gesamte Quartier durchziehen sowie der großen öffentlichen Grünflächen im Norden. Überall dort ist ein Miteinander und eine Förderung der engeren Nachbarschaft möglich.

Die in den Baufeldern erforderlichen Spielflächen v. a. für Kleinkinder können dort ebenerdig nachgewiesen werden. Insbesondere die beiden nicht eingezäunten Spielflächen im Südteil parallel zur Bahn, die unmittelbar an die mit einem Geh- und Radfahrrecht zu Gunsten der Allgemeinheit festgesetzten Flächen angrenzen, fördern gemeinschaftliche Nutzung, wie dies auch für die Spielplätze im Bereich der öffentlichen Grünfläche gilt. Die gemeinschaftlich nutzbaren Dachflächen sind jeweils für alle Bewohner\*innen eines Gebäudes innerhalb eines Baufeldes nutzbar, so dass hier das Miteinander der engeren Nachbarschaft gefördert wird und aufgrund der Lage auf dem Dach besondere Qualitäten in Bezug auf Besonnung, Fernsicht sowie ruhigere und intimere Bereiche angeboten werden können.

Einer gendergerechten Freiflächengestaltung steht der Bebauungsplan mit seinen Festsetzungen nicht entgegen und lässt solcher auch ausreichend Spielraum. Die konkrete Ausführung ist aber auf Ebene des Bebauungsplans nicht regelbar, sondern erst auf Ebene der Ausführungsplanung. Flächenbezeichnungen wie "Bolzplatz" sind der Planzeichenverordnung zu entnehmen und werden im Rahmen der Bauleitplanung geschlechtsneutral verwendet. Darüber hinaus steht es auch Mädchen zu, ein Angebot, das historisch männlich belastet war, ebenfalls zu nutzen und nicht nur historisch "mädchen-typischen" Freizeitaktivitäten nachzugehen. In der derzeitigen Planung ist keine Bezeichnung Bolzplatz enthalten.

Soweit Kindereinrichtungen im Hasenberg I zu weit entfernt sind und seitens entsprechender Träger diesbezüglich Handlungsbedarf zur Schaffung einer näher gelegenen Einrichtung besteht, ist eine solche im geplanten Allgemeinen Wohngebiet als Anlage für soziale Zwecke grundsätzlich zulässig.

Das Referat für Bildung und Sport teilte zur Mittelschulversorgung mit, dass die Grund- und Mittelschule an der Eduard-Spranger-Straße zukünftig durch einen Neubau ersetzt wird. Die Grundschule wird dabei um zwei auf fünf Züge erweitert und die Mittelschule ebenfalls entsprechend vergrößert.

### 3.11. Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten

Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten (AELF) Ebersberg hat grundsätzlich keine Einwände, aber auf die Stellungnahmen vom 14.11.2017 und 18.02.2019 hingewiesen.

Mit Schreiben vom 14.11.2017 hat das AELF Bereich Forsten darauf hingewiesen, dass bei den Planungen folgende Flächen überplant würden, die Wald im Sinne des Art. 2 Waldgesetz für Bayern (BayWaldG) seien. Die Flächen würden sich wie folgt darstellen (Anmerkung des Referates für Stadtplanung und Bauordnung: im WA Nord(3) und Nord(4)):

1. Flurnummer bzw. Teilflächen der Flurnummern 3936/2, 3936/8, 1767/32, 1767/10, 2272/2 und 2272/0 Gemarkung Feldmoching. Im Nordteil handele es sich um einen fünf- bis zehnjährigen im Mittel sechs Meter hohen Edellaubholzbestand (Spitzahorn, Feldahorn, Ulme und Walnuss), der durch Sukzession entstanden sei. Im Süden sei der Bestand ein Edellaubholzbestand 20-40 Jahre, im Durchschnitt 35 Jahre alt, im Mittel 16 m hoch bestehend aus Spitzahorn, Esche, Ulme, Linde mit einzelnen Robilien und Weiden.
2. Flurnummer bzw. Teilflächen der Flurnummern 1767/31, 1767/12 und 1767/35 Gemarkung Feldmoching. Hier wachse ein 20-40 jähriger Edellaubholzbestand aus Spitzahorn, Esche und Linde. Am Nordrand schließe sich eine drei bis fünf jährige Eschensukzessionsfläche an. Die Bestandsgröße betrage im Mittel 20 m.
3. Teilfläche der Flurnummer 1767/27 hier stocke ein 5-15 jähriger Edellaubholzbestand aus Esche, Spitzahorn, Linde und Walnuss mit einzelnen Weiden und Eichen, im Mittel sechs Meter hoch. Auch dieser Bestand sei aus Sukzession entstanden.

Die Beseitigung von Wald zugunsten einer anderen Bodennutzungsart bedürfe der Erlaubnis, dies gelte auch für Wald, der sich auf natürliche Weise entwickelt habe, wenn sich der Bestand bereits geschlossen habe (Art. 9 Abs. 2 BayWaldG). Der Bestandsschluss sei bei entsprechender Höhenentwicklung für die oben aufgeführte Waldfläche gegeben.

Für diese Waldflächen seien keine besonderen Waldfunktionen erfasst.

Einer Rodungsgenehmigung im Rahmen des Bebauungsplanes gem. Art. 9. Abs. 8 BayWaldG stünden aus forstfachlicher Sicht keine Versagungsgründe entgegen.

Mit Schreiben vom 18.02.2019 wurde mitgeteilt, dass die Waldflächen auf mehrere Teilflächen verteilt seien. Der Bebauungsplan sehe den Erhalt wichtiger Gehölzbestände vor. Teile der Waldfläche blieben in ihrer Substanz somit erhalten. Nach Abwägung der materiell rechtlichen Situation könne der Rodung aus forstfachlicher Sicht ohne weitere Auflagen zugestimmt werden.

**Stellungnahme:**

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Gemäß Art. 9 Abs. 8 BayWaldG bedarf es keiner Erlaubnis nach Art. 9 Abs. 2 BayWaldG, soweit in Satzungen, Planfeststellungsbeschlüssen, Genehmigungen und sonstigen behördlichen Gestattungen aufgrund anderer Gesetze die Änderung der Nutzung festgelegt oder zugelassen ist. Im vorliegenden Verfahren sind Art. 9 Abs. 4 bis 7 BayWaldG sinngemäß beachtet worden. Es liegen keine einer Rodungserlaubnis entgegenstehenden Gründe vor. Insofern geht der Belang, dringend benötigten Wohnraum zu schaffen, in der Abwägung der Erhaltung des Waldes an dieser Stelle vor.

**3.12. Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege**

Das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege hat mit Schreiben vom 15.07.2019 auf bodendenkmalpflegerische Belange hingewiesen. Es werde auf die Äußerung vom 24.10.2017 und die darin mitgeteilte Notwendigkeit zur Aufnahme eines Hinweises auf den im gesamten Planungsgebiet bestehenden Erlaubnisvorbehalt nach Art. 7 Abs. 1 BayDSchG verwiesen. Es werde um entsprechende Ergänzung der Ausführung unter 2.4.4 Denkmalschutz gebeten.

Das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege hat mit Schreiben vom 24.10.2017 mitgeteilt:

Die außerordentliche Denkmaldichte im unmittelbaren Umfeld des Plangebietes (vgl. die Darstellung im bayerischen Denkmalatlas) belege die besondere Siedlungsgunst des Raumes zwischen Isar und Amper im Nordwesten Münchens bereits seit vor- und frühgeschichtlicher Zeit. Im Plangebiet müsse bei Bodeneingriffen mit hoher Wahrscheinlichkeit mit der Aufdeckung weiterer bislang unbekannter Bodendenkmäler gerechnet werden. Im gesamten Plangebiet bedürften Bodeneingriffe jeglicher Art in jedem Falle einer vorherigen Erlaubnis nach Art. 7 Abs. 1 BayDSchG, worauf gebeten werde, hinzuweisen.

Im Bereich von Bodendenkmälern sowie in Bereichen, wo Bodendenkmäler zu vermuten seien, bedürften gemäß Art. 7 Abs. 1 BayDSchG Bodeneingriffe aller Art einer denkmalrechtlichen Erlaubnis. Es werde gebeten, deshalb folgenden Text in die textlichen Hinweise auf dem Lageplan und gegebenenfalls in den Umweltbericht zu übernehmen:

„Für Bodeneingriffe jeglicher Art im Geltungsbereich des Bebauungsplanes ist eine denkmalrechtliche Erlaubnis gem. Art. 7 Abs. 1 BayDSchG notwendig, die in einem eigenständigen Erlaubnisverfahren bei der zuständigen Unteren Denkmalschutzbehörde zu beantragen ist.“

Das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege werde in diesem Verfahren gegebenenfalls die fachlichen Anforderungen formulieren.

Im Falle der Denkmalvermutung würden im Rahmen des Erlaubnisverfahrens auch Möglichkeiten zur Unterstützung der Antragstellerin bzw. des Antragstellers bei der Denkmalfeststellung geprüft. Informationen hierzu seien unter:



[http://www.blfd.bayern.de/medien/denkmalpflege\\_themen\\_7\\_denkmalvermutung.pdf](http://www.blfd.bayern.de/medien/denkmalpflege_themen_7_denkmalvermutung.pdf)

zu finden.

Es werde darauf hingewiesen, dass die erforderlichen Maßnahmen abhängig von Art und Umfang der erhaltenen Bodendenkmäler einen größeren Umfang annehmen könnten und rechtzeitig geplant werden müssten. Sollte die archäologische Ausgrabung als Ersatz für die Erhaltung eines Bodendenkmals notwendig sein, seien hierbei auch Vor- und Nachbereitung der Ausgrabung zu berücksichtigen (u. a. Durchführungskonzept, Konservierung und Verbleib der Funde). Bei der Verwirklichung von Bebauungsplänen solle grundsätzlich vor der Parzellierung die gesamte Planungsfläche archäologisch qualifiziert untersucht werden, um die Kosten für den einzelnen Bauwerber zu reduzieren (vgl. BayVGH, Urteil v. 4. Juni 2003, Az.: 26 B 00.3684, EzD 2.3.5 Nr. 3 / Denkmalpflege Informationen des BLfD 2004/I (B 127), 68 ff. [mit Anm. W. K. Göhner]; BayVG München, Urteil v. 14. September 2000, Az.: M 29 K 00838, EzD 2.3.5 Nr. 2).

Die mit dem Bayerischen Staatsministerium des Innern abgestimmte Rechtsauffassung des Bayerischen Staatsministeriums für Wissenschaft, Forschung und Kunst und des Bayerischen Landesamts für Denkmalpflege zur Überplanung von (Boden-) Denkmälern sei der Homepage:

[http://www.blfd.bayern.de/medien/rechtliche\\_grundlagen\\_bodendenkmal.pdf](http://www.blfd.bayern.de/medien/rechtliche_grundlagen_bodendenkmal.pdf)  
(Rechtliche Grundlagen bei der Überplanung von Bodendenkmälern)

zu entnehmen.

Es sei daher erforderlich, die genannten Bodendenkmäler nachrichtlich in der markierten Ausdehnung in den Bebauungsplan zu übernehmen, in der Begründung aufzuführen sowie auf die besonderen Schutzbestimmungen hinzuweisen (gem. § 9 Abs. 6 BauGB) und im zugehörigen Kartenmaterial ihre Lage und Ausdehnung zu kennzeichnen (PlanzV 90).

Die aktuellen Denkmalflächen könnten durch WMS-Dienst heruntergeladen werden.

In Umsetzung der Rechtsprechung des Bayerischen Verfassungsgerichtshof (Entscheidung vom 22. Juli 2008, Az.: Vf. 11-VII-07, juris/NVwZ 2008, 1234-1236 [bestätigt durch die nachgehenden Beschlüsse des Bundesverfassungsgerichts vom 4. November 2008, Az.: 1 BvR 2296/08 & 1 BvR 2351/08, n. v.]) werde dringend angeregt, aus städtebaulichen Gründen geeignete Festsetzungen nach § 9 Abs. 1 BauGB (z. B. nach Nummern 2, 9, 10, 11, 15, 20 [Bodendenkmal als „Archiv des Bodens“]) vorzunehmen.

### **Stellungnahme:**

Der Anregung wird gefolgt und der Verweis auf Art. 7 Abs. 1 DSchG in der Begründung sowie im Umweltbericht ergänzt.

Es befinden sich keine Bodendenkmäler gemäß Bayerischen Denkmal-Atlas im Planungsgebiet. Die Anregung, bei der Verwirklichung des Bebauungsplans solle grundsätzlich vor der Parzellierung die gesamte Planungsfläche archäologisch qualifiziert untersucht werden, ist Sache des Bauvollzugs und wird an die Pla-

nungsbegünstigte weitergegeben.

Eine nachrichtliche bzw. hinweisliche Übernahme von in der Umgebung bekannten Bodendenkmälern wurde im Bebauungsplan für die Fläche des nahe gelegene Bodendenkmal D-1-7735-0123, im Bereich von ca. 40-200 m Abstand zum Malvenweg, westlich und östlich der Lerchenstraße aufgenommen.

#### 4. P + R Park & Ride GmbH

Seitens der P + R & Ride GmbH, die zwar nicht als Träger öffentlicher Belange im engeren Sinne jedoch bezüglich ihrer Betroffenheit im Hinblick auf die Überplanung der P+R-Anlage am Bahnhof Feldmoching und das dortige Parkangebot zum Umstieg auf den ÖPNV betroffen sind, wurde mit Schreiben vom 22.07.2019 mitgeteilt, dass das Planungsgebiet eine Teilfläche des Grundstücks Flst. Nr. 1767/42 umfasse, auf dem sich ein Teil der P+R Anlage Feldmoching mit derzeit 156 Stellplätzen befände. Diese sei voll ausgelastet. Eine ersatzlose Reduzierung des aktuellen Stellplatzangebots um 45 Stellplätze für Freiflächen und einen Geh- und Radweg, wie in der Planzeichnung zum Entwurf des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2108a festgesetzt werde, sei daher ausgeschlossen.

Das Park-and-Ride-System sei Teil des öffentlichen Personennahverkehrs; die daraus resultierenden Anforderungen seien damit nach § 1 Abs. 6 Ziff. 9 BauGB in die Abwägung zum Bauleitplanverfahren einzustellende öffentliche Belange. Zu berücksichtigen sei dabei, dass die städtischen Planungen zum Park-and-Ride-System sogar einen Bedarf von ca. 250–300 P+R-Stellplätzen am U- und S-Bahnhof Feldmoching vorgäben (siehe dazu auch die Auslobung des städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerbs Ratoldstraße, Ziff. 4.6.3). Die Arbeit des ersten Preisträgers im Wettbewerbsverfahren schlage entsprechend auch eine mehrgeschossige Parkhausbebauung mit weiteren Randnutzungen vor.

Zur Realisierung der notwendigen Erweiterung des Stellplatzangebots am Standort Feldmoching sei eine Über- oder Unterbauung des derzeitigen P+R-Parkplatzes erforderlich. Erst in diesem Zusammenhang könne sinnvoll die Machbarkeit einer zusätzlichen Wegeverbindung und gegebenenfalls deren Lage und Dimensionierung auf der Fläche (Flst. Nrn. 1767/36, 1767/42) abgeklärt werden.

Ein Testentwurf für eine viergeschossige Überbauungsvariante mit 290 Stellplätzen (siehe Anlage: Konzeptstudie 1.0 Lageplan vom 04.10.2016) zeige, dass eine mögliche Wegeführung flächensparend im Bereich der östlichen Abstandsflächen des Bauwerks liegen müsse. Diese zentrale Lage der Fuß- und Radwegeverbindung würde zudem Vorteile hinsichtlich der Kriminalprävention (Übersichtlichkeit, soziale Kontrolle) haben.

Durch die westliche Positionierung des Baukörpers könne zudem eine naturnahe Freifläche am Rand der Gleisanlage einfach gegen Störungen geschützt werden. Es werde daher empfohlen, die gesamte derzeit als P+R-Parkplatz genutzte Fläche (FINrn. 1767/36, 1767/42) aus dem Geltungsbereich des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2108a herauszunehmen. Die zu Grunde liegenden Planungsziele wie Durchgängigkeit und bahnbegleitende Freiflächen mit besonderen Entwicklungsmaßnahmen könnten dann bei der späteren Überplanung dieses

Bereichs umgesetzt werden.

Ersatzweise solle bis zur Realisierung einer erweiterten P+R-Anlage in der Quartiersmitte an einer geeigneten Stelle im Planungsgebiet ein temporäres P+R-Provisorium mit einer bedarfsgerechten Stellplatzkapazität vorgehalten werden.

### **Stellungnahme:**

Der Empfehlung, die geplante dinglich zu sichernde G+R-Fläche und die geplante Ausgleichsfläche mit Biotopverbundfunktion aus der überplanten Teilfläche Flst. Nr. 1767/42 herauszunehmen, kann nicht gefolgt werden. Diese ursächliche G+R-Fläche muss künftig die Funktion einer sehr wichtigen Verbindung für Fußverkehr und Radverkehr zwischen dem südlichen und dem nördlichen Bereich des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2108a übernehmen, um insbesondere eine Anbindung an die öffentlichen Grünflächen und integrierten Kita-Standorte im Norden sowie an die Naherholungsgebiete des Münchner Norden zu sichern. Die ebenso ursächliche Ausgleichsfläche mit Biotopverbundfunktion muss hergestellt werden, damit die notwendigen Biotopverbundflächen zeitnah mit Überbauung der derzeitigen Biotopverbundflächen im Planungsumgriff bahnbegleitend gesichert sind. Lediglich ein mindestens 5,50 m breiter Streifen entlang der Bahn und zudem ein schmaler Ausgleichsflächenstreifen wird von diesem Bebauungsplan erfasst.

Der vorliegende P+R-Bedarf erfordert, das bestehende P+R-Angebot sogar zu erweitern. Dem steht die vorliegende Planung nicht entgegen. Eine zeitnahe Ausbau des P+R-Angebot durch ein temporäres zunächst oberirdisches, mehrgeschossiges P+R-Parkdeck mit ca. 300 P+R-Stellplätzen bleibt auf den verbleibenden Grundstücksflächen mit der Planung möglich sowie ebenfalls eine Berücksichtigung der Bedarfe bei den Planungen des künftigen Bebauungsplans Nr. 2108b. Entsprechende diesbezügliche Abklärungen mit der P&R GmbH sowie dem Eigentümer der Flächen, dem Kreisverwaltungsreferat der Landeshauptstadt München, wurden in Folge der Stellungnahme der P&R GmbH auch mit dem Ziel geführt, dass ein solcher Ausbau in die Wege geleitet wird. Die Umsetzung eines temporären Parkhauses steht an diesem Standort jedoch unter dem Vorbehalt, dass die Finanzierung gesichert ist. Der Stadtrat wird zu gegebener Zeit hier befasst werden, die Vorprüfungen laufen bereits.

Mittelfristig oder langfristig sollte entsprechend durch den geplanten weiteren Teilbebauungsplan Nr. 2108b die Verwirklichung von künftig 300 P+R-Stellplätzen im Zusammenhang mit einer Quartiersmitte-Entwicklung erreicht werden. Im Rahmen der Erstellung des weiteren Teilbebauungsplans Nr. 2108b kann die Integration der G+R-Verbindung in den weiteren Planungen berücksichtigt werden. Die Umsetzbarkeit eines Provisoriums ist derzeit insbesondere hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit in Vorprüfung. Baurechtlich wird diese im Bereich der bestehenden P+R-Anlage jedenfalls als möglich gesehen.

## 5. Beteiligungsverfahren nach § 4a Abs. 3 BauGB

Da sich gegenüber dem Verfahren nach § 4 Abs. 2 BauGB folgende wesentliche Änderungen ergeben haben, wurde in der Zeit vom 04.12.2020 bis 13.01.2021 das Verfahren nach § 4a Abs. 3 BauGB durchgeführt.

- Anpassung der Benennung und geringfügige Anpassungen der Strukturierung der nun zwei Baugebiete mit vier bzw. acht Teilbaugebieten (vgl. WA Nord(1) und (2), WA Süd(4), (5) sowie WA Süd (7) und (8)); und insbesondere Anpassung der Benennung wie folgt:
  - WA 1(1) wird WA Nord(1)
  - WA 1(2) wird WA Nord(2)
  - WA 2(1) wird WA Nord(3)
  - WA 2(2) wird WA Nord(4)
  - WA 3(1) wird WA Süd(1)
  - WA 3(2) wird WA Süd(2)
  - WA 3(3) wird WA Süd(3)
  - WA 3(4) wird WA Süd(4)
  - WA 3(5) wird z. T. WA Süd(4) und z. T.Süd(5)
  - WA 3(6) wird WA Süd(6)
  - WA 3(7) wird WA Süd(7)
  - WA 3(8) wird WA Süd(8).
- Teilweise Reduzierung der Gebäudehöhen in den Baufeldern 10 im WA Süd(2), 16 im WA Süd(7) und 17 im WA Süd(8),
- geänderte Straßenführung im nördlichen Teil der Raheinstraße auf Höhe der öffentlichen Grünflächen (entsprechend Fahrzeug-Schleppkurve für Abfallsorgung und insoweit auch für Feuerwehr und landwirtschaftliche Fahrzeuge),
- Errichtung einer bahnbegleitenden senkrechten Lärmschutzanlage in Form von Lärmschutzwänden bzw. teils Wall-Wand-Kombinationen sowie Anpassungen der Lärmschutzanlage im Bereich des Stellwerks,
- Lärmschutzfestsetzungen insbesondere im westlichen Bereich des Planungsgebiets und bezüglich der Erdgasregelstation sowie Begründung (insbesondere Ergänzungen bezüglich Kreuzungen Dülferstraße)
- Einfügung Bauraum für die Erdgasregelstation in der VE-Fläche
- Änderung Baugrenze und Baulinie
  - WA Süd(1) ostseitig zurückgenommen
  - Änderung „Umgrenzung von Flächen für Nebenanlagen ...“ ostseitig WA Süd(1)

- WA Süd(4) westseitig im Bereich Fl.Nr. 1800 und südlichem Anschluss zurückgenommen
- Änderung bei Baukörpern wegen Abstandsflächen, Anpassungen bezüglich der Regelungen zu Abstandsflächen und zur Sicherstellung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse sowie der Einhaltung des Sozialabstandes
- Herausnahme von Bahnflächen aus dem Planungsumgriff (Reduzierung im Westen), keine Anböschung von bahneigenen Flächen (Herausnahme der Böschungssignaturen auf Flächen der DB)
- Anpassung der Dienstbarkeiten insb. im WA Süd(4) aufgrund der o. g. Anpassung sowie im WA Süd(7) und (8) i. V. m. der Weiterentwicklung der Planung bezüglich der möglichen Zufahrt zum Stellwerk mit Berücksichtigung von Schleppkurven sowie Eintragung der Pflegezu- und -ausfahrten bzw. Zugänge Katastrophenschutz mit jeweiligen beschränkten Fahrrechten und Darstellung der Pflögetore
- Kabeltrassen (DB) und Sicherheitsstreifen im Westen berücksichtigt bei der Planung der Ausgleichsflächen
- Entfall der westlichen Baumreihe (6 Bäume) sowie von Stellplätzen in der Ratoldstraße auf Höhe Quartiersmitte sowie Verschiebung von vorgeschlagenen Baumstandorten in der Ratoldstraße auf Höhe von WA Süd(7)
- Verkleinerung der öffentlichen Grünfläche in Verbindung mit der Vergrößerung/ Änderung der nördlichen Ausgleichsfläche (Trittstein)
- Aufnahme einer Regelung zum Vogelschutz § 17 der Satzung
- Hinweisliche Darstellungen in der Verkehrsfläche Dülferstraße (insbesondere Knotenpunkte) sowie z. T. Ratoldstraße (bzgl. Fahrradschutzstreifen) angepasst; planliche Darstellung Fahrbereiche Ratoldstraße im Hinblick auf Radentscheid Verbreiterung Fahrradschutzstreifen von 1,50 m beidseitig auf 1,75 m und entspr. Verschmälerung westseitiger Gehweg von 3,00 m auf 2,50 m zwischen Dülferstraße u. Franz-Kötterl- Straße ansonsten unverändert und keine Verbreiterung des Fahrradschutzstreifen auf 2,30 m.

Im Rahmen dieses Verfahrens gingen die nachfolgenden Stellungnahmen ein.

#### **5.1. Deutsche Telekom Technik GmbH**

Die Deutsche Telekom verweist auf ihre im Rahmen des nach § 4 Abs. 2 BauGB-Verfahrens abgegebene Stellungnahme, die unverändert weiter gilt.

**Stellungnahme:**

Auf die Stellungnahme unter Punkt 3.2 wird verwiesen.

**5.2. Eisenbahn-Bundesamt (EBA)**

Das EBA hat auf seine Stellungnahme im Verfahren nach § 4 Abs. 2 BauGB verwiesen. In dieser Stellungnahme seien u. a. die bereits erlassenen Entwidmungs- und Freistellungsbescheide in diesem Bereich aufgezählt worden.

Es wurde darauf hingewiesen dass, im Planänderungsverfahren für das Projekt Flughafenanbindung West, 2. Baustufe für den Abschnitt „Bahnhof Feldmoching“ für geänderte landschaftspflegerische Kompensationsmaßnahmen der Planänderungsbeschluss mit Datum vom 13.05.2020 (Az. 65110-611pä/009-2304#004) erlassen worden sei. Mit diesem Planänderungsbeschluss sei u. a. auf dem Flst. Nr. 1767 (Gemarkung Feldmoching) eine dingliche Sicherung für die Ausgleichsmaßnahme A 3 (ca. 3.890 m<sup>2</sup>) planfestgestellt worden.

Die Immissionen aus der bestehenden Bahnstrecke sowie erforderliche Schutzvorkehrungen seien in Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108a jetzt ausführlich dargestellt.

In der Begründung des Bebauungsplans unter Ziffer 2.4.2 (Unterüberschrift „Grundstücke von der Nutzung durch die Bahn freigestellt (entwidmet) innerhalb des Planungsgebietes“, S. 62) sei von Grundstücken die Rede, die vor Satzungsbeschluss noch von Bahnbetriebszwecken nach § 23 AEG freizustellen wären. Eine nähere Erläuterung erfolgte indes nicht, z. B. um welche Grundstücke es sich handle. Soweit ersichtlich seien diesbezüglich Freistellungsanträge noch nicht beim EBA eingegangen. Diese Ausführungen in der Begründung seien für das EBA nicht nachvollziehbar. Eine Äußerung hierzu sei daher nicht möglich. Es würden vorsorglich Bedenken angemeldet.

Es werde empfohlen, die Deutsche Bahn AG, DB Immobilien am Verfahren zu beteiligen, sofern nicht bereits geschehen.

**Stellungnahme:**

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

Das Verfahren zur Freistellung von der Bahn für die restlichen Grundstücke wurde von der Landeshauptstadt München durch Antrag auf Freistellung von Bahnbetriebszwecken eingeleitet, damit rechtzeitig vor Satzungsbeschluss ein Fachplanungsvorbehalt auf den übrigen Flächen im Umgriff ausgeschlossen ist. Im Übrigen wird auf die Ausführungen unter Punkt 3.5 verwiesen.

**5.3. Deutsche Bahn**

Die Deutsche Bahn hat mit Schreiben vom 04.01.2021, 13.01.2021 und 25.01.2021 Stellung genommen.

Es wurde mitgeteilt, dass gegen die geplante Bauleitplanung bei Beachtung und Einhaltung der nachfolgenden Bedingungen/Auflagen und Hinweise aus Sicht der DB AG und ihrer Konzernunternehmen keine Bedenken bestünden.

Die Eisenbahnen seien nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz verpflichtet,

ihren Betrieb sicher zu führen und die Eisenbahnstruktur sicher zu bauen und in einem betriebssicheren Zustand zu halten (§ 4 Absatz 3 Allgemeines Eisenbahngesetz – AEG).

Zu folgenden Änderungen werden Hinweise vorgebracht:

- Bezüglich der geänderten Straßenführung im nördlichen Teil der Raheinstraße auf Höhe der öffentlichen Grünflächen (entsprechend Fahrzeug-Schleppkurve für Abfallentsorgung und insoweit auch für Feuerwehr und landwirtschaftliche Fahrzeuge) wurde darauf hingewiesen, dass bei Straßenbaumaßnahmen, welche in unmittelbarer Nähe bzw. Parallellage zu den Gleisen geplant seien, nach Inbetriebnahme eine gewisse Gefahr durch von der Fahrbahn abkommende Straßenfahrzeuge und ihrer Ladung für die Bahnanlagen ausgehen könne und zwischen Schienenweg und anderen Verkehrswegen Mindestabstände und Schutzmaßnahmen erforderlich wären; insbesondere ein Abrollen zum Bahngelände sei durch geeignete Schutzmaßnahmen anhängig von der Örtlichkeit, insbesondere Blendenschutz, zu verhindern.

Im nördlichen Bereich des Wendehammers seien die Gleisanlagen gegen unbefugten Zutritt (z. B. Stabgitterzaun mit 2,50 m Höhe) zu sichern. Zur Vermeidung des Anpralls von Fahrzeugen gegen Eisenbahnbrücken, das Abirren von Straßenfahrzeugen auf die Schienenstrecke von Straßenbrücken herab oder von Straßen, die parallel zur Schiene verliefen, seien die gesetzlichen Vorgaben und die Richtlinien für passive Schutzeinrichtungen an Straßen (RPS) und das UIC Merkblatt 777-1 bei der Planung der Schutzmaßnahmen zu beachten, z. B. die Einrichtung von Stahlschutzplanen, Betonschutzwänden, Anpralldämpfern, Ladungs-Abwurf-Rückhalte-Schutzsystemen (LARS) etc.. Die Schutzvorrichtung sei vom Bauherrn oder dessen Rechtsnachfolger kostenpflichtig zu errichten und auf dessen Kosten laufend instand zu setzen und ggf. zu erneuern.

Bei Parallellage zwischen Straße und Bahngleisen seien Sicherheitsabstände entsprechend DS 800.001 Anlage 11 einzuhalten und die oben genannten Richtlinien zu beachten und bei geringen Abständen eine Risikoanalyse erforderlich.

- Bezüglich der Anpassung der Dienstbarkeiten im WA Süd(7) und (8) i. V. m. der Weiterentwicklung der Planung bezüglich der möglichen Zufahrt zum Stellwerk mit Berücksichtigung von Schleppkurven sowie Eintragung der Pflegezu- und -ausfahrten bzw. Zugänge Katastrophenschutz mit jeweiligen beschränkten Fahrrechten und Darstellung der Pflorgetore, dass die Tore gegen unbefugten Zutritt durch Dritte von der gleisabgewandten Seite zu sichern seien und gleisseitig eine Fluchtmöglichkeit vorzusehen sei. Die Pflegezu- und Ausfahrten 5 und 6 seien ebenfalls mit Toren zu versehen.

- Die Forderung, dass der DB Netz AG ein Fahrrecht für DB Mitarbeiter (Ha-varie und Instandhaltungsmaßnahmen) analog der „Zufahrten für Feuer-wehr und Rettungskräfte) zu gestatten sei, damit ein Zugang zu den Stre-ckengleisen insbesondere zu den Toren in der Lärmschutzwand sicherge-stellt sei, wurde von der DB AG zurückgenommen
- Für die Stellwerkszufahrt wurde ein beschränktes Fahrrecht im WA Süd(8) auch zugunsten des jeweiligen Eigentümers der Flst. Nrn. 1767/15 und 1767/16 gefordert und es werde gebeten, diese Formulierung in der Sat-zung nach den Flurstücksnummern den Hinweis auf die Gemarkung Feld-moching zur genauen Identifikation der Grundstücke aufzunehmen.

Im Rahmen von Dienstbarkeiten werde ein Leitungsrecht zugunsten der Landeshauptstadt München auf den (Fremd-) Flächen eingetragen, welche dem Geh- und Fahrrecht für die Zufahrt zum Stellwerk unterlägen. Es sei derzeit, entgegen früherer Fassungen des Bebauungsplans, vorgesehen, für die DB AG kein Leitungsrecht auf diesen Flächen einzutragen. Einer Dienstbarkeit nur zugunsten der Landeshauptstadt München würde nicht zugestimmt, da dann die Rechte aus dem Leitungsrecht nur der Landes-hauptstadt München zustünden und die Bahn ihre Rechte nicht aus eigenem Recht geltend machen könnte. Es bestünde somit für die DB AG keine rechtlich abgesicherte Position.

Falls sie zukünftig Versorgungsleitungen für Anlagen/Dienste benötigen würde oder für den Fall, dass Modernisierungen durchgeführt werden müssen, wäre sie stets von der Zustimmung Dritter abhängig. Gemessen an der Bedeutung des Stellwerks, sei ein derartiger Zustand nicht hinnehmbar, zu-mal dieser nicht selbst verursacht wäre und die Beeinträchtigung anderer durch das Leitungsrecht kaum spürbar sein dürfte, da die Fläche ohnehin durch entsprechende Leitungsrechte der Landeshauptstadt München belas-tet und dementsprechend bereits hierdurch in ihrer Nutzbarkeit entspre-chend eingeschränkt sei.

Es wird gefordert, eine rechtlich abgesicherte Position (Leitungsrecht) zu-gunsten der DB AG vorzusehen, indem das Leitungsrecht auch zugunsten der Eigentümerin der genannten Grundstücke gesichert werde.

Die für die Nutzung bzw. den Betrieb des Stellwerks der DB AG auf den Flst. Nrn. 1767/15 und 1767/16, beide Gemarkung Feldmoching, erforderli-chen Versorgungsleitungen befänden sich derzeit überwiegend im Bereich der Lerchenstraße. Seitens der Landeshauptstadt München sei geplant, den bisherigen höhengleichen Bahnübergang aufzulösen und durch eine Eisen-bahnüberführung zu ersetzen. Die Zufahrt zum Stellwerk sei dann über die Lerchenstraße nicht mehr möglich, weshalb in dem Bebauungsplan ein ent-sprechendes Geh- und Fahrrecht eingetragen werden solle.



Der Anschluss des Stellwerks an Wasser-, Abwasser-, Elektrizitäts- und Telekommunikationsleitungen sei für den Betrieb des Stellwerks unerlässlich und müsse dementsprechend angemessen rechtlich gesichert werden. Es sei absehbar, dass durch die oben beschriebene Umbaumaßnahme an der Lerchenstraße die Versorgungsleitungen in der Lerchenstraße stillgelegt werden müssten, dies jedenfalls während der Bauphase, deren Dauer derzeit noch nicht absehbar sei. Die Versorgung und damit der Betrieb des Stellwerks seien deshalb nicht gewährleistet. An dieser Stelle dürfe auch auf die elementare Bedeutung des Stellwerks für den sicheren Betrieb des Bahnverkehrs, auch auf dem Gebiet der Landeshauptstadt München hingewiesen werden. Ausgehend vom bisherigen Planungsstand müsse davon ausgegangen werden, dass oben beschriebene Problematik auch nach Beendigung der Bauarbeiten an der Lerchenstraße fortexistieren werde.

Auch die Ver- und Entsorgungsleitungen für das Stellwerk verliefen zukünftig über die Flächen des Bebauungsplangebietes. Diese Flächen befänden sich nicht im Eigentum der Landeshauptstadt München.

- Bezüglich der Erreichbarkeit der angrenzend, planfestgestellten Ausgleichsfläche, dass dem Bebauungsplan nur zugestimmt werden könne, wenn die Zugänglichkeit des Grundstücks Flst. Nr. 1767 Gemarkung Feldmoching zugunsten des jeweiligen Eigentümers (DB Netz AG) gegeben sei. Hierbei sei zu beachten, dass zur Erreichbarkeit der angrenzend, planfestgestellten Ausgleichsfläche (Ausbau S1 West Bahnhof Feldmoching) der DB Netz AG, eine Zugänglichkeit (Befahrbarkeit durch einen 7,5 t LKW) zum Zweck der Zu- und Ausfahrt zur Pflege bzw. auch zur Herstellung der Ausgleichsfläche gewährleistet sein müsse.

Die Möglichkeit einer Anfahrt, der planfestgestellten Ausgleichsfläche über die bahneigenen Flächen westlich des Stellwerkes sei hierbei nicht ausreichend bzw. umsetzbar, da die Befahrbarkeit des Streifens vermutlich nicht gegeben sei. Zudem sei die bisherige Zufahrtsmöglichkeit über die Ratoldstraße (Rambertweg) (südlich) durch den Bebauungsplan nun nicht mehr gegeben, insbesondere auch durch die geplanten Abgrenzungsmauern und Lärmschutzwände.

Aus diesem Grund müsse für die angrenzend, planfestgestellte Fläche eine Zugänglichkeit (Befahrbarkeit durch einen 7,5 t LKW), zugunsten des jeweiligen Eigentümers (DB Netz AG) des Grundstücks Flst. Nr. 1767, Gemarkung Feldmoching, zum Zweck der Zu- und Ausfahrt zur Pflege und ggf. zur Herstellung der Ausgleichsfläche aufgezeigt bzw. gewährleistet werden.

Es werde um entsprechende Ergänzungen von beschränkten Fahrrechten für die Eigentümerin der Flst. Nrn. 1767 im WA Nord(2), WA Nord(3), WA Süd(2) und WA Süd(3) parallel zu den Fahrrechten der Landeshauptstadt München zu den Ausgleichsflächen gebeten.

Um diese Pflege- und Unterhaltungsmaßnahmen durchführen zu können und eine Zugänglichkeit des Grundstücks sicher zu stellen (Vermeidung einer Insellage), sei eine Zufahrt zum öffentlich gewidmeten Verkehrsnetz zwingend erforderlich.

Unter Bezugnahme auf Artikel 17 Bayerisches Straßen- und Wegegesetz sei daher seitens des Planungsträgers entweder eine Ersatzzufahrt zu schaffen oder auf andere Weise eine Zufahrtsmöglichkeit zum öffentlich gewidmeten Verkehrsnetz zu gewährleisten. Werde dies mit dem vorliegenden Bebauungsplan nicht gewährleistet, leide dieser unter einem rechtserheblichen Abwägungsmangel und könne von der DB Netz AG nicht akzeptiert werden.

Weiterhin werde auf die Stellungnahmen vom 31.10.2019 Zeichen CS.R-S-L(A1) BD Az. TÖB-MÜN-19-58306 und vom 21.01.2020 Zeichen CR.R O4-S(E1) BD Az. TÖB-MÜN-19-69012 verwiesen, welche unverändert gültig und zwingend zu beachten seien. Sollten sich zu einem späteren Zeitpunkt Auswirkungen auf den Bahnbetrieb ergeben, so behalte sich die DB AG weitere Auflagen und Bedingungen vor.

Um Beteiligung am weiteren Verfahren und zu gegebener Zeit um Übersendung des Beschlusses werde gebeten. Anträge auf Baugenehmigung für den Geltungsbereich seien der DB AG erneut zur Stellungnahme vorzulegen. Weitere Bedingungen und Auflagen behielte man sich vor.

### **Stellungnahme**

- geänderte Straßenführung  
Durch die festgesetzte durchgehende Lärmschutzmaßnahme in Form einer Wall-Wand-Kombinationen sowie durch Abgrenzungsmauern mit einer Mindesthöhe von 1,50 m besteht weitestgehend im Planungsgebiet kein Risiko eines Abrollens zum Bahngelände, zumal hier in überwiegenden Bereichen lediglich Fuß und Radverkehr stattfindet.

Für kleinere Abschnitte, in denen der Bebauungsplan noch keine der vorgenannten Schutzvorkehrungen vorsieht, werden ergänzend Zaunanlagen festgesetzt, um im Bezug auf die Sicherheitsaspekte bezüglich des Betretens der Bahnflächen zu reagieren, zumal sich hier die Geh- und Radwegebeziehungen befinden. Hierzu werden im Bereich der Quartiersmitte zwischen Dülferstraße und der festgesetzten Abgrenzungsmauer entlang der westlichen Grenze des Geltungsbereichs sowie im WA Süd (8) entlang der westlichen Grenze des Geltungsbereichs, südlich der als dinglich zu sichern gekennzeichneten Fläche G R FB LB (in Abb. 2 der Satzung rot gekennzeichnete Bereiche), Einfriedungen in Form offener, sockelloser Zäune mit einer Mindesthöhe von 1,50 m festgesetzt, soweit ein Risiko besteht.

Eine unmittelbare Parallellage zwischen einer Straße und den Bahngleisen ist im Planungsgebiet nicht vorhanden.

Im Bereich der bereits festgesetzten Wall-Wand-Kombination kann eine Blendwirkung durch den bahnbegleitenden Fahrradverkehr grundsätzlich ausgeschlossen werden. In Bereichen mit Zaunanlagen ist eine solche Blendwirkung ebenfalls nicht ersichtlich. Fahrradlampen haben eine vergleichsweise geringe Leuchtstärke. Weiter liegt der bahnbegleitende Geh- und Radweg nicht auf einer Höhe mit der Gleisanlage sondern ca. 0,60 m (im Süden) und ca. 1,50 m (im Norden) darunter. Eine Begegnung auf Augenhöhe scheidet somit aus.

Im nördlichen Bereich der Aufweitung der Raheinstraße läuft die Straße rechtwinklig auf die Gleisanlage zu. In der im Aufweitungsbereich befindlichen 90-Grad-Kurve ist ein Anprallschutz in Form einer Leitplanke errichtet.

Die Leitplanke kann jedoch im Zuge der Herstellung der Pflegezu- und -ausfahrt Tor 1 nach Norden verschoben werden.

Eine Festsetzung der Zaunanlage auf Bahngrund ist an dieser Stelle nicht möglich, da dieser nicht vom Geltungsbereich des Bebauungsplans umfasst ist, und auf Bahngrund liegen würde. Zudem ist ein kurzer Zaunabschnitt nicht sinnvoll, da nördlich keine Einfriedung anschließt und somit wirksamer Schutz entsteht.

Den Anforderungen der DB AG kann im Rahmen des Bauvollzugs nachgekommen werden. Die Planungsbegünstigte hat Kenntnis von den entsprechenden Vorgaben. Die Hinweise werden an die Planungsbegünstigte weiter gegeben.

- Anpassung Dienstbarkeiten

Der Bebauungsplan sieht bereits die Pflegezu- und ausfahrten 3 sowie 7 zugleich als Zugang Katastrophenschutz vor. Die Dienstbarkeitsregelungen sehen ein Fahrrecht zugunsten des öffentlichen Katastrophenschutzes vor, zudem besteht ein Gehrecht für die Allgemeinheit. Dies wird als ausreichend beurteilt. Die schalltechnische Gestaltung der Tore ist bei der Festsetzung in § 23 geregelt; die Details der Umsetzung sind im Bauvollzug lösbar.

Die Forderungen, Tore gegen unbefugten Zutritt durch Dritte zu sichern und gleisseitig eine Fluchtmöglichkeit vorzusehen, betreffen den Bauvollzug und werden der Planungsbegünstigten zur Kenntnis und Beachtung in der Ausführungsplanung gegeben. Der Bebauungsplan steht dem nicht entgegen. Die Planungsbegünstigte hat Kenntnis von den entsprechenden Vorgaben.

Den Forderungen bezüglich der Formulierung des beschränkten Fahr- und Leitungsrechts im Bereich des Stellwerks wurde nachgekommen, zumal auch eine Kanalleitung derzeit im Bereich des WA Süd (7) unter

den zukünftigen Baukörpern gelegen ist.

- Zugang zur planfestgestellten Ausgleichsfläche der S1 auf Flst. Nr. 1767, Gem. Feldmoching  
Die planfestgestellten Ausgleichsflächen der Bahn Flst. Nr. 1767 befinden sich nicht im Umgriff des Bebauungsplans. Zwischen der Bernhardstraße und den Bahnflächen liegt das städtischen Grundstück Flst. Nr. 1767/42, so dass hier derzeit keine direkte Zufahrtsmöglichkeit besteht. Die südlich gelegenen Flächen, die an den Bahngrund angrenzen, befinden sich in Privateigentum. Der Rambertweg ist nicht als öffentliche Straße gewidmet. Eine Zugänglichkeit der Bahnflächen zum Zweck der Zu- und Ausfahrt zur Pflege bzw. auch zur Herstellung der Ausgleichsfläche, ist wie derzeit im Bereich der Lerchenstraße und weiter über Bahngrund westlich des Stellwerks möglich. Die entsprechend notwendige Breite für einen Bahnseitenweg ist vorhanden.  
Die Herstellung der planfestgestellten Ausgleichsflächen erfolgt vor Beginn der Umsetzung der Maßnahmen im Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108a. In Abwägung des Belangs der DB an einer zusätzlichen Erschließung ihrer planfestgestellten Ausgleichsflächen über die Flächen der Planungsbegünstigten und des Belangs der Planungsbegünstigten, die Eingriffe in das Eigentum durch Eintragung von Dienstbarkeiten auf ein Mindestmaß zu reduzieren sowie des öffentlichen Belangs der Verkehrssicherheit die Geh- und Radwege betreffend, kann einer Festsetzung von Dienstbarkeiten zugunsten der DB AG für Pflegezu- und -ausfahrten nicht zugestimmt werden  
Bei Bedarf erscheint eine privatrechtliche, ggf. vertragliche, Regelung im Bereich der künftigen Ausgleichsflächen an der Bernhardstraße über eine Zufahrt zur Ausgleichsfläche nicht ausgeschlossen, diese wäre bei Bedarf künftig mit der Stadt jedoch unabhängig vom vorliegenden Bauleitplanverfahren zu regeln.

Darüber hinaus steht der Bahn eine privatrechtliche Regelung mit der Planungsbegünstigten frei.

Festsetzungen sind lediglich bezüglich des Anschlusses anderer Flächen an Verkehrsflächen möglich, an den anderen Stellen erfolgt ein Hinweis. Es wurde aber eine Festsetzung zur Gestaltung der Mauer im Bereich der Pflegezu- und -ausfahrten aufgenommen, so dass der Bebauungsplan somit der Anordnung von Toren nicht entgegen steht. Die genaue Umsetzung ist ebenfalls eine Frage des Bauvollzugs.  
Im Bereich des WA Nord(2), WA Nord(3) und WA Süd(3) befinden sich keine Ausgleichsflächen der DB AG, lediglich Bahnbegleitgrün und Bahnanlagen auf Bahngrund. Insoweit besteht kein Bedarf, eine Zugangsmöglichkeit über die Flächen der Planungsbegünstigten zu sichern. Soweit die DB AG hierfür eine Zugangsmöglichkeit benötigt, ist diese über Bahn-

grund möglich zu machen, sofern nicht bereits vorhanden.

Die DB AG wird weiterhin am Bebauungsplan-Verfahren beteiligt. Ihr wird zu gegebener Zeit der Satzungsbeschluss übersendet.

#### **5.4. Bayerische Eisenbahngesellschaft**

Seitens der Bayerischen Eisenbahngesellschaft als Besteller der Schienenpersonennahverkehrsleistungen in Bayern bestünden im Rahmen der Zuständigkeit keine Einwände gegen die zwischenzeitlichen Änderungen des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2108a.

Die im Rahmen des § 4 Abs. 2 BauGB-Verfahrens abgegebene Stellungnahme vom 10.07.2019 sei weiterhin gültig.

##### **Stellungnahme:**

Auf die Stellungnahme unter Punkt 3.7 wird verwiesen.

#### **5.5. Kreisjugendring München-Stadt**

Mit Schreiben vom 17.12.2020 wurde seitens des Kreisjugendrings darauf hingewiesen, dass seine im Rahmen des § 4 Abs. 2 BauGB-Verfahren abgegebene Stellungnahme vom 29.07.2019 weiter aufrechterhalten werde (s. Punkt 3.10).

##### **Stellungnahme:**

Auf die Stellungnahme unter Punkt 3.10 wird verwiesen.

#### **5.6. Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten**

In seiner Stellungnahme vom 09.12.2020 wird vom Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten (AELF) Ebersberg eine gemeinsame Stellungnahme der Bereiche Landwirtschaft und Forsten abgegeben.

Bereich Landwirtschaft:

Es werde auf den Flächenverlust für die Landwirtschaft hingewiesen. Es handle sich bei der in Anspruch genommenen Fläche um Böden mit hoher Qualität. Die Acker - bzw. Grünlandzahlen der überplanten Flächen lägen um die Durchschnittswerte der Acker - und Grünlandzahl der Bodenschätzung des Landkreises München (vgl. „Durchschnittswerte der Acker - und Grünlandzahlen für die bayerischen Landkreise“ zur Anwendung der Bayerischen Kompensationsverordnung (BayKompV)). Somit solle der Erhalt der landwirtschaftlichen Nutzflächen beachtet werden, um eine vielfältig strukturierte und bäuerlich ausgerichtete Landwirtschaft für die regionale Versorgung der Bevölkerung mit nachhaltig erzeugten Lebensmitteln, erneuerbaren Energien und nachwachsenden Rohstoffen zu erhalten, zu unterstützen und weiter zu entwickeln. Laut dem Bebauungsplan sei im Norden des Plangebietes eine Bepflanzung in der Nähe der Grenze zu den landwirtschaftlichen Flächen angedacht. Bezüglich der Grenzbepflanzung zu

den landwirtschaftlich genutzten Flächen im Norden werden ab einer Bewuchshöhe von zwei Metern Grenzabstände von mindestens vier Metern zum Nachbargrundstück empfohlen, um künftig Beeinträchtigungen zu vermeiden.

**Bereich Forsten:**

Es würden Flächen überplant, die Wald im Sinne des Art. 2 Bayerisches Waldgesetz (BayWaldG) seien. Die Bestände seien durch Sukzession entstanden. Die Beseitigung von Wald zugunsten einer anderen Bodennutzungsart stelle eine Rodung dar (Art. 9 Abs. 2 BayWaldG). Nach Abwägung der materiell rechtlichen Situation könne der Rodung aus forstfachlicher Sicht zu gestimmt werden.

### **Stellungnahme:**

**Bereich Landwirtschaft:**

Dem öffentlichen Belang der Erhaltung von landwirtschaftlichen Flächen steht der öffentliche Belang der Schaffung von Wohnraum und Nutzung vorhandener Verkehrsinfrastruktur entgegen. Bei dem Planungsgebiet handelt es sich um eine Fläche unmittelbar am S- und U-Bahnhof Feldmoching, so dass diese durch die bereits vorhandene verkehrliche Infrastruktur optimal erschlossen ist. Die landwirtschaftliche Nutzung beschränkt sich im Planungsgebiet auf die nordöstlichen Flächen, die zukünftig als öffentliche Grünflächen umgestaltet werden, eine isolierte Restfläche südlich der Herbergstraße, die als Futterwiese bzw. Wiesenbrache kartiert wurde, sowie Flächen im Süden des Planungsgebietes, die etwa auf Höhe des Jakob-Sturm-Weges beginnen und sich bis zur Lerchenstraße erstrecken. Dort wird eine Teilfläche als Blumenfeld genutzt. Bis auf die nordöstlich gelegene zukünftige öffentliche Grünfläche, die Anschluss an weitere landwirtschaftliche Flächen hat, handelt es sich um kleinere, zwischen Bahngleisen und Bebauung isolierte Restflächen, so dass der landwirtschaftliche Nutzen und die Versorgung der Bevölkerung mit Nahrungsmitteln nur in sehr geringem Umfang vorhanden ist. Auch der Flächennutzungsplan mit Landschaftsplan stellt lediglich eine Restfläche als Fläche für die Landwirtschaft dar, bei den übrigen Flächen handelt es sich um Bahn- bzw. Gewerbeflächen, die nordöstliche Fläche ist bereits als Allgemeine Grünfläche dargestellt. In Abwägung dieser Belange gegeneinander wird dem Belang der Wohnraumschaffung Vorrang gegeben.

Die hinweislich vorgeschlagenen Baumstandorte sind bereits mit vier Metern Grenzabstand zu den nördlich angrenzenden landwirtschaftlich genutzten Flächen mit Ausnahme des westlichsten Baumes dargestellt. Dieser wird zur Vermeidung von Missverständnissen in der Planzeichnung nach Süden verschoben. Die Ausführungsplanung wird zwischen der Planungsbegünstigten und dem Baureferat abgestimmt. Die Hinweise zum Bauvollzug werden diesen zur Kenntnis und Beachtung gegeben

**Bereich Forsten:**

Auf die Stellungnahme unter Punkt 3.11 wird verwiesen

## 6. P + R Park & Ride GmbH (im Folgendem P + R)

Seitens P + R, die zwar nicht als Träger öffentlicher Belange im engeren Sinne jedoch bezüglich ihrer Betroffenheit im Hinblick auf die Überplanung der P+R-Anlage am Bahnhof Feldmoching und das dortige Parkangebot zum Umstieg auf den ÖPNV betroffen sind, wurde mit Schreiben vom 08.01.2021 zudem mitgeteilt, dass bei einer Realisierung der im Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108a im Bereich des derzeitigen P+R-Parkplatzes vorgesehenen Geh- und Radwegeverbindung sowie der Ausgleichsfläche die P+R-Nachfrage am Standort Feldmoching nicht mehr ausreichend abgedeckt werden könne.

### **Stellungnahme:**

Wie bereits unter 4. aufgeführt, ist die Geh- und Radwegeverbindung aus oben genannten Gründen vorrangig umzusetzen. Auch die Ausgleichsfläche ist für den Biotopverbundkorridor hier dringend erforderlich.

## 7. Beteiligung des Bezirksausschusses

Der **Bezirksausschuss des 24. Stadtbezirks Feldmoching-Hasenberg** hat sich in der Sitzung vom 23.07.2019 mit der Planung befasst und die anliegende Stellungnahme vom 25.07.2019 abgegeben (s. Anlage 4).

### **Stellungnahme:**

Auf die in der Stellungnahme des Bezirksausschusses vom 25.07.2019 aufgeführten Punkte der Gliederung wird Bezug genommen:

zu 1) Hochpunkt:

Die Hinweise zum Teilbebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108b werden zur Kenntnis genommen und im genannten Bebauungsplan behandelt.

zu 2) Abstandsflächen

Der Anregung zum Verweis auf die BayBO in der Fassung vom 14.08.2007 in der Satzung wird nicht gefolgt. Es wird weiterhin, wie nachfolgend begründet, an der Anwendung der dynamischen Fassung der BayBO festgehalten.

Die Abstandsflächenregelungen gemäß Art. 6 Abs. 5a BayBO sind gemäß der Regelung des Bebauungsplanes im Teilbaugebiet WA Süd(1) in Bezug auf die nicht überplante Fläche südlich der Bernhardstraße, westlich der Ratoldstraße, maßgeblich. Hier erscheint es sachgerecht, dass dieses Teilbaugebiet ebenso wie der benachbarte nicht überplante Bereich dem gleichen Abstandsflächenrechtsregime unterworfen ist. Es erscheint nicht sachgerecht, dem nicht überplanten Bereich mit entsprechend dynamischen Abstandsflächenregime ein Baugebiet mit statischem Abstandsflächenregime gegenüber zu setzen.

Im Übrigen gilt Art. 6 Abs. 5 Satz 2 BayBO mit Zulassung von Außenwänden mit

geringeren und größeren Abständen entsprechend der in Verbindung mit der Planzeichnung getroffenen Festsetzung. Eine Änderung der Abstandsflächenregelungen der BayBO wird sich hier daher nicht dynamisch auch auf das Planungsgebiet auswirken.

#### zu 3) Höhenkoten

Nach den Ergebnissen einer Machbarkeitsstudie zur Prüfung der Versickerung von Niederschlagswasser (BoSS Consult, 25.01.2021) kann das auf Dachflächen sowie befestigten und überbauten Flächen anfallende Niederschlagswasser über Rigolen unter den Gehrechtsflächen vollständig innerhalb des Geltungsbereichs versickert werden. Damit ist in den östlich gelegenen Wohngebieten keine Verlässigung der Keller nach Starkregenereignissen zu erwarten. Bei überwiegender Positionierung der Versickerungsanlagen unter zu begrünenden Flächen und Gehrechtsflächen am Westrand des Geltungsbereichs - unter Berücksichtigung von geplanten Baumstandorten - kann auch ein Grundwasseranstieg im Bereich der Bestandsbebauung in der östlichen Nachbarschaft ausgeschlossen werden. Gegebenenfalls ist ein wasserrechtliches Verfahren im Vollzug erforderlich.

#### zu 4) Schallreflexionen

Mit der Festsetzung, auf der Bahnseite relevante Fassaden absorbierend oder geneigt sowie die Lärmschutzwand-Wall-Maßnahme hochabsorbierend herstellen zu müssen, wurde unter Berücksichtigung der Belange der Nachbarschaft sowie des Plangebietes, auch unter der Berücksichtigung der wirtschaftlichen Belange, ein Lösungskonzept entwickelt und festgesetzt, das sicher stellt, dass in der Nachbarschaft auf der gegenüberliegenden Seite der Bahnstrecke keine relevanten Pegelerhöhungen auftreten.

Maßnahmen für den Bebauungsplan Nr. 2108b sind im dortigen Verfahren gesondert zu prüfen. Die Bauleitplanung zu diesem Bereich erfolgt zeitlich nachfolgend und ist hinsichtlich der Konzeption insoweit noch zu gegebener Zeit näher, insbesondere auch schallschutztechnisch, zu prüfen, sobald das städtebauliche Konzept ausreichend gefestigt ist.

Eine zukünftige Bebauung des nicht mit überplanten Bereiches südlich der Bernhardstraße, westlich der Ratoldstraße, kann gegebenenfalls auch entsprechende Maßnahmen erfordern, um Erhöhungen in der Nachbarschaft durch Reflexionen zu vermeiden. Dies wird jedoch im Bauvollzug gesondert geprüft und kann nicht Gegenstand dieses Verfahrens sein.

#### zu 5) offenbare Fenster

Die Anregung, dass alle Fenster offenbar sein sollen, wird zur Kenntnis genommen, dieser kann aber nur nach Maßgabe der folgenden Ausführungen gefolgt werden. Das Schallgutachten zeigt, dass die höchsten Verkehrsgeräuschpegel entlang der Westfassaden des Planungsgebietes bis zu 70 dB(A) tagsüber und bis zu 72 dB(A) nachts betragen können. Nach Auffassung des Umweltbundesamts können Gesundheitsgefährdungen bei einer dauerhaften Lärmbelastung von mehr als 65/60 dB(A) tags/nachts nicht ausgeschlossen werden. Es können



angesichts dieser Gefährdungslage nicht wie vom BA gefordert, öffentbare Fenster zugelassen werden, um „... selbst bestimmen zu können, welche (Lärm-)Belastung man auf sich nehmen möchte“. Der Schallschutz sieht gemäß Schallgutachten vor, entlang der Bahnstrecke öffentbare Fenster schutzbedürftiger Aufenthaltsräume von Wohnungen auszuschließen, sofern die Beurteilungspegel über 70/65 dB(A) Tags/Nachts liegen.

In weiteren Bereiche mit Beurteilungspegeln über 65/60 dB(A) Tags/Nachts wird vorrangig eine Grundrissorientierung erforderlich, die eine Belüftung der Räume über öffentbare Fenster an einer lärmabgewandten Gebäudeseite oder öffentbare Schallschutzkonstruktionen ermöglicht. Dem menschlichen Bedürfnis mit der Umwelt in Beziehung treten zu können, ist bei lärmgeschützten Lagen uneingeschränkt Rechnung getragen. Außerdem wird bei Wohnungen, bei denen mindestens die Hälfte der schutzbedürftigen Aufenthaltsräume über Fenster an einer lärmabgewandten Gebäudeseite belüftet werden kann, die Anordnung von lüftungstechnisch notwendigen (öffentbaren) Fenstern schutzbedürftiger Aufenthaltsräume zugelassen, wenn durch Schallschutzkonstruktionen oder nicht schutzbedürftige Vorräume nachgewiesen werden kann, dass vor den Fenstern Beurteilungspegel von 59/49 dB(A) Tag/Nacht eingehalten sind. Bei diesen Lagen mit gesundheitsgefährdeten Lärmwerten bleibt auch optisch der Bezug zur Umwelt durch nicht-öffentbare Fenster bzw. gegebenenfalls ausreichende, spezielle Schallschutzkonstruktionen (verglaste Loggien, vorgehängte Fassaden, Schallschutzerker, Kastenfenster o. Ä.) weiterhin möglich.

Hinweise auf relevante Geruchsimmissionen sind nicht bekannt und im vorliegenden Fall kein Anlass für die Notwendigkeit von bahnseitig gegebenenfalls nicht-öffentbarer Fenster.

#### zu 6) Fassadenbegrünung

Fassadenbegrünung zu den Gehweg- und Straßenseiten, sowohl innerhalb des Quartiers als auch zur Ratoldstraße und Bahnlinie ist zulässig und kann in Abhängigkeit des jeweiligen Entwurfes umgesetzt werden, gleichermaßen wie zu den Innenhöfen. Die zwingende Vorgabe einer flächigen Fassadenbegrünung zu den Gehweg- und Straßenseiten ist aufgrund der vergleichsweise kleinteiligen Gebäude- bzw. Fassadenstrukturen im Gebiet schwer umsetzbar. Im Rahmen des Bauvollzugs können entsprechende Potentiale dennoch gut genutzt werden. Fassadenbegrünungen sollen daher in Abhängigkeit des jeweiligen Entwurfes frei entschieden werden können und nicht vorgegeben werden. Im Bereich der Einfriedungen der Erdgasregelstation sowie an den öffentlichen Straßenraum angrenzenden Einfriedungsmauern im WA Nord(1) und WA Süd(7) sind jedoch straßenseitig Fassadenbegrünungen festgesetzt, ansonsten ist diese jedoch zulässig und kann in Abhängigkeit des jeweiligen Entwurfes umgesetzt werden.

#### zu 7) Geländer an den Dachterrassen

Gem. der Bebauungsplansatzung werden Absturzsicherungen in Form von offenen Geländern und einer maximalen Höhe von 1,20 m über der Oberkante der

Dachhaut festgesetzt. Zudem sind sie um das Maß ihrer Höhe oberhalb der Attika von der Außenkante der Fassade zurückzusetzen. Entsprechend sind keine geschlossenen Absturzsicherungen zulässig, welche eine relevante zusätzliche Verschattung erzeugen könnten. Die Gestaltung bzgl. filigraner Rundstäbe etc. ist eine Frage der Umsetzung und mangels „Ortsbildrelevanz“ nicht festsetzbar.

#### zu 8) Energieversorgung

Die Nutzung erneuerbarer Energien ist in der Landeshauptstadt München ein wichtiges Ziel. Die Bauleitplanung kann jedoch die Realisierung der Anforderungen an die Energiebedarfe und die Energiebedarfsdeckung fördern und unterstützen, indem z. B. Standorte für Anlagen für die erneuerbaren Energien selbst und die Errichtung von Anlagen zur Nutzung von erneuerbaren Energien festgesetzt werden. Festsetzungen im konkreten Planungsgebiet, die eine autarke grüne Energiewirtschaft ermöglichen, sind nach dem Baugesetzbuch nicht vorgeschrieben, stehen dem aber auch nicht entgegen. Die Anregung wird an die Planungsbegünstigte zur Berücksichtigung bei der weiteren baulichen Realisierung bzw. zur Erstellung eines Energiekonzepts weitergegeben.

#### Zu 9) 50 % mehr Fahrradabstellplätze

Die Fahrradabstellplatzsatzung der Landeshauptstadt München regelt, wie viele Stellplätze für den Radverkehr für die jeweilige Nutzung mindestens zur Verfügung gestellt werden müssen. Eine Festsetzung eines demgegenüber höheren Schlüssels bedarf eines konkreten Anlasses, der hier nicht ersichtlich ist, und erfolgt daher hier nicht. Den jeweiligen Bauherr\*innen steht es jedoch im Rahmen der Umsetzung frei, eine größere Zahl von Fahrradabstellplätzen freiwillig herzustellen.

#### zu 10) Kita mit mindestens 4 Stellplätzen für Hol- und Bringverkehr

Derzeit sieht der Bebauungsplan-Entwurf lediglich vier Stellplätze für den Hol- und Bringverkehr der Kita im WA Süd(3) vor, da sich die Einrichtung nicht direkt an der Ratoldstraße befindet. Bei den Kita-Einrichtungen im WA Nord(3) und WA Süd(7) stehen Längsparker im Straßenraum zum kurzen Halten zur Verfügung; gegebenenfalls kann über eine entsprechende Beschilderung deren Nutzung zeitweise ausschließlich zugunsten des Hol- und Bringverkehrs ermöglicht werden. Dies ist jedoch auf Ebene des Vollzugs zu regeln.

#### zu 11) Erstbesatz mit Gewerbebetrieben und Einrichtungen

Die Bauleitplanung hat sich als Instrument des Bodenrechts primär auf die Ordnung und Steuerung der städtebaulichen Entwicklung zu beschränken. Sie ist kein Instrument der Wirtschaftsplanung oder Wirtschaftslenkung oder zur Beeinflussung des Wettbewerbs. Hier gilt der Grundsatz der Wettbewerbsneutralität der Bauleitplanung. Ob eine Branche und ein Angebot in das Quartier passt, wird sich nach marktwirtschaftlichen Prozessen beurteilen. Nur im Falle von negativen Auswirkungen auf ein Quartier kann nachträglich in die Zulässigkeit von Vorhaben eingegriffen werden. Bestimmte Vorhaben sind in Teilen des Planungsge-

biets aufgrund der Gebietstypologie von vornherein schon unzulässig (beispielsweise Gartenbaubetriebe und Tankstellen). Die Festlegung von Kurzzeitparkplätzen zugunsten Gewerbebetrieben und Einrichtungen ist Angelegenheit straßenverkehrsrechtlicher Regelungen und nicht Gegenstand der Bauleitplanung. Die Anmerkungen werden an das Kreisverwaltungsreferat weitergegeben.

#### zu 12) Ausschluss von Beherbergungsbetrieben

In Allgemeinen Wohngebieten können Betriebe des Beherbergungsgewerbes gemäß § 4 Abs. 3 Nr. 1 BauNVO ausnahmsweise zugelassen werden. Der Bebauungsplan kann gem. § 1 Abs. 6 BauGB abweichende Regelungen treffen, sofern die allgemeine Zweckbestimmung des Allgemeinen Wohngebiets gewahrt bleibt. Ein Beherbergungsbetrieb kann zur Vielfalt der Nutzungen im Planungsgebiet und unter anderem auch zur Urbanität beitragen. Ein Beherbergungsbetrieb kann durchaus auch mit dafür sorgen, dass Läden und insbesondere Gastronomie eines Stadtteiles den notwendigen Nutzerkreis und insoweit wirtschaftliche Tragfähigkeit bekommen, so dass gerade durch deren Vorhandensein Stadtviertel nicht „Ver-Schlafstädten“. Es sind von einem Beherbergungsbetrieb nicht schon generell solche negativen Auswirkung zu erwarten, die einen grundsätzlichen Ausschluss dieser Nutzung rechtfertigen. Die mögliche Lage eines zulässigen Beherbergungsbetriebes wird allerdings durch entsprechende Festsetzung geregelt. Beherbergungsbetriebe sind ausschließlich im westlichen Bauraum des Teilbaugebietes WA Süd(2) allgemein zulässig.

Dieser Standort ist städtebaulich v. a. durch eine direkte ÖPNV-Anbindung gut für einen Beherbergungsbetrieb geeignet, da bei solchen Taxifahrten verringert erfolgen bzw. sich das Übernachtungs-Angebot für ÖPNV-Reisende vergrößert und für bisherige MIV-Reisende ein ökologisches Verkehrsverhalten attraktiver werden kann. Dies widerspricht auch nicht der Zweckbestimmung des Allgemeinen Wohngebiets WA Süd insofern aufgrund der nur ausnahmsweise Zulässigkeit in den übrigen sieben Teilbaugebieten.

#### zu 13) Schaffung attraktiver Angebote für Naherholung bzw. öffentliche Treffpunkte

Der Bebauungsplan setzt ein umfassendes und differenziertes Angebot für die Naherholung der Bevölkerung fest: Die öffentlichen Grünflächen am Nordrand des Planungsgebietes sollen parkartig gestaltet werden und ein vielseitiges Angebot für Naherholung und Spiel schaffen. Sie dienen zudem als Verbindung zu den Freiflächen mit übergeordneter Versorgungsfunktion auf Stadtteilebene des Feldmochinger Angers im Osten und zum Stadtteil Hasenberg. Zudem wird innerhalb der Wohngebiete, insbesondere für die Anwohner\*innen, ein vernetztes System an zu begrünenden Flächen, Spielplätzen, Gassen und Plätzen entwickelt, die der Naherholung und Kommunikation dienen. Zum Feldmochinger Anger hat der Stadtrat am 31.01.2018 den Beschluss zur Aufstellung eines Bebauungsplanes mit Grünordnung (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 10603) gefasst. Dieser hat die Zielsetzung im Bereich des Feldmochinger Angers umfänglich öffentliche Grünflächen und Erholungsflächen zu entwickeln und insoweit auch entspre-

chenden Bedarfen dadurch Rechnung zu tragen. Das Angebot an Erholungsflächen mit einer Größenordnung und Bedeutung für den Stadtteil bzw. die Gesamtstadt, unter anderem auch der so genannten „Drei-Seen-Platte“ ist im Wesentlichen Gegenstand der großräumigeren Betrachtungen und Planungen bzw. politischen Entscheidungen der Landeshauptstadt München und nicht von der vorliegenden Bauleitplanung abzuwägen.

zu 14) Bewohnertreff in WA Nord(4)

Seitens des Sozialreferates gibt es generell keinen Nutzungsbedarf für das Anwesen Raheinstraße 3. Eine soziale Einrichtung wird grundsätzlich begrüßt. Bisher hat sich aber trotz Bemühungen kein sozialer Träger für das Gebäude Raheinstraße 3 gefunden. Mit der bereits vorgesehenen Festsetzung eines Allgemeinen Wohngebietes ist ein Bewohnertreff gemäß § 4 Abs. 2 Nr. 3 BauNVO, als Anlage für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke, grundsätzlich zulässig.

zu 15) Wandhöhe Baufeld WA Süd(1):

Im WA Süd(1) sind gegenüber den nördlich angrenzenden Flächen Abstandsflächentiefen gem. Art. 6 Abs. 1 und Abs. 5a BayBO einzuhalten. Somit ist eine unzumutbare Verschattung des Nachbargrundstücks auszuschließen und es können gesunde Wohnverhältnisse gewährleistet werden.

Ein alternativer Kommunanbau kann im Bauvollzug geprüft werden.

Aus städtebaulich-architektonischer und aus lärmtechnischer Sicht soll die Tiefgaragenzu- und abfahrt in das Gebäude integriert oder eingehaust werden. Eine Tiefgaragenabfahrt ist hier daher auch außerhalb der genannten „Figurine“ des Gebäude bei entsprechender Einhausung, wie gefordert, möglich.

zu 16) Mobilitätskonzepte

zu 16 Buchstabe a) durchgängige Radwege entlang des Bahngleises

Die Radwegeführung parallel zur Bahnstrecke kann durchgängig sichergestellt werden.

Die geplanten Radwege im Bereich der Ratoldstraße und die Raheinstraße dienen jedoch als primäre Radinfrastruktur. Im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes, Detailplan Radverkehr, ist in diesem Bereich die Ratoldstraße als Radnebenroute und die Raheinstraße als nach Norden führende Hauptroute (zusammen mit der nach Osten und Westen führenden Dülferstraße) ausgewiesen.

zu 16 Buchstabe b) Überführung auf Höhe Herbergstraße

Die Option einer Fuß- und Radwegbrücke über die Unterführung Herbergstraße wurde geprüft. Da es sich jeweils um Fuß- und Radwege handelt, erscheint eine Überführung nicht notwendig, bzgl. der Vernetzung der Wege und möglicher Abbiegebeziehungen von Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen sogar eher kontraproduktiv, da hierfür große Umwege gemacht werden müssten. Dennoch erfolgte auch eine entsprechende Entwurfsplanung mit Darstellung von Wirkungen und

Konsequenzen. Die vorgeschlagene Lösung erwies sich jedoch als technisch kaum durchführbar und widerspricht den planerischen Zielsetzungen:  
Ein Brückenbauwerk an dieser Stelle müsste sehr hoch von der Oberkante des Bestandsgeländes herausgehoben werden, da die mögliche Wegetrasse die bestehende Unterführung noch im Rampenbereich kreuzt und eine ausreichende lichte Höhe zu berücksichtigen ist. Die Fahrbahn-Oberkante des Brückenbauwerks am Hochpunkt würde ca. 2,80 m über dem Niveau der südlich und nördlich anschließenden G+R-Trassierung zu liegen kommen (s. Abb. A).

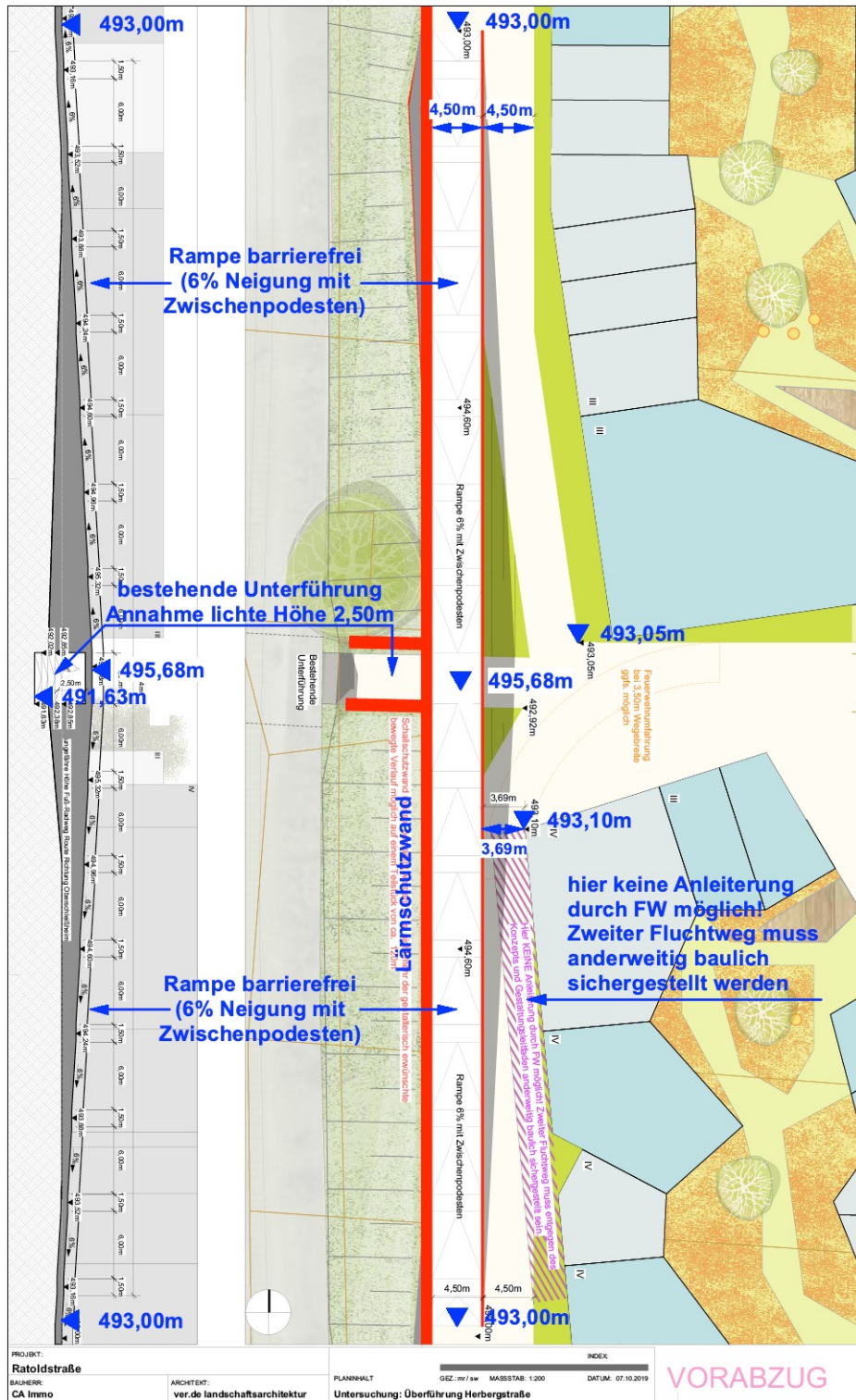


Abb. A: Untersuchung Überführung Herbergstraße  
 Quelle: ver.de landschaftsarchitektur, planwerkstatt karlsetter

Die zur Brücke erforderliche Rampenanlage mit barrierefreien Steigungen und Podesten gemäß DIN 18040-1 bzw. -3 könnte aufgrund der geringen Breite des Korridors zwischen Bahngrund und der Bebauung in WA Nord(3) südlich der bestehenden Unterführung nur äußerst schwierig realisiert werden. Der Anschluss des Nord-Süd-Radweges an den bestehenden West-Ost-Radweg würde unmittelbar an der Fassade des nordwestlichen Baukörpers vorbeiführen. Eine Feuerwehrumfahrung mit einer Breite von 3,50 m wäre zwar gerade noch darstellbar. Auf einem ca. 50 m langen Teilstück der Westfassade wäre aber dann keine Anleierung mehr möglich. In der Folge wäre gegebenenfalls ein zweiter Rettungsweg bei der Bauausführung erforderlich (s. Abb. A). Auch bei einem Abrücken der geplanten Randbebauung nach Osten würde das Überbrückungsbauwerk eine erhebliche zusätzliche Verschattung und Beeinträchtigung der angrenzenden Wohnbebauung bedeuten. Der Schutz der Privatsphäre der Anwohner\*innen des Erdgeschosses und des Obergeschosses im geplanten WA Nord(3) würde durch die unmittelbar partiell nur in ca. zwei Meter Entfernung an die Wohnbebauung angrenzende Brückenanlage stark beeinträchtigt.

Die vorgeschlagene Fuß- und Radwegbrücke befände sich auch im Bereich einer Kanalschutzzone. Eine Überbauung der Schutzzone mit einem solchen Bauwerk ist nicht möglich.

Die vorgeschlagene Überführung mit Zuwegungen würde eine zusätzliche Versiegelung von rund 580 m<sup>2</sup> bedingen, die gemeinschaftlich nutzbare Freifläche im Südteil von WA Nord(2) völlig entwerten und die geplante Pflanzung von zwei Bäumen in diesem Bereich unmöglich machen.

Die städtebaulich gewünschte, schollenartig aufgelockerte Gliederung der westlichen Baukörperabfolge würde durch die enorme Dimension des Überführungsbauwerks mit einer Gesamtlänge von etwa 100 m erheblich beeinträchtigt. Zudem würde die bereits ohnehin aufgrund der Fuß- und Radweg-Weg-Querung stark verkehrlich geprägte städtebauliche Fuge extrem von Infrastruktureinrichtungen dominiert werden. Der Verlauf der Lärmschutzwand müsste auf eine Länge von 120 m begradigt werden. Der gestalterisch gewünschte bewegte Verlauf der Lärmschutzwand müsste auf dieser Teilstrecke aufgegeben werden (s. Längsschnitt Abb. A).

Mit Ausbildung eines Überführungsbauwerks würde die Funktionalität des bahnbegleitenden Fuß- und Radwegs nicht verbessert: Einer erzielten Streckenverkürzung von nur ca. drei Metern steht die zwangsläufige Überwindung eines Höhenunterschiedes von ca. 2,80 m gegenüber. Zudem beeinträchtigt die Unterbrechung der Rampe durch gem. DIN 18040-1 bzw. -3 erforderliche Podeste den Überfahr-Komfort für Radfahrer\*innen erheblich. Für Radfahrer\*innen, die künftig statt des Überbrückungsbauwerks mit der starken Steigung die tiefegelegene Trasse nutzen wollen, würde sich die Verkehrssicherheit zudem sogar erheblich

verschlechtern, da der einsehbare Bereich für aus der Unterführung kommende Radfahrer\*innen um 4,50 m (angenommene ca.-Breite des Brückenbauwerks) verkürzt würde.

zu 16 Buchstabe c) Fortführung des Radweges nach Süden

Die Fortführung des Radweges nach Süden über die Unterführung Lerchenstraße liegt außerhalb des Geltungsbereichs und kann somit nicht über den Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108a geregelt werden. Die Anregung hinsichtlich einer Verschiebung der Wegtrasse nach Westen zum Stellwerk wird aufgenommen und unmittelbar entlang der dort geplanten Lärmschutzwand verlegt. Die Planfestsetzungen wurden bezüglich Wegeführung und vorgeschlagenen Baumstandorten entsprechend angepasst.

zu 16 Buchstabe d) Carsharing-Angebote

Auf der Grundlage des Stadtratsbeschlusses zum Stellplatzschlüssel im Wohnungsbau vom 29.06.2016 (Sitzungsvorlagen Nr. 08-14 / V 13593) ist es möglich, im Rahmen des Bauvollzugs insbesondere im Zusammenhang mit der Umsetzung eines individuellen Mobilitätskonzepts, das auch Carsharing-Angebote umfassen kann, den Stellplatzschlüssel zu reduzieren.

zu 16 Buchstabe e) Mobilitätsstützpunkt

Die Anregung, dass gegebenenfalls ein kleiner Kiosk am U-Bahnaufgang als Mobilitätsstützpunkt genutzt werden soll, wird zur Kenntnis genommen und im Umfeld des S- und U-Bahnhofes Feldmoching grundsätzlich für sinnvoll erachtet. Die weiteren Planungen sind jedoch insbesondere von den hier erforderlichen Zufahrten/Rettungsflächen und im Hinblick auf sonstige öffentliche und private Belange abhängig. In der öffentlichen Verkehrsfläche sind dieser dienende untergeordnete Anlagen im Rahmen der Ausführungsplanung zu prüfen. Ein entsprechendes Nutzungskonzept ist Bestandteil der Ausführungsplanung, auch gegebenenfalls im Bereich der Umsetzung der künftigen Quartiersmitte neben einer P+R-Anlage und wird im Rahmen einer Umsetzung geprüft.

zu 16 Buchstabe f) zusätzliche Buslinie

Die Anregung einer zusätzlichen Buslinie wird zur Kenntnis genommen. Die MVG passt ihr Angebot fortlaufend und gerade bei neuen Wohngebieten nachfrageorientiert an, so dass bei sich einstellendem Bedarf eine neue Buslinie diesen Bereich bedienen kann. Im Bebauungsplan werden ausreichende Breiten der öffentlichen Verkehrsflächen auch für die Nutzung durch Buslinien im Bereich der Ratoldstraße vorgesehen.

zu 17) Schulsprengel

Die Aussage, dass für die Gebietsversorgung der Schulsprengel der Grundschule in der Lerchenauer Straße gilt, kann nicht bestätigt werden. Für das Planungsgebiet gelten zwei Schulsprengel. Der nördliche Bereich entlang der Raheinstraße bis zur Dülferstraße ist der Grundschule Paulckestraße zuzuordnen. Der Bereich



südlich Dülferstraße bis Lerchenstraße der Grundschule Eduard-Spranger-Straße.

Die Grund- und Mittelschule an der Eduard-Spranger-Straße ist für die Grundschulversorgung des Planungsgebietes vorgesehen. Das Referat für Bildung und Sport teilte dazu mit, dass die nicht weit vom Planungsgebiet entfernte Grund- und Mittelschule an der Eduard-Spranger-Straße zukünftig durch einen Neubau ersetzt wird. Die Grundschule wird dabei um zwei auf fünf Züge erweitert und die Mittelschule ebenfalls entsprechend vergrößert. Es wird dafür Sorge getragen, dass genügend Grundschulplätze vorhanden sind.

Andere, entferntere Grundschulen wie beispielsweise die in den Unterlagen zum Verfahren gemäß § 4 Abs. 2 BauGB im weiteren Umfeld aufgezählte Grundschule Feldmochinger Straße Ecke Gutmannstraße in der Fasanerie oder die Grundschule in der Lerchenauer Straße nächst der Ortsmitte Feldmochings sind insoweit nicht für die Grundschulversorgung des Planungsgebietes vorgesehen.

## **B) Anträge und Empfehlungen**

### **1. Empfehlung Nr. 14-20 / E 01405**

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 24 Feldmoching-Hasenberg hat am 30.03.2017 die o. g. Empfehlung gestellt (vgl. Anlage 5).

Mit Schreiben vom 17.05.2017, 18.10.2017, 06.11.2019 und 30.06.2020 wurden Zwischennachrichten u. a. mit dem Hinweis auf eine Behandlung im Rahmen des Billigungsbeschlusses erteilt.

Gegenstand der Empfehlung sind folgende Punkte:

1. Der prämierte Entwurf der Architekten 03 müsse die absolute Obergrenze bleiben, sowohl was die Anzahl der Wohnungen betrifft als auch die Höhe der Gebäude. Es dürfen nicht mehr Wohnungen werden und die Häuser dürfen auf keinen Fall höher werden als im Siegerentwurf vorgesehen.
2. Es sollen deutlich mehr Parkplätze für Bewohner\*innen und Besucher\*innen gebaut werden. Der Ansatz von 0,8 Stellplätzen pro Wohneinheit und sogar nur 0,3 Stellplätzen für die Sozialwohnungen sei definitiv zu wenig. Die Begründung, dass viele der neuen Anwohner\*innen wegen der guten Anbindung mit dem ÖPNV kein Auto haben werden, sei nicht stichhaltig.
3. Auf der Ostseite der Bahngleise werde eine Schallschutzmaßnahme in gleicher Art und Güte realisiert wie auf der Westseite, bei der Siedlung am Paul-Huml-Bogen. Nach der aktuellen Planung sei auf der Ostseite kein Schallschutz vorgesehen. Es könne aber nicht sein, dass die heutigen und die künftigen Anwohner\*innen durch übertragenen Schall hier belastet werden.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zu der Empfeh-

lung Nr. 14-20 / E 01405 wie folgt Stellung:

Zu Ziffer 1.:

Die Höhe der Gebäude wurde im Laufe des Bebauungsplanverfahrens sogar teilweise zurückgenommen; auch die Anzahl der Wohneinheiten wurde nur marginal durch eine GF-Erhöhung von lediglich 200 m<sup>2</sup> sowie von einzelnen zusätzlichen, punktuellen Erhöhungen um ein Vollgeschoß an städtebaulich vertretbaren Stellen erhöht. Gegenüber dem Verfahren gem. § 3 Abs. 1 BauGB (frühzeitige Unterrichtung der Öffentlichkeit) wurden sogar die Gebäudehöhen in den Baufeldern 10 (WA Süd(2) nördlicher Bauraum), 16 (WA Süd(7) südlicher Bauraum) und 17 (WA Süd(8)) teilweise reduziert, um durch die Gebäude eine ausreichende Belichtung der jeweils gegenüberliegenden Grundstücke bzw. Gebäude im Hinblick auf einen für die Belichtung stets hinreichenden 45 Grad Winkel sicherzustellen. Im Vergleich zum Wettbewerbsentwurf der Architekten 03 waren bereits im Vorfeld des Verfahren gem. § 3 Abs. 1 BauGB die Gebäudehöhen in den Baufeldern 2 sowie 3 (WA Nord(1)) und dem Baufeld 14 (WA Süd(5)) reduziert worden, um die geplanten Gebäudehöhen denen der Nachbarschaft noch mehr anzunähern.

Zu Ziffer 2.:

Im Planungsgebiet ist die Anzahl an nachzuweisenden, pflichtigen KFZ-Stellplätzen, gemäß Bayerischer Bauordnung (BayBO) i. V. m. der städtischen Stellplatzsatzung geregelt. Entsprechend ist in der Regel ein Stellplatz pro Wohneinheit nachzuweisen.

Gemäß des Beschlusses des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung „Stellplatzschlüssel im Wohnungsbau“ vom 29.06.2016 (Sitzungsvorlagen Nr. 08-14 / V 13593) kann der Stellplatzschlüssel nur durch Vorlage eines Mobilitätskonzepts bzw. im geförderten Mietwohnungsbau differenziert nach den einzelnen Förderwegen bis auf 0,3 Stellplätze je Wohneinheit reduziert werden. Dieser Schlüssel stellt nur eine Option dar. Ob und inwiefern von einer Stellplatzreduzierung ausgegangen werden kann, hängt davon ab, ob ein Mobilitätskonzept (freiwillig) vorgelegt wird und von dessen Prüfung im Rahmen des bauaufsichtlichen Verfahrens.

Zu Ziffer 3.:

Es wird davon ausgegangen, dass es sich bei der in der Empfehlung genannten Schallschutzmaßnahme, um die im Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1890 der Landeshauptstadt München festgesetzte Schallschutzanlage, die als Lärmschutzwall eine Höhe von mindestens sechs Metern aufzuweisen hat und aus einer Kombination aus einem ca. 2 m–3,5 m hohen Erdwall mit einer aufgesetzten 2,5 m–4 m hohen Lärmschutzwand zu erstellen war, handelt. Aktive Schallschutzanlagen wurden auch für das Planungsgebiet Ratold-/Raheinstraße im Rahmen umfangreicher Vorplanungen mit dem Ergebnis untersucht, dass diese hier aufgrund der Breite der Gleistrasse und somit der Lärmquelle in Kombination mit der Höhenentwicklung der geplanten Gebäude nicht zweckmäßig sind. Sie werden deshalb v. a. zum Schutz ebenerdiger Freiflächen unmittelbar hinter diesen Schallschutzanlagen festgesetzt werden (Höhe h = 2,75 m bis h = 4,50 m). Darüber hinaus gehende höhere Lärmschutzwände sind nicht sinnvoll und not-

wendig, um die Freiflächen zu schützen. Dies ist insbesondere auch darin begründet, dass im vorliegenden Fall hier auch ein Biotopverbundstreifen entlang der Bahn zu beachten ist und somit die Schallschutzeinrichtung noch weiter von den östlichsten Bahngleisen abrücken muss. Es wurde daher ein Schallschutzkonzept erarbeitet, das zum einen eine schalltechnisch wirksame Abschirmung zur Bahn (Schallschutzwände zum Schutz von ebenerdigen Freibereichen und eine weitestgehend geschlossene Randbebauung) vorsieht und zum anderen die lärmexponierten Plangebäude durch (erhöhte) passive Maßnahmen (Grundrisso-orientierung und Schallschutzkonstruktionen sowie Schallschutzfenster und Lüftungseinrichtungen) schützt.

Für die bestehende Nachbarschaft östlich der Raheinstraße ergeben sich in weiten Bereichen Pegelreduzierungen von bis zu 7/12 dB(A) Tags/Nacht. Insbesondere im Bereich der Knotenpunkte Ratoldstraße/Dülferstraße und Raheinstraße/Dülferstraße kommt es hingegen zu Erhöhungen, die jedoch nicht mit den Bahnimmissionen zusammen hängen.

Die Berechnungen an maßgeblichen Einzelpunkten in der Nachbarschaft zeigen, dass in der Variante ohne Ampeln in der bestehenden Nachbarschaft Pegelerhöhungen von bis zu 1,2/1,1 dB(A) Tag/Nacht und in der Quartiersmitte von bis zu 1,1/1,3 dB(A) Tag/Nacht auftreten, die nicht wesentlich im Sinne der 16.

BlmSchV sind.

Die Berechnungen für die Situation mit Ampeln zeigen, dass in der bestehenden Nachbarschaft Pegelerhöhungen von bis zu 3,6/3,9 dB(A) Tag/Nacht und in der Quartiersmitte von bis zu 4,1/4,3 dB(A) Tag/Nacht auftreten, unabhängig davon, ob eine oder zwei Ampelanlagen errichtet werden. Diese Pegelerhöhungen sind wesentlich im Sinne der 16. BlmSchV, da sie mehr als 2,1 dB(A) betragen und auch Pegel von  $\geq 70/60$  dB(A) erreicht bzw. weitergehend erhöht werden.

Die im Verkehrsgutachten vorgesehenen Maßnahmen sollen hier für einen besseren Verkehrsfluss sorgen und die Wartezeiten vor der Kreuzung verringern.

Aktive Schallschutzmaßnahmen sind hier nicht sinnvoll umsetzbar. Die Verwendung von Flüsterasphalt als aktiver Schallschutz ist hier nicht geeignet. Flüsterasphalt ist nur bei Geschwindigkeitsbereichen über 60 km/h zweckmäßig, die hier innerorts nicht zu erwarten sind. Ein solcher ist zudem an Straßen ohne starke Beschleunigungs- und Bremsvorgänge (wie beispielsweise Autobahnen und Bundesstraßen) bislang sinnvoll und bei hier demgegenüber vorliegenden Beschleunigungs- und Bremsvorgänge bei Knotenpunkten bzw. Grundstückszu- und -ausfahrten wegen der schnellen Abnutzung daher nicht sinnvoll. Auch sind in Kreuzungsbereichen lärmarme Asphalte aufgrund der auftretenden Scherkräfte nicht zum Einsatz geeignet. Aktive Schallschutzmaßnahmen in Form Teil-/Vollabdeckungen (Tunnel) sowie Einschnitts-/Trog-/Hochlagen sind im vorliegenden Fall nicht umsetzbar. Die Errichtung von Lärmschutzwänden als aktiver Schallschutz ist auch nicht geeignet. Ein vollständiger Schutz im Sinne der 16. BlmSchV, d. h. eine notwendige Einhaltung der Immissionsgrenzwerte für Wohngebiete von 59/49 dB(A) Tag/Nacht, ist nicht möglich bzw. nur, wenn durchgehende Lärmschutzwände mit Höhen > 6 m, gegebenenfalls ca. 9 m, vorgesehen würde. Geringere Lärmschutzwandhöhen hätten nur eine pegelreduzierende Wirkung

auf ebenerdige Freibereiche und ggf. Erdgeschossbereiche und würden insoweit keinen umfassenden Schutz bieten. Außerdem würde die Wirkung lückenhaft, da die betroffenen Anwesen über die Dülferstraße und Ratoldstraße erschlossen werden, d. h. es ergeben sich Lücken in den Schallschutzwänden, welche selbst im Fall von dortigen Torabschlüssen nicht gesichert als immer ausreichend geschlossen und insoweit schützend betrachtet werden können. Insofern kann an dieser Stelle nur mit passiven Schallschutzmaßnahmen (24. BImSchV) reagiert werden. Die Berechnungen zeigen, dass im Falle der Realisierung der Ampelanlagen für folgende Gebäude dem Grunde nach ein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen bzw. Entschädigung (24. BImSchV) resultiert: Dülferstraße 63, 65, 70, 72, 72a, 74, Ratoldstraße 70, 72 und Leberlestraße 1. Im Detail wird auf die Ausführungen in der Begründung verwiesen.

Mögliche Schallreflexionen durch die Schallschutzwände auf die Bebauung westlich der Bahn wurden vom Schallgutachter ebenfalls betrachtet. Diesbezüglich wurde ein Schallschutzkonzept erarbeitet, welches verschiedene alternative Umsetzungsmöglichkeiten vorsieht (hochabsorbierende Fassaden, geneigte Fassaden die die Schallabstrahlung umlenken bzw. eine Kombination aus diesen Möglichkeiten). Mit diesen auch wirtschaftlich umsetzbaren Lösungsansätzen kann eine relevante Pegelerhöhung von mehr als 0,1 dB(A) an der gegenüberliegenden Nachbarschaft westlich der Bahnstrecke vermieden werden.

Fazit:

Aus vorgenannten Gründen kann der Empfehlung Nr. 14-20 / E 01405 vom 30.03.2017 der Bürgerversammlung des 24. Stadtbezirkes Feldmoching-HasenbergI hinsichtlich Ziffer 1 entsprochen und hinsichtlich der Ziffern 2 und 3 für Stellplätze und Schallschutzmaßnahmen nur nach Maßgabe des Vortrags der Referentin entsprochen werden.

## **2. Empfehlung Nr. 14-20 / E 02553**

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 24 Feldmoching-HasenbergI hat am 02.04.2019 die anliegende Empfehlung Nr. 14-20 / E 02553 (vgl. Anlage 6) beschlossen.

Mit Schreiben vom 19.06.2019, 08.01.2020 und 30.06.2020 wurden Zwischen- nachrichten u. a. mit dem Hinweis auf eine Behandlung im Rahmen des Billigungsbeschlusses erteilt.

Gegenstand der Empfehlung ist der dauerhafte Erhalt der Grünfläche (Biotop) zwischen der Raheinstraße und der Bahn nördlich der Dülferstraße. Zu dieser Empfehlung der Bürgerversammlung ging noch ein inhaltsgleiches Schreiben vom 02.10.2019 einer Person ein.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zu der Empfehlung wie folgt Stellung:

Bei den Grünflächen zwischen Raheinstraße und der Bahn, nördlich der Dülferstraße handelt es sich um Teilflächen des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2108a, welche sich südlich der Dülferstraße in ähnlicher Ausprägung fortsetzen. Daher findet im Folgenden eine Gesamtbetrachtung hinsichtlich der Eingriffe sowie der grünplanerischen Regelungen für den Umgriff des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2108a statt.

Die nicht gewerblich genutzten Freiflächen zwischen Bahnlinie und Raheinstraße nördlich der Dülferstraße sind zum Großteil Brachflächen. Die zumindest in Teilen ehemals artenreichen, mageren Brachen werden nicht gemäht und haben deshalb durch natürliche Sukzession innerhalb der letzten ca. 20 Jahre erheblich an Struktur- und Artendiversität eingebüßt. Die Flächen sind heute dominiert von überwiegend artenarmen Altgrasfluren, Gehölzsukzessionen, nährstoffreichen Hochstauden- und Kratzbeerfluren sowie problematischen Neophytenfluren. Die Grünstrukturen südlich der Dülferstraße sind bis auf Höhe des Grundstücks Rambertweg 27 ähnlich, im Süden schließen sich daran überwiegend Ackerflächen an, die o. g. Strukturen finden sich in diesem Bereich v. a. entlang der Bahnlinie und der Ratoldstraße.

Von den insgesamt innerhalb des gesamten Planungsgebiets vorgefundenen ca. 320 vorhandenen Bäumen, die sich zum Großteil durch Sukzession entwickelt haben, werden ca. 260 Bäume als bedingt erhaltenswert, ca. 50 Bäume als erhaltenswert und ca. 10 Bäume als sehr erhaltenswert eingestuft.

Ältere, wertvolle Gehölzbestände befinden sich innerhalb und im näheren Umfeld von Gartengrundstücken (v. a. Raheinstraße 3 sowie westlich der Ratoldstraße auf Höhe Rambertweg 27). Diese werden im Rahmen der Baumkartierung überwiegend als erhaltenswert oder sehr erhaltenswert eingestuft. Die vorkommenden Flatterulmen westlich der Raheinstraße weisen jedoch durchwegs nur eine geringe Vitalität auf (gekappte Kronen, von anderem Baumbestand unterdrückt).

Trotz des schleichenden Wertverlustes erfüllen die naturnahen Flächen Funktionen für den Biotopverbund, der jedoch für die Zielarten von mageren Trockenlebensräumen nur noch auf eingeschränkten Flächen vor allem in Gleisnähe gegeben ist.

Die Flächen sind im Hinblick auf die Lebensraumfunktion von mittlerer Wertigkeit und haben zwischenzeitlich nur noch eine eingeschränkte Funktion in Bezug auf trockenheitsliebende Arten. Daher ist der städtebaulichen Zielsetzung, an diesem sehr gut an den ÖPNV angebundene Standort in verdichteter Form dringend erforderlichen Wohnraum zu schaffen, Vorrang vor dem Erhalt naturbetonter Flächen zu geben.

Die wertvollsten Gehölzbestände auf Höhe des Grundstücks Raheinstraße 3 werden jedoch als zu erhalten festgesetzt. Zudem wird gemäß den Zielaussagen des Arten- und Biotopschutzprogramms der Landeshauptstadt München entlang der Bahnstrecke soweit innerhalb des Planungsgebietes gelegen und angrenzend an

die planfestgestellte Ausgleichsfläche, eine Fläche zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft sowie Ausgleichsfläche festgesetzt und damit im Sinne eines durchgehender Biotopverbundkorridors westlich der Lärmschutzwand in der Planung berücksichtigt. Die unvermeidbaren Eingriffe in Natur und Landschaft werden zum Teil innerhalb des Geltungsbereichs (Biotopverbund) sowie auf einer externen Ausgleichsfläche südlich der Lerchenstraße sowie zum größten Teil im Bereich von Ökokontoflächen in der Fröttmaninger Heide ausgeglichen. Dem Verlust an Baumbestand stehen Neupflanzungen von Bäumen durch entsprechende Festsetzungen innerhalb der Baugebiete, im Bereich der öffentlichen Grünflächen sowie der Ratold- und Raheinstraße in einer Größenordnung von ca. 220 Bäumen gegenüber. Insbesondere stellt aber die Festsetzung der insgesamt ca. 1,6 ha großen öffentlichen Grünflächen am Nordrand des Geltungsbereichs eine deutliche zusätzliche Verbesserung der ökologischen Gesamtsituation dar (Parkanlage mit mindestens 42 standortgerechten Laubbäumen). Zudem werden artenschutzrechtlich erforderliche Kompensationsmaßnahmen umgesetzt.

Der Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung (FNP), mit dem die städtebauliche Entwicklung gesteuert werden soll, stellt die Flächen seit vielen Jahren bereits als Bahnflächen sowie Gewerbeflächen dar. Entsprechend der geänderten Zielvorstellungen der vorliegenden Planung erfolgt im Parallelverfahren für diesen Bereich eine Teiländerung des FNP

- von Bahn- und Gewerbeflächen in Allgemeine Wohngebiete,
- im Bereich der zukünftigen Quartiersmitte als Kerngebiet.

Diese Gebiete sind

- entlang der Bahnflächen überlagert mit einer übergeordneten Grünbeziehung und
- in Verlängerung des Rambertweges sowie nach Nordwesten abknickend von der Herbergstraße überlagert mit einer örtlichen Grünverbindung.

Mit Hilfe der entsprechenden Festsetzungen im Bebauungsplan ist damit in diesem Bereich sowohl die Entwicklung eines Biotopkorridors entlang der Bahn als auch eine deutlich bessere Begrünung und Bepflanzung innerhalb der Allgemeinen Wohngebiete gesichert, als dies bei der Entwicklung eines Gewerbegebietes möglich wäre.

Fazit:

Aus vorgenannten Gründen wird der Empfehlung Nr. 14-20 / E 02553 vom 02.04.2019 des 24. Stadtbezirkes Feldmoching-HasenbergI nicht entsprochen.

### **3. BA-Antrag Nr. 14-20 / B 06720 vom 10.09.2019**

Der Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 24 Feldmoching-HasenbergI hat am 10.09.2019 den anliegenden Antrag (Anlage 7) gestellt.

Gegenstand des Antrags ist der Bau einer Fuß- und Radwegbrücke über die Her-

bergstraße auf der Ostseite der Bahnlinie. Aus dem Stadtbezirksbudget wird ein Betrag von bis zu 120.000 Euro bereitgestellt.

Am 06.11.2019 und 30.06.2020 wurden Zwischennachrichten mit dem Hinweis auf eine Behandlung im Rahmen des Billigungsbeschlusses erteilt.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zu dem Antrag wie folgt Stellung:

Die Option einer Fuß- und Radwegbrücke über die Unterführung Herbergstraße wurde geprüft. Dazu erfolgte auch eine entsprechende Entwurfsplanung mit Darstellung von Wirkungen und Konsequenzen. Die vorgeschlagene Lösung erwies sich jedoch sowohl als funktional nicht zielführend als auch technisch schwer durchführbar und widerspricht den planerischen Zielsetzungen. Auf die detaillierten Ausführungen unter Punkt A 7. Ausführungen zu 16 Buchstabe b), S. 112 ff. wird verwiesen.

Aus vorgenannten Gründen kann dem BA-Antrag Nr. 14-20 / B 06720 vom 10.09.2019 nicht gefolgt werden.

### **C) Sozialgerechte Bodennutzung – Abweichung von Verfahrensgrundsätzen**

Für zwei Flurstücke an der Kreuzung Bernhardstraße/Ratoldstraße, die im Bebauungsplanentwurf weiterhin als Straßenflächen festgesetzt werden sollen, ist der Grundstücksverkauf an die Landeshauptstadt München noch nicht erfolgt. Die Verhandlungen dazu dauern noch an. Auf den Abschluss soll jedoch ausnahmsweise nicht mit der öffentlichen Auslegung nach § 3 Abs. 2 BauGB gewartet werden. Dieses Vorgehen weicht von den Grundsätzen der Sozialgerechten Bodennutzung ab, ist aber hier erforderlich, um dringend benötigten Wohnraum für ca. 900 Wohneinheiten schaffen zu können, zumal es sich hier um Teilflächen handelt, die bereits derzeit innerhalb von Straßenbegrenzungslinien gelegen sind, wenn auch ein Ausbau der Verkehrsflächen bislang nicht erfolgte. Die Auslegung des Bebauungsplanentwurfs soll insofern auch weiter verfolgt werden, sofern die Grundstücke sich noch nicht im Eigentum der Landeshauptstadt München befinden.

Der Entwurf des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 2108a wird andererseits erst gemäß § 3 Abs. 2 BauGB öffentlich ausgelegt, wenn alle übrigen notwendigen Verträge, insbesondere die Grundvereinbarung, wirksam geschlossen sind. Insbesondere ist hierfür auch die Beschlussfassung des Kommunalausschusses und der Vollversammlung im Hinblick auf die nichtursächlichen Kosten (insbesondere Stellwerkszufahrt) erforderlich.

Die referatsübergreifende Arbeitsgruppe „Sozialgerechte Bodennutzung“ hat diesem Vorgehen zugestimmt.

Der betroffene Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 24 - Feldmoching-HasenbergI wurde gemäß § 13 Abs. 3 (Katalog des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, Ziffern 1.2, 2. und 6.1) Bezirksausschuss-Satzung angehört. Im Rahmen der Anhörung konnte der Bezirksausschuss 24 sich auch zu den gegenüber den Verfahren nach § 4 Abs. 2 BauGB ergebenden wesentlichen Änderungen (s. a. Punkt A.5.) äußern. Der Bezirksausschuss 24 hat die Vorlage mehrheitlich abgelehnt und die anliegende Stellungnahme abgegeben (Anlage 8).

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zu der Stellungnahme des Bezirksausschusses vom 14.04.2021 wie folgt Stellung:

### **Fehlen eines übergreifenden Verkehrskonzeptes für den Münchner Norden**

Im Bebauungsplanverfahren wurde im Rahmen einer Verkehrsuntersuchung auf Grundlage des aktuellen Prognosehorizont 2035 die grundsätzliche verkehrliche Machbarkeit untersucht.

Mit diesen Verkehrsuntersuchungen wird die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes in der (näheren) Umgebung nachgewiesen. Bei einer negativen gutachterlichen Beurteilung müssten (infrastrukturelle) Maßnahmen ergriffen werden, die eine Leistungsfähigkeit der Infrastruktur nachweisen. Diese müssten dann im Zuge der vollständigen Bebauung des Gebietes realisiert werden.

Im vorliegenden Fall des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2108a wurde für die unmittelbar an das Planungsgebiet angrenzenden Knotenpunkte der Nachweis für die Leistungsfähigkeit erbracht. Lediglich die Knotenpunkte Dülferstraße/Raheinstraße und Dülferstraße/Ratoldstraße müssten für den Fall einer zukünftig starken Verkehrszunahme schon heute für eine mögliche Signalisierung angepasst werden. Der Knotenpunkt Dülferstraße/Ratoldstraße ist mit Abbiegespuren sowie Signalisierung zu versehen. Der Knotenpunkt Dülferstraße/Raheinstraße ist mit Abbiegespuren zu versehen sowie für eine Signalisierung technisch vor zu rüsten (Leerrohre). Darüber hinaus erfolgt im Rahmen der Umsetzung ein Monitoring.

Daneben wird es unabhängig von einzelnen Entwicklungen und aufgrund der allgemeinen Verkehrsentwicklung in und um München zu Veränderungen der Verkehrszahlen im Münchner Norden kommen. In diesem Fall sind diesbezüglich weitere Untersuchungen, insbesondere auch im Zusammenhang eventuell künftiger Entwicklungen in Feldmoching und Ludwigsfeld, vorzunehmen. Steigerungen des Verkehrs kann jedoch nur durch übergeordnete Maßnahmen begegnet werden, die im Zuge eines Verkehrsgutachtens zur weiteren Entwicklung in Feldmoching-Ludwigsfeld (SEM) untersucht werden.

Eine Aussetzung des Bebauungsplanes und des dringend erforderlichen Wohnungsbaues bzw. weiterer Planungen bis zu einer konkreteren Ausarbeitung der Planungen der SEM und des dazu notwendigen Verkehrsgutachtens ist daher aus fachlicher Sicht nicht notwendig. Vielmehr wird das Gutachten zur SEM alle derzeit laufenden Planungen als Eingangsgröße (auch den Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108a) berücksichtigen und Handlungsmaßnahmen in Bereichen empfehlen, in denen Defizite festgestellt worden sind.



### **Höhenfreimachung des Bahnübergangs Lerchenstraße**

Die Höhenfreimachung des Bahnübergangs Lerchenstraße ist nicht Gegenstand der vorliegenden Planung des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr.2108a. Von dem Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108a sind für einen höhenfreien Ausbau des Bahnübergangs aber die dafür benötigten Flächen im nördlichen Bereich der derzeit bestehenden Lerchenstraße im Bebauungsplan soweit möglich berücksichtigt und werden entsprechend soweit möglich freigehalten.

Die Planungen zur Höhenfreimachung des Bahnübergangs Lerchenstraße selbst befinden sich in einem frühen Planungsstand, so dass nach in einem nächsten Schritt erfolgenden Vorplanungen dann die genauen Planungen hier erst im Wege der förmlichen Planfeststellung finalisiert werden können.

Die Planfeststellung wird zu gegebenem Zeitpunkt als eigenes Verfahren durchgeführt. Endgültige Festlegungen werden erst in diesem Verfahren getroffen.

### **Planungen zur Verkehrsführung während der Bauzeiten bei der Höhenfreimachung der Bahnübergänge**

Das Baureferat bereitet Planungen für die Höhenfreimachung der Bahnübergänge vor. Zum jetzigen Zeitpunkt kann daher zur Verkehrsführung während der Bauzeit keine Aussage getätigt werden. Die Höhenfreimachung ist insoweit Gegenstand eines eigenen Verfahrens und nicht dieses Bebauungsplans.

### **Änderungen bei den Planungsgrundsätzen und örtlicher Charakter Feldmochings**

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München hat die Planung mit 900 Wohneinheiten als Zielgröße genannt, um dem in München bestehenden Wohnungsbedarf Rechnung zu tragen und die bestehende hervorragende Erreichbarkeit durch den ÖPNV an der S- und U-Bahn zu nutzen. Der Stadtrat hat dabei bereits den Einwand der Öffentlichkeit bezüglich der Dichte berücksichtigt, und entsprechend eine der Umgebung und der Lage angemessene Dichte mit 900 Wohnungen und Höhenentwicklung als Ziel vorgegeben.

Der Aufstellungsbeschluss hatte dabei noch angenommen, dass von den insgesamt 900 Wohneinheiten ein größerer Anteil von ca. 600 Wohnungen südlich der Dülferstraße und ein kleinerer Anteil von ca. 300 Wohnungen nördlich der Dülferstraße vorgesehen werden könnte. Der Siegerentwurf des Wettbewerbes, welcher dem Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108a zugrunde gelegt ist, hat sich sehr stark an den Höhen der östlichen Nachbarschaft orientiert und eine größere Höhenentwicklung im Südteil sowie eine kleinere im Mittelteil und auch im Nordteil vorgeschlagen. Entsprechend sind nunmehr ca. 750 Wohnungen südlich der Dülferstraße geplant und ca. 150 Wohnungen nördlich der Dülferstraße.

Der Bereich östlich der Bahnstrecke, in dem das Planungsgebiet liegt, ist geprägt von vorhandenen umgebenden Siedlungsgebieten aus den 1950er und 1960er Jahren, d. h. typische Vorstadtsiedlungen bestehend aus Einzelhausbebauungen geringer Höhenentwicklung sowie deutlich höherer Geschosswohnungsbau in Blockstrukturen mit auch drei Hochhäusern. Der Siegerentwurf hat mit dem Ziel sich in den Kontext einzupassen diese

Umgebung und gleichermaßen den weiteren örtlichen Charakter berücksichtigt.

Ein Anliegen der Planung war und ist seit Anbeginn des Planungsprozesses insbesondere durch ein städtebaulich abgestuftes Reagieren der Höhenentwicklung der Planung auf den überwiegenden ein- und zweigeschossigen Gebäudebestand mit auch ausgebauten Satteldächern östlich der Rahein- und Ratoldstraße, einen harmonischen Übergang zwischen Neuplanung und Bestand herbeizuführen.

Im südlichen Bereich entlang der Ratoldstraße wurde bereits ein Geschosswohnungsbau mit einer Höhenentwicklung von bis zu acht Vollgeschossen in geschlossener Bauweise sowie drei Hochhäusern mit 13, 14 und 16 Vollgeschossen realisiert. Der Bebauungsplanentwurf weist sogar im Nahbereich der südlichen Ratoldstraße hingegen eine zum Teil niedrigere Höhenentwicklung als dieser vorgenannte Baubestand auf. Lediglich die geplanten moderaten Hochpunkte an der Eingangssituation im Süden und an der Übergangssituation nahe der Quartiersmitte bilden in Form jeweils nur eines Gebäudes mit sieben Vollgeschossen ein Maximum an Höhenentwicklung im Bebauungsplanentwurf.

Der eigentliche Ortskern Feldmochings ist wegen der Lage des Planungsgebiets an der Ostseite der Bahnstrecke durch die geplante Bebauung nicht unmittelbar betroffen.

Das Planungsgebiet ist aufgrund seiner verkehrsgünstigen Lage in unmittelbarer Nähe am S- und U-Bahnhof Feldmoching zudem als ein geeigneter Standort im Zusammenhang mit der Planung von Geschosswohnungsbau zu sehen. Ein Heranziehung des Dorfkerns, als Maßgabe für diese Planung, kann aufgrund seiner weiten Entfernung zum Planungsgebiet nicht in Betracht gezogen werden. Das Planungskonzept passt sich in den hier vorzufindenden Charakter von Feldmoching durch seine doch merkliche Orientierung an der vorhandenen Nachbarbebauung und seine vielgliedrige polygonale und durchaus sogar kleinteilige Struktur sehr gut ein, weswegen dieses auch im Wettbewerb besonders gewürdigt und als beste Arbeit prämiert sowie der Bauleitplanung zu Grunde gelegt wurde. Die Ausbildung vielfältiger unterschiedlich geformter Freibereiche und Gassen des nicht-orthogonalen Planungskonzeptes lassen sogar Assoziation in Bezug auf dörfliche Strukturen und gewachsene Orte zu.

Der dörfliche Charakter Feldmochings im Bereich des Ortskerns mit der Kirche St. Peter und Paul und insbesondere seiner 44 m hohen Kirchturmspitze ist weiterhin wahrnehmbar und bleibt unverändert.

### **Verschattungsstudie**

Wie bereits zuvor ausgeführt, ist die Erstellung einer Verschattungsstudie für die Bestandsbebauung östlich der Raheinstraße und der Ratoldstraße nicht erforderlich. Im Rahmen der Festsetzung der Abstandsflächentiefen durch den Bebauungsplan wurde geprüft, ob eine ausreichende Belichtung durch die Planung sichergestellt werden kann. Das ist im Hinblick auf die getroffenen Festsetzungen der Fall, wie auch im Detail in der Begründung unter Ziffer 4.6 ausgeführt.

Insbesondere wurde im Rahmen der Belichtungsstudie bereits detailliert dargestellt, dass ein Lichteinfallswinkel von 45 Grad auf allen angrenzenden Grundstücken östlich der Rahein- und Ratoldstraße eingehalten ist, in vielen Bereichen ist die Belichtungssituation sogar noch günstiger. Insofern wird aufgrund der festgestellten hinreichenden Belichtungs-

verhältnisse auf allen angrenzenden Grundstücken die Beauftragung eines weiteren Gutachtens nicht für notwendig erachtet. Gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sind auch im Übrigen im Hinblick auf die Belüftung und einen ausreichenden Sozialabstand durch die Festsetzungen sichergestellt.

### **Quartierszentrum**

Der Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108a sieht die Festsetzung Allgemeines Wohngebiet (WA) vor. Nutzungen für soziale Zwecke wie Einrichtungen mit bzw. als sozialer Treffpunkt sind hier grundsätzlich in allen Bereichen des Planungsgebietes zulässig und verwirklichtbar.

Der Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108a schließt zur Belebung der Erdgeschosszonen und Unterstützung der Nutzungsmischung insbesondere an kleineren Platzsituationen ausdrücklich Wohnen („Bereiche mit Nicht-Wohnnutzung im Erdgeschoss“) aus, welche gerade an diesen Stellen solche Nutzungen mit einem sozialen Treffpunkt oder andere Nutzungen ermöglichen. Diese sind einerseits in Zentrallage situiert festgesetzt, im Norden des WA Süd(2) unmittelbar gegenüber dem Zuganges zum S- und U-Bahnhof Feldmoching und im Weiteren fußläufig nahe gelegen im Süden des WA Süd(1) bzw. unmittelbar nördlich der Dülferstraße im Süden des WA Nord(4) auch fußläufig nicht unweit des Zuganges zum S- und U-Bahnhof Feldmoching.

Des Weiteren sind „Bereiche mit Nicht-Wohnnutzung im Erdgeschoss“ an vermittelnden und insoweit verbindenden Nahtstellen zur bestehenden östlichen Nachbarschaft entlang der Ratoldstraße auf Höhe des Rambertweg, der Weitlstraße und des Malvenweg festgesetzt und sind statt für Wohnnutzung unter anderem gegebenenfalls für soziale Einrichtungen besonders geeignet.

Der Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108a sieht in Zentrallage auch vor, dass die in einem WA ausnahmsweise zulässigen Betriebe des Beherbergungsgewerbes ausschließlich im westlichen Bauraum des WA Süd(2) möglich sind und solche damit zentral unmittelbar südlich des Zuganges zum S- und U-Bahnhof Feldmoching gelegen, gegebenenfalls ein gewisses Maß an Vielfalt und Lebendigkeit einer Quartiersmitte schaffen und prägen können.

Die Entwicklung eines Quartierszentrums ist Ziel und fester Bestandteil von Planungsüberlegungen, jedoch in Abhängigkeit von weiteren Planungen bezüglich der Erweiterung der P+R-Anlage. Die Mitwirkungsbereitschaft eines Eigentümers in Zentrallage im Bereich zwischen der Dülferstraße und Bernhardstraße, nördlich des Zuganges zum S- und U-Bahnhof Feldmoching, ist bisher noch nicht geklärt und zeitlich unklar. Derzeit laufen Abstimmungen bezüglich der zeitnahen Erweiterung der dortigen P+R-Anlage. Damit sich dies nicht auf den Zeitplan für das gesamte Quartier, insbesondere den dringlich erforderlichen Wohnungsbau, auswirkt, wurde dieser Bereich in Zentrallage des Quartiers zwischen der Dülferstraße und Bernhardstraße in ein eigenes Bebauungsplanverfahren „ausgelagert“.

### **Baumfällungen**

Es werden im Planungsgebiet Baumfällungen in einer Größenordnung von ca. 300 Bäumen erforderlich, von denen ca. 155 Bäume den Kriterien der BaumSchVO entsprechen würden, die für diesen Bereich allerdings nicht gilt. In dem genannten Bereich zwischen Raheinstraße und Bahn nördlich der Dülferstraße sind zahlreiche Baumbestände durch Sukzession entstanden, d. h. die Bäume wurden nicht gepflanzt, sondern sind wild aufgewachsen. Da im Planungsgebiet die Schaffung von Wohnbaurecht vorrangig ist, kann der überwiegende Baumbestand nicht erhalten werden. Diesem Verlust stehen jedoch rund 220, durch entsprechende Festsetzungen gesicherte Neupflanzungen großer und mittelgroßer Bäume gegenüber. Die Flächen mit Baumbestand wurden im Rahmen der Eingriffsregelung in Bezug auf die Eingriffsschwere als Gebiete mit mittlerer Bedeutung für Naturhaushalt und Landschaftsbild eingewertet und durch einen entsprechenden Ausgleichsfaktor berücksichtigt. Die Anzahl der festgesetzten Neupflanzungen berücksichtigt einerseits einen möglichst weitreichenden Ausgleich der voraussichtlich erforderlichen Baumfällungen sowie andererseits das Erfordernis, auch Freiflächen mit guter Aufenthaltsqualität zur Verfügung zu stellen, die ausreichend besonnt sind. Zudem sieht das Freiflächenkonzept umfangreiche Flächen für Wegeverbindungen vor, auf denen keine Baumpflanzungen erfolgen können. Die Ausgleichsflächen als Biotopverbund für trockenheitsliebende Tier- und Pflanzenarten sind für nennenswerte Baumpflanzungen nicht geeignet. Die Festsetzung von hier im Planungsgebiet größeren Pflanzqualitäten für „große und mittelgroße Bäume“, als dies ansonsten standardmäßig in Bebauungsplänen üblich ist, stellt eine zusätzliche Kompensation für erforderliche Fällungen dar. In Bezug auf den Baumerhalt wurde die Planung im Laufe des Verfahrens angepasst, so dass der sehr erhaltenswerte Baumbestand im Bereich der Raheinstraße 3 zum Erhalt festgesetzt wurde.

### **Verbauung einer kleinen Frischluftschneise:**

Es ist richtig, dass das Planungsgebiet als siedlungsklimatischer Ausgleichsraum mit hoher bioklimatischer Bedeutung zu beurteilen ist. Die Vegetationsbedeckung, insbesondere die Gehölzbereiche, beeinflussen den Temperaturverlauf und die Luftfeuchte positiv. Jedoch sorgt gemäß Stadtklimaanalyse der Landeshauptstadt München dieser bisher vorhandene relativ schmale Freiraumkorridor nur für eine mäßige Kaltluftlieferung. Die ausgedehnten Freiflächen des östlich gelegenen Feldmochinger Angers stellen dagegen eine wichtige Kaltluftleitbahn im Umfeld dar.

Der Bebauungsplan berücksichtigt den o. g. Aspekt, indem mit den Ausgleichsflächen sowie mit den angrenzenden Wege- und Freiflächen im westlichen Bereich des Planungsgebietes auch weiterhin ein Korridor entlang der Bahnflächen mit auch dort planfestgestellten Ausgleichsflächen freigehalten wird, so dass auch hier weiterhin in gewissem Umfang eine Kaltluftlieferung erfolgen kann.

Darüber hinaus wird auf die Ausführungen in der Begründung im Umweltbericht unter Punkt 9.2.6 verwiesen.

### **Ausgleichsfläche zwischen Raheinstraße und Bahn nördlich der Dülferstraße**

Bei den Flächen zwischen Raheinstraße und Bahn nördlich der Dülferstraße handelt es sich zum Großteil um Brachflächen. Die zumindest in Teilen ehemals artenreichen, mage-

ren Brachen haben durch natürliche Sukzession innerhalb der letzten ca. 20 Jahre erheblich an Struktur- und Artendiversität eingebüßt. Trotz des schleichenden Wertverlustes erfüllen die naturnahen Flächen Funktionen für den Biotopverbund, der jedoch für die Zielarten von mageren Trockenlebensräumen nur noch auf eingeschränkten Flächen vor allem in Gleisnähe gegeben ist.

Das ABSP definiert die Bahntrasse im Umfeld des Planungsgebietes als lineare Vernetzungssachse mit Erhalt und Optimierung von Trockenstandorten mit überregional bis landesweit bedeutsamen Biotopkomplexen aus vegetationsfreien Schotterflächen, Magerrasen und wärmeliebenden Ruderalfluren.

Das Konzept sieht entsprechend den Zielen des ABSP daher einen durchgehenden Biotopkorridor, der innerhalb des Geltungsbereichs als Ausgleichsflächen festgesetzt wird vor; angrenzend an diesen liegen auf Bahngrund zudem von der DB geplante und bereits planfestgestellte Ausgleichsflächen vor. Dieser weist im Nordteil eine durchschnittliche Breite von zehn Metern, südlich der Bernhardstraße sogar von 15 m auf. Ergänzend dazu dient auch der westlich angrenzende, auf Bahngrund liegende sechs Meter breite Bahnpflegestreifen derzeit als magerer Lebensraum mit Biotopverbundfunktion. Im Norden wurde der lineare Biotopverbundstreifen ergänzt durch eine deutliche Flächenaufweitung, die als Trittsteinbiotop am Nordrand des Planungsgebietes dient. Durch die Sicherung der Störungsfreiheit (Abgrenzung durch Errichtung von Lärmschutzwänden bzw. Abgrenzungsmauern), die Gewährleistung einer ausreichenden Besonnung (Abstand zur nächstliegenden Bebauung von mindestens 0,8 H in den überwiegenden Bereichen innerhalb des Zehn-Meter-Streifens) sowie die günstige Exposition nach Westen sowie die vorgesehene fachgerechte Pflege kann der Biotopstreifen zusammen mit dem Trittsteinbiotop in Zukunft sehr wichtige Lebensraum- und Verbundfunktionen für Arten trockener, magerer Standorte erfüllen. Bei der vorgesehenen optimalen Gestaltung (Substratwahl, Ansaaten, Pflanzmaßnahmen, Kleinstrukturen) und Pflege wird für die Zielarten magerer Standorte sogar eine deutliche Verbesserung im Vergleich zum Status quo erreicht.

Der Bezirksausschuss des 24. Stadtbezirks hat Abdrucke 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. Den Äußerungen aus der frühzeitigen Unterrichtung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB kann nur nach Maßgabe der Ausführungen unter Punkt A des Vortrages entsprochen werden.
2. Der Stellungnahme außerhalb der frühzeitigen Unterrichtung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB kann nur nach Maßgabe der Ausführungen unter Punkt A des Vortrages entsprochen werden.
3. Den Stellungnahmen aus den Beteiligungsverfahren nach § 4 Abs. 1, § 4 Abs 2 und § 4a Abs. 3 BauGB sowie dem Anliegen der P+R GmbH kann nur nach Maßgabe der Ausführungen unter Punkt A des Vortrages entsprochen werden.
4. Der Stellungnahme des Bezirksausschusses 24 kann nur nach Maßgabe des Vortrages unter Punkt A des Vortrages entsprochen werden.
5. Die Empfehlung Nr. 14–20 / E 01405 der Bürgerversammlung des 24. Stadtbezirkes Feldmoching-Hasenberg am 30.03.2017 ist gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
6. Die Empfehlung Nr. 14–20 / E 02553 der Bürgerversammlung des 24. Stadtbezirkes Feldmoching-Hasenberg am 02.04.2019 ist gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
7. Der Antrag Nr. 14-20 / B 06720 des Bezirksausschusses des 24. Stadtbezirkes Feldmoching-Hasenberg am 10.09.2019 ist gemäß Art. 60 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
8. Der Entwurf des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 2108a für den Bereich Rahnstraße (südlich und westlich), Ratoldstraße (westlich), Lerchenstraße (nördlich), Bahnlinie München-Regensburg (östlich) Plan vom 11.05.2021 und Text und die dazugehörige Begründung werden gebilligt.
9. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, den Entwurf des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 2108a gemäß § 3 Abs. 2 BauGB erst öffentlich auszulegen, wenn alle notwendigen Verträge, insbesondere der städtebauliche Vertrag, wirksam geschlossen sind, die (vertraglich) vereinbarten Sicherheiten gestellt wurden, die Auflassungsvormerkungen, die Grundschulden sowie die dinglichen Rechte im Grundbuch jeweils rangrichtig (im Grundbuch) eingetragen sind bzw. eine Bestätigung des/der Notar\*in vorliegt, dass die Anträge beim Grundbuchamt unwiderruflich gestellt sind und dem/der Notar\*in aufgrund Einsicht in das Grundbuch und in das elektronische Antragsverzeichnis (Markentabelle) keine Umstände bekannt wurden, die der rangrichtigen Eintragung entgegenstehen sowie die Planungsbegünstigte

die innerhalb der künftigen Teilbaugebiete liegenden städtischen Teilflächen (WA Nord(2) und WA Süd(3)) erworben hat. Abweichend von den diesem Bebauungsplanverfahren zugrundeliegenden Verfahrensgrundsätzen der Sozialgerechten Bodennutzung (Fassung vom 26.07.2006 i. V. m. Anpassung der Verwaltungspraxis zum fiktiven Wohnbaurecht gemäß Stadtratsbeschluss vom 27.06.2012, Sitzungsvorlagen Nr. 08-14 / V 09511) wird das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt, den Entwurf öffentlich auszulegen, obwohl die Grundstücke Flst. Nrn. 1818/1 und 1818/2, Gemarkung Feldmoching, sich weder im Eigentum der Landeshauptstadt München noch im Eigentum der Planungsbegünstigten befinden, um die äußerst dringliche Schaffung von Wohnraum in diesem Fall nicht zu verzögern.

10. Der Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

## **Entwurf Satzungstext**

Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108a  
der Landeshauptstadt München

Raheinstraße (südlich und westlich),  
Ratoldstraße (westlich),  
Lerchenstraße (nördlich),  
Bahnlinie München-Regensburg (östlich)  
(Teilverdrängung der Bebauungspläne  
Nr. 36c, 825 und 1119)

vom ...

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

### **§ 1**

#### **Bebauungsplan mit Grünordnung**

- (1) Für den Bereich zwischen Raheinstraße (südlich und westlich), Ratoldstraße (westlich), Lerchenstraße (nördlich) und Bahnlinie München-Regensburg (östlich), wird ein Bebauungsplan mit Grünordnung als Satzung erlassen.
- (2) Der Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108a besteht aus dem Plan der Landeshauptstadt München vom 11.05.2021, angefertigt vom GeodatenService München am und diesem Satzungstext.
- (3) Die vom Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108a erfassten Teile der rechtsverbindlichen Bebauungspläne Nr. 36c (7369) (MüABI. 1970, S. 137), 825 (7531) (MüABI. 1971, S. 210) und 1119 (MüABI. 1977, S. 372) und der für das Planungsgebiet geltende gemäß § 173 Absatz 3 des Bundesbaugesetzes (BBauG) übergeleitete Bebauungsplan werden durch diesen Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108a verdrängt.

### **§ 2**

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

- (1) Festgesetzt werden zwei Allgemeine Wohngebiete (WA). Das WA Nord besteht aus vier Teilbaugebieten und das WA Süd besteht aus acht Teilbaugebieten.
- (2) In den Allgemeinen Wohngebieten WA Nord und WA Süd sind
  1. die nach § 4 Absatz 3 Nummern 4 und 5 BauNVO ausnahmsweise zulässigen Garten-



- baubetriebe und Tankstellen ausgeschlossen,
2. die nach § 4 Absatz 3 Nummer 1 BauNVO ausnahmsweise zulässigen Betriebe des Beherbergungsgewerbes ausschließlich im westlichen Bauraum des WA Süd(2) allgemein zulässig,
  3. die nach § 4 Absatz 3 Nummer 3 BauNVO ausnahmsweise zulässigen Anlagen für Verwaltungen im WA Nord nicht zulässig.
- (3) In den im Plan festgesetzten „Bereichen mit Nicht-Wohnnutzung im Erdgeschoss“ sind Wohnnutzungen gemäß § 4 Absatz 2 Nummer 1 BauNVO nicht zulässig.
- (4) In den folgenden Teilbaugebieten sind in den Erdgeschossen und den ersten Obergeschossen im räumlichen Zusammenhang mit den hinweislich dargestellten Freispielflächen auf den durch die jeweilige Einrichtung benötigten Geschossflächen nur baulich integrierte Kindertageseinrichtungen als Gemeinbedarfseinrichtungen mit jeweils einer dazu gehörigen Freispielfläche zulässig:
- WA Nord(3): 1 Einrichtung mit 3 Kinderkrippen- und 3 Kindergartengruppen
  - WA Süd(3): 1 Einrichtung mit 4 Kinderkrippen- und 4 Kindergartengruppen
- Im Teilbaugebiet WA Süd(7) ist im Erdgeschoss im räumlichen Zusammenhang mit der hinweislich dargestellten Freispielfläche auf den durch die jeweilige Einrichtung benötigten Geschossflächen nur eine baulich integrierte Kindertageseinrichtung als Gemeinbedarfseinrichtung mit einer dazu gehörigen Freispielfläche zulässig:
- WA Süd(7): 1 Einrichtung mit 3 Kinderkrippen- und 3 Kindergartengruppen
- (5) Die Freispielflächen für Kindertagesstätten müssen einen unmittelbaren Zugang zu den Räumen der Kindertagesstätten besitzen. Darüber hinaus müssen die Freispielflächen mindestens die hinweislich dargestellte Fläche umfassen.
- (6) Die Fläche für Ver- und Entsorgung dient der Unterbringung von Gebäuden, Anlagen und Einrichtungen für eine Erdgasregelstation.

### § 3

#### Maß der Nutzung, zulässige Grund- und Geschossflächen

- (1) In den folgenden Baugebieten dürfen die jeweils im Plan zulässigen Grundflächen (GR) durch die Grundflächen der in § 19 Absatz 4 Satz 1 Nummern 1 bis 3 BauNVO bezeichneten Anlagen bis zu folgenden Obergrenzen überschritten werden:
- |                  |                        |
|------------------|------------------------|
| 1. im WA Nord(1) | 3.750 m <sup>2</sup> , |
| 2. im WA Nord(2) | 3.700 m <sup>2</sup> , |
| 3. im WA Nord(3) | 6.650 m <sup>2</sup> , |
| 4. im WA Nord(4) | 190 m <sup>2</sup> ,   |
| 5. im WA Süd(1)  | 2.550 m <sup>2</sup> , |
| 6. im WA Süd(2)  | 9.800 m <sup>2</sup> , |
| 7. im WA Süd(3)  | 6.090 m <sup>2</sup> , |
| 8. im WA Süd(4)  | 3.730 m <sup>2</sup> , |

9. im WA Süd(5)	6.650 m <sup>2</sup> ,
10. im WA Süd(6)	6.150 m <sup>2</sup> ,
11. im WA Süd(7)	4.800 m <sup>2</sup> ,
12. im WA Süd(8)	4.850 m <sup>2</sup> ,
13. Fläche für Ver- und Entsorgung	107 m <sup>2</sup> .

- (2) Die Flächen für Aufenthaltsräume in anderen Geschossen als Vollgeschossen einschließlich der zu ihnen gehörenden Treppenträume und einschließlich ihrer Umfassungswände sind bei der Ermittlung der Geschossfläche (GF) mitzurechnen.
- (3) In den allgemeinen Wohngebieten WA Nord(3) und im WA Süd dürfen die im Plan festgesetzten Geschossflächen um bis zu je 5 % je Teilbaugelände durch folgende Nutzungen überschritten werden:
- in unmittelbarem räumlichen Zusammenhang mit einem Hauseingang in das jeweilige Erdgeschoss integrierten Abstellräumen für Fahrräder, Kinderwagen und Mobilitätshilfen,
  - Gemeinschaftsräume,
  - Durchgänge und
  - Dachausstiege für gemeinschaftlich nutzbare Dachgärten in Verlängerung der gemeinschaftlichen Treppenhäuser jeweils einschließlich ihrer Umfassungswände.
- (4) In Ergänzung zu Absatz 3 dürfen in allen Allgemeinen Wohngebieten die im Plan festgesetzten Geschossflächen durch folgende Nutzungen überschritten werden:
- Balkone und Loggien, welche aus Lärmschutzgründen mit Schallschutzverglasungen geschlossen werden müssen, bis zu 5 % je Teilbaugelände sowie
  - allgemein durch die zusätzlichen Flächen von Außenwänden, soweit diese aus Lärmschutzgründen, Wärmeschutzgründen und/oder gestalterischen Gründen
    - tiefer als 40 cm sind und
    - kein Wärmedämmverbundsystem beinhalten,
 bis zu 5 % je Teilbaugelände.

## § 4

### Höhen baulicher Anlagen

- (1) Die im Planungsgebiet festgesetzten Wandhöhen (WH) beziehen sich auf die folgenden Höhenbezugspunkte
- |                                      |                     |
|--------------------------------------|---------------------|
| 1. im WA Nord(1),                    | 492,6 m ü. NHN2016, |
| 2. im WA Nord(2)                     | 493,1 m ü. NHN2016, |
| 3. im WA Nord(3), nördliche Bauräume | 493,1 m ü. NHN2016, |
| 4. im WA Nord(3), südlicher Bauraum  | 494,0 m ü. NHN2016, |
| 5. im WA Nord(4)                     | 493,8 m ü. NHN2016, |
| 6. im WA Süd(1)                      | 494,8 m ü. NHN2016, |
| 7. im WA Süd(2)                      | 495,0 m ü. NHN2016, |
| 8. im WA Süd(3)                      | 495,2 m ü. NHN2016, |
| 9. im WA Süd(4)                      | 495,7 m ü. NHN2016, |
| 10. im WA Süd(5)                     | 496,3 m ü. NHN2016, |

11. im WA Süd(6)	496,2 m ü. NHN2016,
12. im WA Süd(7)	496,3 m ü. NHN2016,
13. im WA Süd(8)	496,8 m ü. NHN2016,
14. in der Fläche für Ver- und Entsorgung	495,7 m ü. NHN2016.

- (2) Das Niveau der Erdgeschosse (Oberkante des Erdgeschossfußbodens Fertigfußboden) ist
- im WA Nord(2) bei Wohnnutzung im Erdgeschoss maximal 1,00 m über dem jeweiligen Höhenbezugspunkt zulässig,
  - im WA Nord(3) und WA Süd(1) bis (8) bei Wohnnutzung im Erdgeschoss mit mindestens 0,50 m und maximal 1,00 m über dem jeweiligen Höhenbezugspunkt auszuführen,
  - und im WA Nord(4) und im WA Süd(1), (2), (6) und (8) bei Nichtwohnnutzung gemäß planlicher Festsetzung in Verbindung mit § 2 Absatz 3 im Erdgeschoss maximal 0,20 m über dem jeweiligen Höhenbezugspunkt zulässig.
- (3) Im Planungsgebiet sind ausschließlich unterirdische bauliche Anlagen (Keller, Tiefgaragen, o. Ä.) mit einer maximalen Tiefe, einschließlich der untersten Bauwerkssohle, von 5,0 m in Bezug auf den jeweiligen Höhenbezugspunkt der Teilbaugebiete bzw. der beiden Bereiche im WA Nord(3) gemäß Absatz 1, einschließlich der jeweiligen Tiefgarage bzw. Gemeinschaftstiefgarage, zulässig.
- (4) In der Fläche für Ver- und Entsorgung beträgt die zulässige Wandhöhe baulicher Anlagen maximal 2,40 m. Die maximal zulässige Wandhöhe darf durch Ausblaseleitungen um bis zu 0,50 m überschritten werden.

## § 5

### Abstandsflächen

- (1) Die im Planungsgebiet im Osten und Süden an der Ratoldstraße und Raheinstraße sowie im WA Süd(2) an der Bernhardstraße liegenden Abstandsflächen werden bis auf die Mitte der Verkehrsflächen verkürzt.
- (2) Die im Planungsgebiet im Westen zur Lerchenstraße sowie zu den Bahngleisen, den Bahngrundstücken und Ausgleichsflächen liegenden Abstandsflächen werden auf die Grenze des Planungsgebietes verkürzt.  
Hiervon ausgenommen sind die Abstandsflächen der Lärmschutzwand, soweit diese unmittelbar entlang der Grundstücksgrenze zu den angrenzenden Verkehrsflächen, bzw. nicht überbauten Grundstücksflächen der Bahn liegen; hier gelten die Abstandsflächen nach Art. 6 Absatz 5a BayBO.
- (3) Im WA Süd(1) gelten gegenüber den an den Umgriff des Bebauungsplans nördlich angrenzenden Flst. Nrn. 1767/55 und 1818 die Abstandsflächentiefen gemäß Art. 6 Absatz 5a Satz 1 BayBO.

- (4) Im WA Süd(2) werden die Abstandsflächen zum WA Süd(1) auf die Grenze des Teilbaugebiets verkürzt.
- (5) Im Übrigen gelten die Abstandsflächen, die sich aus den Festsetzungen der Planzeichnung ergeben.
- (6) Für die Bereiche, die in nachfolgenden Darstellungen (Abb. 1a-h) als Bestandteil dieser Satzungsbestimmung gekennzeichnet sind, gilt:  
Vor jedem notwendigen Fenster eines schützenswerten Aufenthaltsraumes ist ein Lichteinfallswinkel von maximal 45 Grad zur Waagrechten, bezogen auf eine Fensterbrüstung von einem Meter Höhe ab Oberkante Fertigfußboden des jeweiligen Geschosses einzuhalten. Soweit dazu der konkrete Fassadenverlauf des gegenüberliegenden Gebäudes nicht bekannt ist, ist die Baukante entlang des maßgeblichen Bauraums anzunehmen.

## § 6

### **Bauweise, überbaubare Grundstücksfläche und bauliche Gestaltung**

- (1) Die Bebauung innerhalb der Baulinien und Baugrenzen entlang der Bahnstrecke in den Teilbaugebieten WA Nord(1) bis (3) und WA Süd(2) bis (8) ist je Bauraum durchgehend ohne Zwischenräume zu errichten.
- (2) Im WA Süd(3) ist der festgesetzte Durchgang mit einer lichten Höhe von mindestens 3,00 m und einer lichten Breite von mindestens 6,00 m auszuführen.
- (3) Die ostseitigen Baulinien und Baugrenzen unmittelbar entlang der Ratoldstraße und Rah-einstraße sind in folgendem Abstand der Teilbaugebiete bzw. Baufelder zur westseitigen Straßenbegrenzungslinie, gemäß Planzeichnung, festgesetzt:
- |                         |   |
|-------------------------|---|
| - WA Nord(1) Baufeld 2  | 1,00 m  |
| - WA Nord(1) Baufeld 3  | 1,00 m  |
| - WA Nord(2) Baufeld 4  | 0,30 m straßennahe Nordostecke und Südostecke       |
| - WA Nord(3) Baufeld 5  | 1,80 m (bei WH 8,00 m)                              |
| - WA Nord(3) Baufeld 6  | 1,50 m straßennahe Ostspitze (bei WH 13,50-14,00 m) |
| - WA Nord(4) Baufeld 6  | 3,00 m  |
| - WA Süd(1) Baufeld 9   | 4,90 m  |
| - WA Süd(2) Baufeld 11  | 0,80 m  |
| - WA Süd(3) Baufeld 12a | 1,30 m  |
| - V- u. E-Fläche        | 1,30 m  |
| - WA Süd(4) Baufeld 13  | 1,30 m  |
| - WA Süd(5) Baufeld 14  | 1,40 m  |
| - WA Süd(6) Baufeld 15  | 1,40 m  |
| - WA Süd(7) Baufeld 16  | 0,80 m  |
| - WA Süd(8) Baufeld 17  | 0,80 m  |
- (4) Die LSW 13 und LSW 14 sind im Abstand von 0,80 m zur nördlichen und östlichen Grundstücksgrenze der Flst. Nr. 1767/15 festgesetzt.

- (5) Die festgesetzten Baulinien und Baugrenzen der Allgemeinen Wohngebiete dürfen einschließlich und oberhalb des ersten Obergeschosses, jedoch im WA Nord(3) in der zur Herbergstraße orientierten Nordfassade des westlichen Bauraums nur einschließlich und oberhalb des zweiten Obergeschosses
- a) gegenüber den festgesetzten Straßenflächen um bis zu 0,5 m sowie
  - b) gegenüber den Gehrechtsflächen um bis zu 0,8 m
- durch offene Vortritte bei Loggien sowie zur Gliederung und Strukturierung der Gebäudekubatur durch vortretende Gebäudeteile überschritten werden, wenn sie in der Fassade in der Fläche in Breite und Höhe untergeordnet sind.
- (6) Mit Ausnahme von WA Nord(3), WA Nord(4) und WA Süd(1) ist eine Überschreitung der festgesetzten Baugrenzen, im Bereich der Innenhöfe der jeweiligen hinweislich dargestellten Baufelder,
1. in den Obergeschossen durch vorspringende Bauteile (insbesondere Balkone, Erker) um maximal 1,50 m und in untergeordneter Breite,
  2. durch Terrassen mit maximal 2,50 m Tiefe und in untergeordneter Breite
  3. durch ebenerdige Licht- und Lüftungsschächte um bis zu 1,25 m und in untergeordneter Breite
- zulässig.
- (7) Fluchtbalkone und -treppen von Kindertageseinrichtungen dürfen mit einer maximalen Tiefe von 1,5 m die Baugrenze im Bereich der hinweislich dargestellten Freispielflächen überschreiten.
- (8) Ein geringfügiges Zurücktreten von Gebäudeteilen von den Baulinien ist zulässig, soweit dies zugunsten einer gegliederten Fassade aus Gestaltungsgründen vorgesehen wird und hinsichtlich des Lärmschutzes vertretbar ist, sowie wenn dies nach den Festsetzungen zum Lärmschutz für geneigte Fassaden gem. § 23 Absatz 6 erfolgt.
- (9) Im WA Nord(3) und WA Süd sind die Außenfassaden pro Bauraum ab einer Mindestlänge von 20 m durch Rücksprünge von mindestens 1,50 m Tiefe und in mindestens gleicher Breite in unregelmäßigem Abstand zu gliedern. Ein entsprechendes Zurücktreten dieser Gebäudeteile von Baulinien wird dabei zugelassen. Je Rücksprung ist ein 90-Grad-Winkel einmalig zulässig.
- (10) An den Fassaden sind Antennen und Satellitenempfangsanlagen nicht zulässig.

## **§ 7**

### **Nebenanlagen, Trafostationen, Erdgasregelstationen**

- (1) In den Allgemeinen Wohngebieten sind oberirdische Nebenanlagen gemäß § 14 Absatz 1 BauNVO sowie Trafostationen in die Gebäude zu integrieren. Abweichend von Satz 1 sind

Nebenanlagen für Kindertageseinrichtungen, Kinderspielplätze, Fahrradabstellplätze nach § 8 Absatz 2 auch außerhalb der Bauräume zulässig. Abweichend von Satz 1 ist im WA Süd(1) im Vorgartenbereich auf der „Fläche zu begrünen und zu bepflanzen“ südlich des Ein- und Ausfahrtbereichs der Gemeinschaftstiefgarage die Errichtung eines Fahrgastunterstandes in einer Tiefe von maximal zwei Metern ab der Straßenbegrenzungslinie und in einer Länge von maximal sieben Metern zulässig.

- (2) Innerhalb der in der Planzeichnung festgesetzten Fläche für Ver- und Entsorgung ist nur eine Erdgasregelstation zulässig.

## **§ 8**

### **Fahrradabstellplätze für Wohnnutzungen**

- (1) In den Allgemeinen Wohngebieten sind die in Verbindung mit der Fahrradabstellplatzsatzung (FabS) erforderlichen Fahrradabstellplätze nur innerhalb der Bauräume und in die Gebäude integriert oder unterirdisch auch außerhalb der Bauräume in der Tiefgarage und den Gemeinschaftstiefgaragen integriert zulässig.
- (2) In den Allgemeinen Wohngebieten sind weitere Fahrradabstellplätze (Besuchsstellplätze) außerhalb von Gebäuden nur als offene, nicht überdachte Fahrradabstellanlagen im Bereich der Zugänge in untergeordneter Anzahl (max. sechs Fahrradabstellplätze je Hauszugang) zulässig, sofern das Erscheinungsbild der angrenzenden Freiflächen nicht wesentlich beeinträchtigt wird.

## **§ 9**

### **Kfz-Stellplätze und (Gemeinschafts-)Tiefgaragen, Zu- und Ausfahrten**

- (1) Im Planungsgebiet sind die nach Art. 47 BayBO und der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt München notwendigen Kfz-Stellplätze in der Tiefgarage beziehungsweise Gemeinschaftstiefgaragen unterzubringen. Ausgenommen davon ist das WA Nord(4). Im WA Nord(4) dürfen die nach Art. 47 BayBO und der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt München notwendigen Kfz-Stellplätze ausnahmsweise auch oberirdisch innerhalb der festgesetzten Fläche für Stellplätze nachwiesen werden.  
Zusätzlich zu den gemäß Art. 47 BayBO und der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt München notwendigen Stellplätzen wird die Zahl der notwendigen Stellplätze im Sinne des Art. 47 Absatz 1 Satz 1 und 2 BayBO für Personenkraftwagen für die festgesetzten Nutzungen im Planungsgebiet für Besuchsstellplätze mit weiteren 26 Besuchsstellplätzen festgesetzt.  
Von diesen sind 14 Besuchsstellplätze im WA Süd(2) und 12 Besuchsstellplätze im WA Süd(6) jeweils in den Gemeinschaftstiefgaragen unterzubringen.
- (2) Für die Kindertageseinrichtung im WA Süd(3) sind vier Stellplätze für den Hol- und Bringverkehr oberirdisch innerhalb der festgesetzten Fläche für Stellplätze zulässig.
- (3) Die festgesetzten Gemeinschaftstiefgaragen sind jeweils Gemeinschaftsanlagen für die jeweiligen Teilbaugebiete.

- (4) In den Allgemeinen Wohngebieten sind die Tiefgaragenzu- und -ausfahrten sowie ihre Ein- und Ausgänge in die Gebäude zu integrieren. Dies gilt nicht für die Tiefgaragenzufahrt im WA Süd(1).
- (5) Im Planungsgebiet sind über die gemäß Planzeichnung festgesetzten Zu- und Ausfahrten hinaus keine weiteren Zu- und Ausfahrten für die Wohngebiete WA Nord und WA Süd zulässig. Von der Lage der durch Planzeichen festgesetzten Zu- und Ausfahrten bzw. Ein- und Ausfahrtsbereiche sind geringfügig Abweichungen zulässig, wenn technische Gründe dies erfordern und die Abweichungen mit den öffentlichen Belangen vereinbar sind.
- (6) Die Be- und Entlüftung der Gemeinschaftstiefgaragen und der Tiefgarage ist durch bauliche und technische Vorkehrungen über das Dach der Gebäude zu führen.

## **§ 10**

### **Fuß- und Radwegbrücke**

- (1) Für die im Plan festgesetzte Überbauung (der Dülferstraße) ist über der im Planteil hinweislich dargestellten Höhenkote von 491,4 m ü. NHN2016 eine Durchfahrtshöhe von (mindestens) 3,80 m einzuhalten.
- (2) Auf dieser Überbauung wird auf der im Plan als dinglich zu sichern gekennzeichneten Fläche ein Geh- und Radfahrrecht zu Gunsten der Allgemeinheit festgesetzt.

## **§ 11**

### **Dienstbarkeiten, Schutzzonen**

- (1) Für die im Plan als dinglich zu sichern gekennzeichneten Flächen G wird ein Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit festgesetzt.
- (2) Für die im Plan als dinglich zu sichern gekennzeichneten Flächen R wird ein Radfahrrecht zu Gunsten der Allgemeinheit festgesetzt.
- (3) Für die im Plan als dinglich zu sichern gekennzeichneten Flächen L wird ein Leitungsrecht zugunsten der Allgemeinheit festgesetzt.
- (4) Für die im Plan als dinglich zu sichern gekennzeichneten Flächen LB im WA Süd(8) wird ein beschränktes Leitungsrecht zugunsten der Landeshauptstadt München sowie zugunsten des jeweiligen Eigentümers der Grundstücke Flst .Nrn. 1767/15 und 1767/16, Gemarkung Feldmoching, zur Ver- und Entsorgung der Grundstücke Flst. Nr.n 1767/15 und 1767/16, Gemarkung Feldmoching, festgesetzt.
- (5) Für die im Plan als dinglich zu sichern gekennzeichneten Flächen FB im Süden des WA Nord(2) und Süden des WA Süd(2) wird ein beschränktes Fahrrecht zugunsten der Landeshauptstadt München zum Zweck der Zu- und Ausfahrt zur Pflege der jeweils angrenzenden Ausgleichsflächen festgesetzt.

- (6) Für die im Plan als dinglich zu sichern gekennzeichneten Flächen FB im Süden des WA Nord(3) wird ein beschränktes Fahrrecht zugunsten der Landeshauptstadt München für die Zufahrt zur Fuß- und Radwegebrücke über der Dülferstraße für Räumfahrzeuge und Fahrzeuge zum Bauunterhalt, zum Zweck der Zu- und Ausfahrt zur Pflege der Ausgleichsfläche und zur Ver- und Entsorgung der Kindertageseinrichtung festgesetzt.
- (7) Für die im Plan als dinglich zu sichern gekennzeichneten Flächen FB im Norden des WA Nord(3) und im Norden des WA Süd(3) wird ein beschränktes Fahrrecht zugunsten der Landeshauptstadt München zum Zweck der Zu- und Ausfahrt zur Pflege der Ausgleichsfläche und ein beschränktes Fahrrecht für Personen, die (in öffentlichem Auftrag) zum Zweck des Katastrophenschutzes handeln, festgesetzt.
- (8) Für die im Plan als dinglich zu sichern gekennzeichneten Flächen FB im WA Süd(7) sowie im WA Süd(8) wird ein beschränktes Fahrrecht zugunsten der Landeshauptstadt München zur Ver- und Entsorgung der Kindertageseinrichtung festgesetzt.
- (9) Für die im Plan als dinglich zu sichern gekennzeichneten Flächen FB im WA Süd(8) ist ein beschränktes Fahrrecht zugunsten der Landeshauptstadt München sowie des jeweiligen Eigentümers der Flst. Nrn. 1767/15 und 1767/16 festgesetzt.
- (10) Für die im Plan als dinglich zu sichern gekennzeichneten Fläche GB FB im WA Süd(3) südlichen Bereich wird neben dem Leitungsrecht nach Absatz 3 ein beschränktes Geh- und Fahrrecht für den Hol- und Bringverkehr sowie auch zur Ver- und Entsorgung der Kindertageseinrichtung im WA Süd(3) zugunsten der Landeshauptstadt München festgesetzt.
- (11) Von der festgesetzten Lage und Größe der im Plan festgesetzten Dienstbarkeitsflächen kann ausnahmsweise geringfügig abgewichen werden, soweit technische oder gestalterische Gründe dies erfordern und die Abweichung unter Würdigung nachbarlicher Interessen mit den öffentlichen Belangen vereinbar ist.
- (12) Der als Leitungsschutzzone hinweislich dargestellte Bereich sowie die Flächen für Leitungsrechte dürfen weder unter- noch überbaut bzw. durch Aufschüttungen verändert werden und sind von jeglicher Baumpflanzung und tief wurzelnden Sträuchern freizuhalten. Ausgenommen hiervon ist die Fläche für Leitungsrechte im südlichen Bereich des WA Süd(3) im unmittelbaren Anschluss an das WA Süd(4) im Bereich des westlichen Bau- raums. Dort darf die Fläche für Leitungsrechte ab einer Höhe von 3,00 m über Gelände überbaut werden. Ferner darf die Fläche für Leitungsrecht im Norden des WA Nord(3) durch nach § 6 Abs. 6 zugelassenen Vorbauten und die festgesetzte Lärmschutzwand so- wie im WA Süd(3) im Bereich der Lärmschutzwand überbaut werden.

## **§ 12**

### **Dachform und Dachaufbauten**

- (1) Für die festgesetzten Flachdächer ist eine Dachneigung von maximal 5 Grad zulässig.



- (2) Dachaufbauten und technische Anlagen sind nur nach Maßgabe der folgenden Festsetzungen zulässig.
- (3) Technische Dachaufbauten und technische Anlagen auf den Dächern sind nur zulässig, sofern sie der Nutzung der Gebäude dienen und dürfen eine Höhe von 3,0 m über dem Durchstoßpunkt durch die Dachfläche nicht überschreiten. Abweichend hiervon sind im WA Nord(4) technische Dachaufbauten und technische Anlagen auf den Dächern unzulässig.
- (4) Dachausstiege zur Nutzung von Dachflächen sind ausschließlich in Verlängerung der gemeinschaftlich genutzten Treppenhäuser zulässig und dürfen eine Höhe von 3,6 m über dem Durchstoßpunkt durch die Dachfläche nicht überschreiten. Sie dürfen einschließlich Nebenanlagen jeweils 25 m<sup>2</sup> Grundfläche pro Treppenhaus nicht überschreiten. Für sie sind ausschließlich Flachdächer zulässig. Sie sind ab einer Größe von 15 m<sup>2</sup> extensiv zu begrünen. Abweichend hiervon sind im WA Nord(1) und WA Nord(4) Dachausstiege unzulässig.
- (5) Die von Dachaufbauten und technischen Anlagen auf den Flachdächern eingenommenen Flächen dürfen eine Größe von maximal 15 % der Geschossfläche des darunter liegenden Geschosses nicht überschreiten. Sie sind jeweils baulich zusammenzufassen, einzuhausen und mindestens um das Maß ihrer Höhe von den Außenkanten der Fassaden zurückzusetzen.
- (6) Technische Anlagen zur Nutzung von Solarenergie sind unter Berücksichtigung von § 13 Absatz 5 ohne die Begrenzungen des Absatzes 5 zulässig. Ihre Höhe wird auf maximal 0,5 m ab ihrem Durchstoßpunkt durch die Dachfläche beschränkt. Sie sind von der Außenkante der Fassade des darunter liegenden Geschosses mindestens im gleichen Maß ihrer Höhe abzurücken.
- (7) Sichtschutzwände auf den Dächern sind unzulässig.
- (8) Zum Schutz von Dachgartennutzungen sind als Dachaufbauten Lärmschutzwände mit einer maximalen Höhe von 2,25 m sowie Absturzsicherungen in Form von offenen Geländern mit einer maximalen Höhe von 1,20 m ab ihrem Durchstoßpunkt durch die Dachfläche zulässig. Sie sind von der Außenkante der Fassade mindestens im gleichen Maß ihrer Höhe abzurücken.

### **§ 13**

#### **Dachbegrünung**

- (1) Die auf Flachdächern nicht durch Dachaufbauten und technische Anlagen belegten Flächen sind zu begrünen.
- (2) Bei extensiver Dachbegrünung beträgt die durchwurzelbare Mindestsubstratstärke 20 cm (einschließlich Dränschicht).

(3) Bei intensiver Dachbegrünung beträgt die durchwurzelbare Mindestsubstratstärke im Mittel 40 cm (einschließlich Dränschicht). Die Flächen sind mit Rasen, Stauden und Sträuchern zu begrünen oder mit Nutzpflanzen zu bepflanzen. Belagsflächen sind bis zu einem Anteil von 60 % der intensiv zu begrünenden Dachfläche zulässig und in die angrenzenden Pflanzflächen zu entwässern.

(4) Dabei sind die nachfolgend aufgeführten Flächenanteile bezogen auf die gesamte Dachfläche als intensiv begrünte Fläche zulässig:

im WA Nord(1): nur über dem Erdgeschoss	maximal 100 %
im WA Nord(2):	maximal 20 %
im WA Nord(3), nördliche Bauräume:	maximal 20 %
im WA Nord(3), südlicher Bauraum:	maximal 35 %
im WA Süd(1):	maximal 20 %
im WA Süd(2):	maximal 25 %,
im WA Süd(3):	maximal 45 %,
im WA Süd(4):	maximal 20 %,
im WA Süd(5):	maximal 25 %,
im WA Süd(6):	maximal 30 %,
im WA Süd(7):	maximal 40 %,
im WA Süd(8):	maximal 60 %.

(5) Bei einer Freiraumnutzung auf dem Dach gilt Absatz 3 und 4 entsprechend.

(6) Anlagen zur Nutzung von Solarenergie sind mit einer extensiven Dachbegrünung zu kombinieren. Diese Kombination kann flächenmäßig übereinander (d. h. in Form einer extensiven Dachbegrünung, die durchlaufend unter der jeweiligen Anlage zur Nutzung von Solarenergie vorgesehen ist) oder flächenmäßig getrennt (d. h. in Form einer Anordnung der Anlage zur Nutzung Solarenergie neben der Dachbegrünung) erfolgen. In letztgenanntem Fall ist jedoch auf mindestens 80 % der nach Absatz 1 grundsätzlich zu begrünenden Dachflächen eine Dachbegrünung vorzusehen.

## § 14

### Werbeanlagen

(1) Im Planungsgebiet sind nur Werbeanlagen am Ort der Leistung für Eigenwerbung im Bereich des Erdgeschosses und im Bereich der Brüstung des ersten Obergeschosses zulässig.

(2) Werbeanlagen müssen sich in ihrer Anordnung, in Umfang, Größe, Form und Farbgebung, Lichtwirkung sowie Materialauswahl in die Architektur der Gebäude sowie in das Straßen- und Orts- und Landschaftsbild einfügen. Sie dürfen die Fassade der Gebäude nicht dominieren und müssen sich der Architektur unterordnen.

(3) Werbeanlagen sind oberhalb des Erdgeschossbereiches nur in Form von Firmenlogos und/oder Firmennamen in Einzelbuchstaben und nur bis zu einer Höhe von maximal

0,60 m zulässig.

- (4) Frei stehende Werbeanlagen sind nicht zulässig. Lediglich freistehende Hinweisschilder sind ausschließlich im WA Süd zur Beschilderung der Gemeinschaftstiefgarageneinfahrt für Besuchsstellplätze zulässig.
- (5) Werbeanlagen sind unzulässig
  - 1. innerhalb der als zu begrünen und zu bepflanzen festgesetzten Flächen der Baugebiete,
  - 2. orientiert zu den Flächen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft und zu Bahnflächen,
  - 3. in Form von Großplakaten und Spanntüchern, von laufenden Schriften, Blink- und Wechselbeleuchtung, von sich bewegenden Werbeanlagen (wie z. B. Fahnen, Lightboards, Videowände) von Skybeamern und Laserstrahlern.

## **§ 15**

### **Aufschüttungen, Abgrabungen und Stützmauern**

- (1) Im Allgemeinen Wohngebiet sind Aufschüttungen und Abgrabungen grundsätzlich nicht zulässig.
- (2) Ausgenommen von Absatz 1 sind Aufschüttungen und Abgrabungen zulässig:
  - 1. für einen höhengleichen Anschluss der nicht überbaubaren Grundstücksflächen an das Niveau der angrenzenden ausgebauten öffentlichen Verkehrsflächen,
  - 2. zur kleinflächig zur Gestaltung bzw. Modellierung von Spielplätzen,
  - 3. im Bereich der „Flächen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft“ zur Anschüttung von Lärmschutzwänden und Abgrenzungsmauern durch nach Westen geneigte Halbwälle,
  - 4. für Baumpflanzungen.
- (3) Abweichend von Absatz 1 sind zur Gestaltung der Innenhöfe in den Teilbaugebieten WA Nord(2), WA Nord(3), WA Süd(1) bis WA Süd(7) die Niveaus der Innenhöfe - ausgenommen der Kita-Freiflächen – in Bezug zu den angrenzenden Gehrechtsflächen – um 0,5 m anzuheben; und im Weiteren das Höhenniveau der privaten Wohnungsgärten davon nochmals um 0,5 m anzuheben und an das Niveau des Hochparterres (Oberkante (OK) Fußboden) anzugleichen. Die Übergänge zwischen den privaten Wohnungsgärten und gemeinschaftlich nutzbaren Freiflächen sowie die Übergänge zwischen den gemeinschaftlich nutzbaren Freiflächen und den Kita-Freiflächen sind mit baulichen Anlagen wie Treppen, Rampen, Mauern und Sitzkanten mit max. 0,5 m Höhe zu gestalten. Abweichend von Satz 1 ist eine Aufschüttung im Schutzbereich des zum Erhalt festgesetzten Baumes im WA Süd(4) unzulässig.

## **§ 16**

### **Einfriedungen, Zäune, Mauern, Sichtschutzelemente**

- (1) Einfriedungen in den Allgemeinen Wohngebieten sind mit Ausnahme der Absätze 2 bis 3

und 11 ausgeschlossen.

- (2) In den Allgemeinen Wohngebieten sind zur Abgrenzung der Flächen für Wohnungsgärten geschnittene Laubholzhecken mit einer Mindesthöhe von 1,50 m und einer Maximalhöhe von 1,80 m zu pflanzen (Bezugshöhe ist das Niveau der gemeinschaftlich nutzbaren Freiflächen der Innenhöfe). Zusätzlich können auf der Innenseite der geschnittenen Laubholzhecken den Wohnungsgärten zugewandt bis zu 1,0 m hohe offene Zäune (Bezugshöhe ist das Niveau der Wohnungsgärten) ohne durchgehenden Sockel angeordnet werden.

Zur Abgrenzung der Wohnungsgärten untereinander sind Sichtschutzelemente oder geschnittene Laubholzhecken bis zu einer maximalen Tiefe von 2,50 m und Höhe von 2,0 m zulässig.

Im WA Nord(1) sind innerhalb des Bauraumes zur Raheinstraße orientiert Mauern mit einer Höhe von maximal 1,80 m zur Abgrenzung von Gartenhöfen zulässig.

- (3) Im Bereich der Baufeldöffnungen von WA Nord(2), WA Nord(3), WA Süd(1) bis WA Süd(3) und WA Süd(5) bis WA Süd(7) sind zur Abgrenzung zwischen zu begrünender und zu bepflanzender Flächen und Geh- und Radfahrrechtsflächen auf zwei Drittel ihrer Länge Mauern und/oder geschnittene Laubholzhecken mit einer Höhe von maximal 1,40 m (Bezugshöhe ist das Niveau der Gehrechtsflächen) herzustellen
- (4) Im WA Süd(8) ist entlang der zu begrünenden Fläche nördlich des westlichen Bauraumes auf der Westseite in ganzer Länge und nordseitig weiterführend über eine Länge von 14 m eine offene Einfriedung oder Mauer mit maximal 0,70 m Höhe zu errichten. Diese darf nur mit Stauden oder Kleinsträuchern mit einer maximalen Höhe von 0,70 m hinterpflanzt werden.
- (5) Einfriedungen zur Umgrenzung der Freiflächen von Kindertageseinrichtungen sind bis zu einer Höhe von 1,50 m zulässig. Entlang der Grenzen zum öffentlichen Straßenraum sowie zu den Gehrechts- und Radfahrrechtsflächen ist eine Einfriedung durch Mauern, entlang aller anderen Grenzen ausschließlich durch eine offene Einfriedung zulässig.
- (6) Die Erdgasregelstation in der Fläche für Ver- und Entsorgung ist allseits mit Mauern oder Zäunen in einer Höhe von 1,80 m einzufrieden und von außen mit ausdauernden Kletterpflanzen oder geschnittenen Laubholzhecken mit einer Mindesthöhe von 1,50 m zu begrünen.
- (7) Die gemäß Absätze 2 bis 5 zulässigen Mauern sind gestalterisch an die Fassadengestaltung der Gebäude anzupassen.
- (8) Die in der Planzeichnung festgesetzten Mauern (Abgrenzungsmauern) sind mit einer Höhe von 1,50 m zu errichten.
- (9) Die an die Bereiche WA Süd(3) und Süd(4) sowie an den öffentlichen Straßenraum an-

grenzenden Einfriedungen sind von außen mit ausdauernden Kletterpflanzen oder geschnittenen Laubholzhecken mit einer Mindestpflanzgröße von 1,50 m zu begrünen. An den öffentlichen Straßenraum angrenzende Einfriedungsmauern in WA Nord(1) und der Lärmschutzwand im WA Süd(7) sind straßenseitig zu begrünen.

- (10) Die westliche Grenze des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes ist zwischen Dülferstraße und der festgesetzten Abgrenzungsmauer mindestens 1,50 hoch mit offenen sockellosen Zäunen einzufrieden.
- (11) Im WA Süd(8) sind die in den in der Abb. 2 rot gekennzeichnete Bereiche entlang der westlichen Grenze des Geltungsbereichs mit offenen, sockellosen Zäunen mit einer Mindesthöhe von 1,50 m einzufrieden. Im WA Süd(8) sind in den in der Abb. 2 blau gekennzeichneten Bereichen entlang der westlichen Grenze des Geltungsbereichs Einfriedungen in Form offener, sockelloser Zäune mit einer Mindesthöhe von 1,50 m zulässig.

## **§ 17**

### **Vogelschutzmaßnahmen**

In allen Baugebieten sind bei großflächigen Glaselementen, Fensterbändern, Eckverglasungen und den festgesetzten Lärmschutzwänden, Abgrenzungsmauern und Mauern den Belangen des Vogelschutzes Rechnung tragende Verglasungen (wie z. B. licht-reflexionsarme und nicht spiegelnde Verglasungen) und/oder Gestaltungen zu wählen. Spiegelnde Fassadenelemente und Balkone mit vollflächig durchsichtig verglasten Brüstungen sind nicht zulässig.

## **§ 18**

### **Grünordnung allgemein**

- (1) Die Bepflanzung und Begrünung des Planungsgebiets ist entsprechend den planlichen und textlichen Festsetzungen herzustellen und zu erhalten. Ausgefallene Gehölze sind nachzupflanzen. Nachpflanzungen haben den festgesetzten Güteanforderungen zu entsprechen. Notwendige Zugänge und Zufahrten sind von den Begrünungsfestsetzungen ausgenommen.
- (2) Von den Festsetzungen der Grünordnung 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 nachbarlicher Interessen jeweils mit den öffentlichen Belangen vereinbar ist.
- (3) Für nicht bebaute Flächen innerhalb der Bauräume gelten die jeweils angrenzenden, für das jeweilige Teilbaugebiet geltenden Festsetzungen der Grünordnung entsprechend.
- (4) Befestigte Freiflächen sind nur in dem Umfang zulässig, wie sie für eine funktionsgerechte Grundstücksnutzung notwendig sind. Sie sind wasserdurchlässig herzustellen, soweit dies funktional möglich ist.
- (5) Die im Plan festgesetzten „Flächen zu begrünen und zu bepflanzen“ sind als Rasen-, Wie-

sen- oder Pflanzflächen mit Gehölzpflanzungen zu gestalten.

- (6) Bäume in Belagsflächen sind in spartenfreie, offene, durchwurzelbare Pflanzflächen von mindestens 24 m<sup>2</sup> Grundfläche zu pflanzen. In Gehrechts- und Radfahrrechtsflächen sind überdeckte Pflanzflächen zulässig, wenn dies aus gestalterischen oder funktionalen Gründen notwendig ist.
- (7) Die Decken von Tiefgaragen sind mindestens um 0,60 m in Bezug auf die OK der Gehrechtsflächen abzusenken und mindestens 0,60 m hoch mit fachgerechtem Bodenaufbau zu überdecken.
- (8) Die Mindestpflanzgrößen für Bäume betragen:
  1. für große Bäume (Endwuchshöhe > 20 m): 25/30 cm Stammumfang (StU),
  2. für mittelgroße Bäume: (Endwuchshöhe 10- 20 m): 20/25 cm StU.
- (9) Bei Pflanzung von großen Bäumen (Endwuchshöhe > 20 m) auf Tiefgaragen sind diese Bereiche auf einer Fläche von mindestens 10 m<sup>2</sup> um mindestens 1,20 m hoch mit fachgerechtem Bodenaufbau zu überdecken. Zwischenbericht der Kartierungen 2015 vom 27.07.2015

## **§ 19**

### **Grünordnung öffentliche Grünflächen**

- (1) Die im Plan festgesetzten öffentlichen Grünflächen sind parkartig mit Rasen- und Wiesenflächen, Baum- und Strauchpflanzungen, Wegen und Spielflächen zu gestalten.
- (2) Im Bereich der öffentlichen Grünflächen sind mindestens 42 standortgerechte, große und mittelgroße Bäume zu pflanzen. Der Anteil an großen Bäumen muss dabei mindestens 50 % betragen. Der Anteil gebietseigener Bäume muss mindestens 70% betragen.
- (3) Am südlichen Rand der östlichen öffentlichen Grünfläche sind drei Hecken , jeweils mit einer Länge von zehn Metern aus gebietseigenen Sträuchern zu pflanzen. Die Pflanzung ist dreireihig mit einem Pflanzabstand innerhalb und zwischen den Reihen von 1,50 m auszuführen. Die Mindestpflanzgröße beträgt überwiegend 175-200 cm. Die Pflanzungen sind mit Ausnahme zur südlichen Grundstücksgrenze allseitig mit einem Wall aus überwiegend dornigem Astwerk einzufassen (Breite drei Meter, Höhe ca. 1,20 m).

## **§ 20**

### **Grünordnung Verkehrsflächen**

- (1) Innerhalb der öffentlichen Verkehrsflächen als Baumreihen entlang der Ratoldstraße sind 31 große standortgerechte Laubbäume zu pflanzen.
- (2) Innerhalb der öffentlichen Verkehrsflächen als Baumreihen entlang der Raheinstraße sind 11 große standortgerechte Laubbäume sowie zusätzlich im Bereich der Straßenaufweitung der Raheinstraße gegenüber der Pflegezu- und -ausfahrt ein großer standortgerechter Laubbaum zu pflanzen.

**§ 21****Grünordnung in den Allgemeinen Wohngebieten**

- (1) In den Allgemeinen Wohngebieten WA Nord(2), WA Nord(3), WA Süd(1) bis WA Süd(7) sind direkt den Wohnungen zugeordnete Wohnungsgärten ausschließlich in den Innenhöfen zulässig. Im WA Nord(1) und WA Nord(4) sind Wohnungsgärten ohne Beschränkung zulässig. Im Innenhof von WA Süd(8) sind Wohnungsgärten ausgeschlossen. Der maximale Anteil der Wohnungsgärten an der Gesamtfläche der jeweiligen Innenhöfe wird wie folgt festgesetzt:
- |                                    |       |
|------------------------------------|-------|
| 1. WA Nord(2):                     | 40 %  |
| 2. WA Nord(3): nördlicher Bauraum: | 45 %  |
| 3. WA Nord(3): südlicher Bauraum:  | 15 %  |
| 4. WA Süd(1):                      | 35 %  |
| 5. WA Süd(2): westliche Bauräume:  | 40 %  |
| 6. WA Süd(2): östliche Bauräume:   | 45 %  |
| 7. WA Süd(3):                      | 30 %  |
| 8. WA Süd(4):                      | 7 %   |
| 9. WA Süd(5):                      | 35 %  |
| 10. WA Süd(6):                     | 35 %  |
| 11. WA Süd(7):                     | 30 %. |
- (2) Die nach Art. 7 Absatz 3 BayBO herzustellenden Kinderspielplätze sind, soweit möglich, in den Innenhöfen (zwischen den Bauräumen) herzustellen.
- (3) Pro angefangener 300 m<sup>2</sup> der nicht überbauten Grundstücksflächen des allgemeinen Wohngebiets ist mindestens ein standortgerechter, großer oder mittelgroßer Laubbaum zu pflanzen. Abweichend davon sind im WA Nord(2) mindestens 12 große oder mittelgroße standortgerechte Laubbäume zu pflanzen. Der Anteil von großen Bäumen muss jeweils mindestens 25 % betragen.
- (4) Der als zu erhalten festgesetzte Baumbestand kann auf die nach Absatz 3 zu pflanzenden Bäume angerechnet werden.
- (5) In den als zu erhalten festgesetzten Baumbestand in der Freispielfläche der Kindertageseinrichtung im WA Nord(3) kann ausnahmsweise eingegriffen werden, sofern sich unvermeidbare Erfordernisse im Rahmen der Kampfmittelfreimachung bzw. der Altlastensanierung ergeben. Entfallende Bäume sind im Verhältnis eins zu eins unter Beachtung des § 18 Absatz 8 zu ersetzen.
- (6) Entlang der Rahein- und Ratoldstraße sind die unbebauten Flächen zwischen Bauraum und Straßenbegrenzungslinien gemäß § 6 Absatz 4, ausgenommen dem WA Nord(4) und WA Süd(1), mit Bodenbelägen zu gestalten. In untergeordnetem Umfang sind auch Pflanzflächen zulässig.

## § 22

### Flächen mit besonderen Entwicklungsmaßnahmen

Die als „Flächen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft“ und „Ausgleichsflächen“ festgesetzten Bereiche entlang der Bahnlinie sind als Trockenlebensräume naturnah zu gestalten und zu entwickeln. Die Flächen in den Übergangsbereichen zu den angrenzenden Lärmschutzwänden sind als nach Westen exponierte Halbwälle anzulegen.

## § 23

### Schallschutz

- (1) Bei der Errichtung und Änderung von Gebäuden mit schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen sind technische Vorkehrungen nach Tabelle 7 der DIN 4109, Juli 2016, Schallschutz im Hochbau vorzusehen. Dabei ist der bauliche Schallschutz auch unter Berücksichtigung der mittleren Maximalpegel  $L_{AFmax}$  des Güterverkehrs zu bemessen. Der höhere Schallschutz ist maßgebend.
- (2) In den gemäß Abb. 3a bis d festgesetzten Bereichen (rot gekennzeichnete Bereiche, mit Beurteilungspegeln durch Verkehrslärm > 70/65 dB(A) Tag/Nacht) entlang der Bahnstrecke ist die Anordnung von offenbaren Fenstern schutzbedürftiger Aufenthaltsräume von Wohnungen nach DIN 4109 (Wohn-, Schlaf-, Kinderzimmer) aus Gründen des Verkehrslärmschutzes unzulässig.
- (3) In den gemäß Abb. 3a bis d festgesetzten Bereichen (blau gekennzeichnete Bereiche), mit Beurteilungspegeln durch Verkehrslärm > 65/60 dB(A) Tag/Nacht ist die Anordnung von lüftungstechnisch notwendigen offenbaren Fenstern schutzbedürftiger Aufenthaltsräume von Wohnungen nach DIN 4109 (Wohn-, Schlaf-, Kinderzimmer) nur zulässig, wenn diese über ein weiteres Fenster an einer lärmabgewandten Gebäudeseite (Beurteilungspegel ≤ 59/49 dB(A) Tag/Nacht) belüftet werden können.

Abweichend von Satz 1 ist bei Wohnungen, bei denen mindestens die Hälfte der schutzbedürftigen Aufenthaltsräume über Fenster an einer lärmabgewandten Gebäudeseite belüftet werden kann, die Anordnung von lüftungstechnisch notwendigen offenbaren Fenstern schutzbedürftiger Aufenthaltsräume zulässig, wenn durch Schallschutzkonstruktionen bzw. nach DIN 4109 nicht schutzbedürftige Vorräume (z. B. Laubengang, vorgehängte oder mehrschalige Fassade, Schallschutzloggia) nachgewiesen werden kann, dass vor den notwendigen Fenstern dieser Aufenthaltsräume ein Verkehrslärm-Beurteilungspegel von 59/49 dB(A) Tag/Nacht nicht überschritten wird.

Abweichend von Satz 2 sind in den betroffenen Bereichen auch solche Schallschutzkonstruktionen bzw. nicht schutzbedürftige Vorräume zulässig (Kastfenster, Kaltloggien o. Ä.), die bei teilgeöffneten Fenstern einen mittleren Innenpegel ( $L_{A,m}$ ) von nicht mehr als 30 dB(A) nachts innerhalb des Aufenthaltsraumes sicherstellen.

In begründeten Einzelfällen (insbesondere in Eckbereichen) können die in Satz 2 und 3



genannten Schutzmaßnahmen auch ausnahmsweise bei Wohnungen zugelassen werden, bei denen weniger als die Hälfte der schutzbedürftigen Aufenthaltsräume über Fenster an einer lärmabgewandten Gebäudeseite belüftet werden können.

- (4) Die in der Planzeichnung festgesetzte Schallschutzanlage ist durchgehend und ohne Zwischenräume mit den festgesetzten Höhen und Längen sowie bahnseitig hochabsorbierend ( $D_{\text{refl}} = 8 \text{ dB(A)}$  Absorptionsverlust für Reflexionen an der Oberfläche der Schallschutzanlage) zu errichten. Die Schalldämmung muss mindestens  $R_w = 24 \text{ dB}$  betragen (von Norden nach Süden):

1. LSW 1:	Höhe $h = 3,00 \text{ m}$ über Gelände	Länge $l = 86 \text{ m}$
2. LSW 2:	Höhe $h = 2,75 \text{ m}$ über Gelände	Länge $l = 187 \text{ m}$
3. LSW 3:	Höhe $h = 4,00 \text{ m}$ über Gelände	Länge $l = 75 \text{ m}$
4. LSW 4:	Höhe $h = 3,50 \text{ m}$ über Gelände	Länge $l = 33 \text{ m}$
5. LSW 5:	Höhe $h = 4,00 \text{ m}$ über Gelände	Länge $l = 77 \text{ m}$
6. LSW 6:	Höhe $h = 3,00 \text{ m}$ über Gelände	Länge $l = 30 \text{ m}$
7. LSW 7:	Höhe $h = 3,00 \text{ m}$ über Gelände	Länge $l = 205 \text{ m}$
8. LSW 8:	Höhe $h = 3,50 \text{ m}$ über Gelände	Länge $l = 17 \text{ m}$
9. LSW 9:	Höhe $h = 4,00 \text{ m}$ über Gelände	Länge $l = 29 \text{ m}$
10. LSW 10:	Höhe $h = 4,50 \text{ m}$ über Gelände	Länge $l = 29 \text{ m}$
11. LSW 11:	Höhe $h = 4,00 \text{ m}$ über Gelände	Länge $l = 64 \text{ m}$
12. LSW 12:	Höhe $h = 4,50 \text{ m}$ über Gelände	Länge $l = 65 \text{ m}$
13. LSW 13:	Höhe $h = 4,00 \text{ m}$ über Gelände	Länge $l = 68 \text{ m}$
14. LSW 14:	Höhe $h = 3,00 \text{ m}$ über Gelände	Länge $l = 20 \text{ m}$
15. LSW 15:	Höhe $h = 1,75 \text{ m}$ über Gelände	Länge $l = 17 \text{ m}$ (Kita)

Ein Wanddurchbruch in der LSW 3 ist im Bereich der Herbergstraße mit einer maximalen Breite von  $9,0 \text{ m}$  und einer maximalen lichten Höhe von  $3,0 \text{ m}$  über der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung zulässig.

Die LSW 14 ist aus Verkehrssicherheitsgründen an Ihrem südlichen Ende über eine Länge von  $10 \text{ m}$  vollständig aus durchsichtigem Glas, schall-reflektierend ( $D_{\text{refl}} = 0 \text{ dB(A)}$  Absorptionsverlust für Reflexionen an Oberfläche der Schallschutzanlage), auszuführen.

Im Bereich der in der Planzeichnung dargestellten Pflegezu- und -ausfahrten zugleich im WA Nord(3) und WA Süd(3) Zugang Katastrophenschutz sind die notwendigen Tore in Höhe der jeweiligen Lärmschutzwand mit einer Schalldämmung von mindestens  $R_w = 24 \text{ dB}$  und bahnseitig hochabsorbierend ( $D_{\text{refl}} = 8 \text{ dB(A)}$  Absorptionsverlust für Reflexionen an Oberfläche der Schallschutzanlage) auszuführen.

Von der Lage der festgesetzten Lärmschutzwände kann geringfügig abgewichen werden, wenn technische oder gestalterische Gründe dies erfordern und die Abweichungen unter Würdigung nachbarlicher Interessen mit den öffentlichen Belangen vereinbar sind sowie ein ausreichender Schallschutz gewährleistet ist.

- (5) Die Schallschutzanlagen LSW 1 bis LSW 14 müssen zum Zeitpunkt der Nutzungsaufnahme jeweils östlich liegender Bauräume unmittelbar westlich von diesen bereichsweise errichtet und wirksam sein.

Die Schallschutzanlage LSW 15 muss bis zum Zeitpunkt der Nutzungsaufnahme der Kindertageseinrichtung im WA Süd(7) im Osten des Teilbaugebiets entlang der Ratoldstraße wirksam errichtet sein.

- (6) Die Hausfassaden entlang der Bahnstrecke in den Teilbaugebieten WA Nord(1), WA Nord(2), WA Nord(3), WA Süd(2), WA Süd(3), WA Süd(4) und WA Süd(8) gemäß Abb. 4a und 4b sind zum Schutz der Nachbarschaft mit folgenden Schallanforderungen nach einer der folgenden Vorgaben auszuführen, um relevante Schallreflexionen an den Plangebäuden zu verhindern.

Mit einem Gesamt-Absorptionsverlust in den Teilbaugebieten WA Nord(1), Nord(2), Nord(3) (nur nördlicher Bauraum), WA Süd(2) (nur südlicher Teil der baulichen Anlage mit Festsetzung WH 19,5-20 m), Süd(3) und Süd(4) von  $D_{\text{refl}} = 7 \text{ dB(A)}$ , einem Gesamt-Absorptionsverlust in den Teilbaugebieten WA Nord(3) (nur südlicher Bauraum) und Süd(2) (übriger Bereich von  $D_{\text{refl}} = 6 \text{ dB(A)}$ ) und einem Gesamt-Absorptionsverlust im Teilbaugebiet WA Süd(8) (nur westliche und südliche Fassaden mit Orientierung zur Lerchenstraße mit WH 19,5-20,0m, 16,5-17 m und WH 22,5-23 m) von  $D_{\text{refl}} = 5 \text{ dB(A)}$ .

oder

Geneigt mit folgenden Mindest-Neigungswinkeln (Angaben = Winkel zur Senkrechten/Vertikalen).

Die erforderliche Neigung kann auch durch ein Sägezahnprofil mit Einzelflächen, die eine Mindesthöhe von  $h = 1 \text{ m}$  aufweisen, erreicht werden:

WA Nord(1):  $\geq 2^\circ$

WA Nord(2), Nord(3):  $\geq 8^\circ$

WA Süd(3) und Süd(4):  $\geq 7^\circ$

WA Süd(2) und Süd(8) Süd (WH = 22,523 m):  $\geq 10^\circ$

WA Süd(8) West (WH = 16,5-20 m):  $\geq 6^\circ$

Bei der Ausführung der Fassade gelten die schalltechnischen Anforderungen für alle Fassadenteile, ausgenommen derjenigen die unterhalb einer der jeweils davor festgesetzten Schallschutzanlage nach Absatz 4 liegen (Absoluthöhe Fassade > Absoluthöhe Schallschutzanlage).

- (7) Im Planungsgebiet sind schutzbedürftige Büroräume o. Ä. an den Gebäudeseiten mit Verkehrslärmpegeln von mehr als 65 dB(A) tags mit schallgedämmten Lüftungseinrichtungen oder anderen technisch geeigneten Maßnahmen zur Belüftung auszustatten, sofern diese nicht über ein Fenster an einer Verkehrslärm abgewandten Gebäudeseite belüftet werden können.

- (8) Die Nutzungsaufnahme innerhalb der Bebauungen in den östlichen Bauräumen der Allgemeinen Wohngebiete entlang der Ratold- und Raheinstraße ist nur zulässig, sofern je Bauraum die abschirmende Wirkung der Bebauung im westlichen Bauraum entlang der Bahnstrecke oder eine technisch gleichwertige aktive Schallschutzmaßnahme vorhanden ist (z. B. temporäre Schallschutzwand).

Zudem muss

- zum Schutz der Bebauung im Bauraum WA Süd(1) für die Nutzungsaufnahme zudem die abschirmende Wirkung der Bebauung im nordwestlichen Bauraum WA Süd(2) vollständig wirksam sein.

- zum Schutz der Bebauung im östlichen Bauraum von WA Süd(2) für die Nutzungsaufnahme zudem die abschirmende Wirkung der Bebauung im westlichen Bauraum von WA Süd(3) vollständig wirksam sein.

- zum Schutz der Bebauung im südlichen Bauraum von WA Süd(5) für die Nutzungsaufnahme zudem die abschirmende Wirkung der Bebauung im westlichen Bauraum von WA Süd(6) vollständig wirksam sein.

- zum Schutz der Bebauung im östlichen Bauraum von WA Süd(6) für die Nutzungsaufnahme zudem die abschirmende Wirkung der Bebauung im westlichen Bauraum von WA Süd(7) vollständig wirksam sein.

- (9) Zur erforderlichen Belüftung sind bei schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen von Wohnungen im Sinne der DIN 4109, die Fenster aufweisen, an denen der Beurteilungspegel durch Verkehrslärm von 59 dB(A) tags oder 49 dB(A) nachts überschritten wird, schallgedämmte Lüftungseinrichtungen oder gleichwertige Maßnahmen vorzusehen. Schallgedämmte Lüftungseinrichtungen oder andere technisch geeignete Maßnahmen zur Belüftung sind beim Nachweis des erforderlichen Schallschutzes gegen Außenlärm zu berücksichtigen und können entfallen, sofern der betroffene Aufenthaltsraum durch ein weiteres Fenster an einer lärmabgewandten Gebäudeseite, an dem ein Beurteilungspegel durch Verkehrslärm von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts nicht überschritten wird, belüftet werden kann.

- (10) Die Anordnung von Außenwohn- und schützenswerten Freibereichen (Balkonen, Loggien, Terrassen, Dachterrassen o. Ä.) ist nur zulässig, wenn gewährleistet wird, dass auf den Außenwohnbereichen ein Beurteilungspegel durch Verkehrslärm von maximal 59 dB(A) am Tag (Aufpunkthöhe zwei Meter über Oberkante Boden in der Mitte des jeweiligen Außenwohnbereichs bzw. Freibereichs) eingehalten wird oder durch Schallschutzkonstruktionen (z. B. Wände, Wälle, Verglasungen, Gebäudeeigenabschirmungen usw.) nicht überschritten wird.

Die gemäß § 12 Absatz 8 auf Dächern zur Nutzung von Freibereichen erforderlichen, zulässigen Lärmschutzwände sind aus Glas bzw. mit einem Absorptionsverlust von  $D_{\text{refl}} = 0$  dB(A) zulässig.

- (11) Zum Schutz gegenüber Gewerbelärm sind an den in Abb. 5 festgesetzten Bereichen im Teilbaugebiet WA Süd(6), WA Süd(7) und WA Süd(8) offenbare Fenster von schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen unzulässig.
- (12) Die Tiefgaragenrampen sind in die Gebäude zu integrieren oder einzuhausen. Die Innenwände und Decken der Rampen zu den Tiefgaragen sind schallabsorbierend zu verkleiden und haben einen Absorptionskoeffizienten von  $\alpha_{500} > 0,8$  bei 500 Hz aufzuweisen. Die Einhausung der Rampen hat ein Schalldämmmaß von  $R'_{w,R} = 25$  dB aufzuweisen. Bei der Errichtung von Tiefgaragenein- und -ausfahrten sind lärmarme Entwässerungsrinnen sowie Garagentore zu verwenden, die dem Stand der Lärminderungstechnik entsprechen.

## § 24

### Erschütterungsschutz

- (1) In den Allgemeinen Wohngebieten und in den baulich daran gekoppelten Gebäuden und Bauteilen (z. B. Tiefgaragen/-einfahrten, Nebengebäuden, Fahrwegen usw., die gegebenenfalls auch in anderen Bauräumen liegen) sind schutzbedürftige Aufenthaltsräume durch technische bzw. konstruktive Maßnahmen so zu schützen, dass hinsichtlich der Erschütterungseinwirkungen des Bahnbetriebs (betrifft WA Nord(1), WA Nord(2), WA Nord(3), WA Nord(4), WA Süd(1), WA Süd(2), WA Süd(3), WA Süd(4), WA Süd(5), WA Süd(6), WA Süd(7) und WA Süd(8)) und des U-Bahn-Betriebs (betrifft (WA Süd(1) und WA Süd(2))) die maßgeblichen Anhaltswerte der DIN 4150 Teil 2, Ausgabe Juni 1999 für Allgemeine Wohngebiete eingehalten werden.
- (2) In den Allgemeinen Wohngebieten und in den baulich daran gekoppelten Gebäuden und Bauteilen (z. B. Tiefgaragen, Tiefgaragenein- und -ausfahrten, Nebenanlagen, Fahrwege usw., die ggf. auch in anderen Bauräumen liegen) sind für schutzbedürftige Aufenthaltsräume hinsichtlich der sekundären Luftschallimmissionen des Bahnbetriebs (betrifft WA Nord(1), WA Nord(2), WA Nord(3), WA Nord(4), WA Süd(1), WA Süd(2), WA Süd(3), WA Süd(4), WA Süd(5), WA Süd(6), WA Süd(7) und WA Süd(8)) und des U-Bahn-Betriebs (betrifft (WA Süd(1) und WA Süd(2))) technische bzw. konstruktive Maßnahmen vorzusehen, so dass die gemäß TA Lärm, Abschnitt 6.2 i. d. F. vom August 1998 vorgegebenen Anforderungen für Geräuschübertragungen innerhalb von Gebäuden bzw. Körperschallübertragungen eingehalten werden.

Dabei muss der Sekundärluftschall einen Beurteilungspegel von  $L_{AFm} \leq 35/25$  dB Tag/Nacht und einen mittleren Maximalpegel von  $L_{AFm} \leq 45/35$  dB Tag/Nacht einhalten.

- (3) Die Einhaltung der in den Absätzen 1 und 2 gestellten Anforderungen ist durch ein erschütterungstechnisches Gutachten im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens nachzuweisen.
- (4) Ergänzend zu Absätzen 1 und 2 ist in allen Baugebieten bei einer anderweitigen Realisierung der Gebäude als in konventioneller Bauweise (Massivbau mit Stahlbetondecken) immer ein Nachweis hinsichtlich der sekundären Erschütterungsimmissionen und der Luftschallimmissionen im Bauvollzug zu erbringen, dass die vorgegebenen Anforderungen an

den Erschütterungs- bzw. Sekundärluftschallschutz gem. DIN 4150-2Teil 2, Ausgabe Juni 1999 für Allgemeine Wohngebiete bzw. TA-Lärm, Abschnitt 6.2 i. d. F. vom August 1998 eingehalten werden.

## **§ 25**

### **In-Kraft-Treten**

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

Anhang zur Satzung des  
Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 2108a  
der Landeshauptstadt München

Raheinstraße (südlich und westlich),  
Ratoldstraße (westlich),  
Lerchenstraße (nördlich),  
Bahnlinie München-Regensburg (östlich)  
(Teilverdrängung der Bebauungspläne  
Nr. 36c, 825 und 1119)

## Übersicht

### **Abbildung 1a-h zu § 5 Absatz 6:**

- Abbildung 1a: Ausschnitt aus Belichtungsstudie nördlich der Dülferstraße WA Nord(1)
- Abbildung 1b: Ausschnitt aus Belichtungsstudie nördlich der Dülferstraße WA Nord(2) und (3)
- Abbildung 1c: Ausschnitt aus Belichtungsstudie nördlich der Dülferstraße WA Nord(3) und (4)
- Abbildung 1d: Ausschnitt aus Belichtungsstudie südlich der Dülferstraße WA Süd(1) und (2)
- Abbildung 1e: Ausschnitt aus Belichtungsstudie südlich der Dülferstraße WA Süd(2), (3), (4)
- Abbildung 1f: Ausschnitt aus Belichtungsstudie südlich der Dülferstraße WA Süd(4), (5), (6)
- Abbildung 1g: Ausschnitt aus Belichtungsstudie südlich der Dülferstraße WA Süd(6) und (7)
- Abbildung 1h: Ausschnitt aus Belichtungsstudie südlich der Dülferstraße WA Süd(7) und (8)

### **Abbildung 2 zu § 16 Absatz 10** Einfriedung im WA Süd(8)

### **Abbildung 3a-d, 4 und 5a-b zu § 23 Absätze 2, 3, 6:**

- Abbildung 3a: Erforderliche Schallschutzmaßnahmen nördlich der Dülferstraße WA Nord(1) bis WA Nord(3)
- Abbildung 3b: Erforderliche Schallschutzmaßnahmen nördlich der Dülferstraße WA Nord(4) und südlich der Dülferstraße WA Süd(1) und WA Süd(2)
- Abbildung 3c: Erforderliche Schallschutzmaßnahmen südlich der Dülferstraße WA Süd(2) bis WA Süd(6) ab dem Zeitpunkt in dem eine durchgehende Schallschutzbebauung des bahnseitig westlichen Bauraumes im WA Süd(3)/Süd(4) vollständig wirksam umgesetzt ist
- Abbildung 3d: Erforderliche Schallschutzmaßnahmen südlich der Dülferstraße WA Süd(5) bis WA Süd(8)
- Abbildung 4a: Fassadenbereiche mit Schallschutzanforderungen zur Vermeidung von Schallreflexionen nördlich der Dülferstraße zu § 23 Absatz 6
- Abbildung 4b: Fassadenbereiche mit Schallschutzanforderungen zur Vermeidung von Schallreflexionen südlich der Dülferstraße zu § 23 Absatz 6
- Abbildung 5 zu § 23 Absatz 11:** Anlagenlärm – Markierung TA Lärm Konfliktbereiche

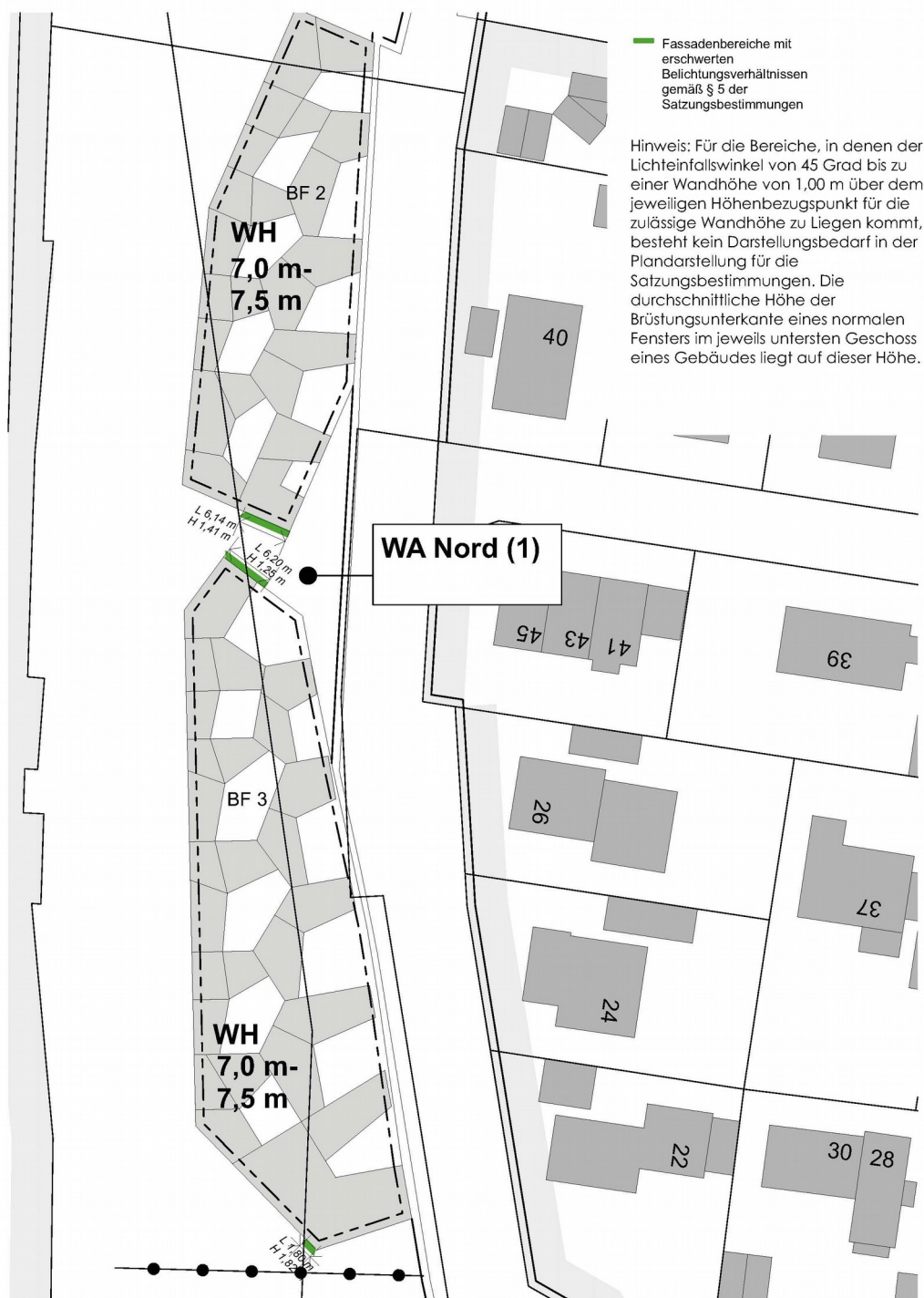


Abb. 1a: Ausschnitt aus Belichtungsstudie nördlich der Dülferstraße WA Nord(1)  
zu § 5 Absatz 6 der Satzung

Quelle: DRAGOMIR STADTPLANUNG GmbH Belichtungsstudie



Abb. 1b: Ausschnitt aus Belichtungsstudie nördlich der Dülfstraße WA Nord(2) und (3) zu § 5 Absatz 6 der Satzung

Quelle: DRAGOMIR STADTPLANUNG GmbH Belichtungsstudie



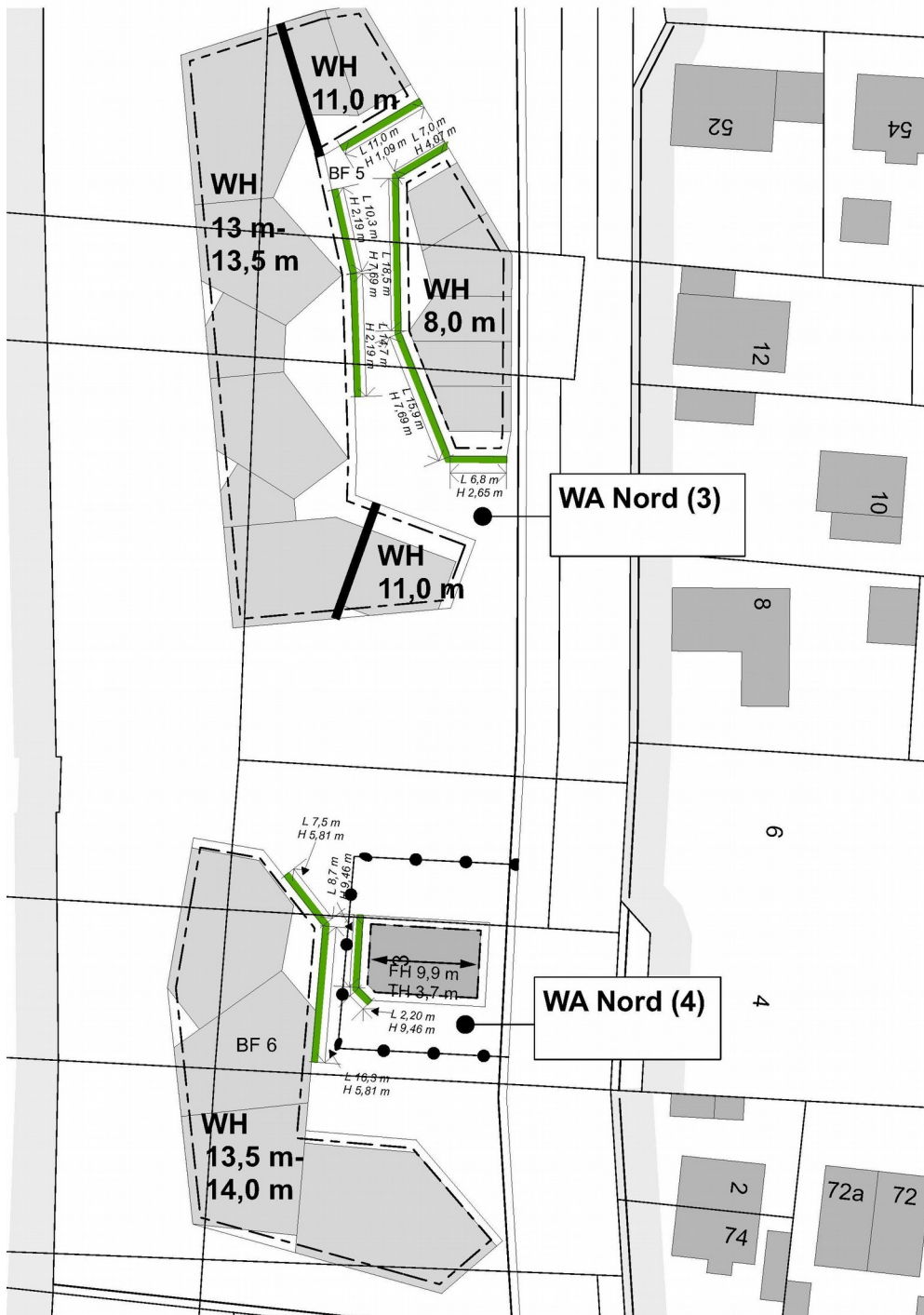


Abb. 1c: Ausschnitt aus Belichtungsstudie nördlich der Düferstraße WA Nord(3) und (4)  
 zu § 5 Absatz 6 der Satzung  
 Quelle: DRAGOMIR STADTPLANUNG GmbH Belichtungsstudie

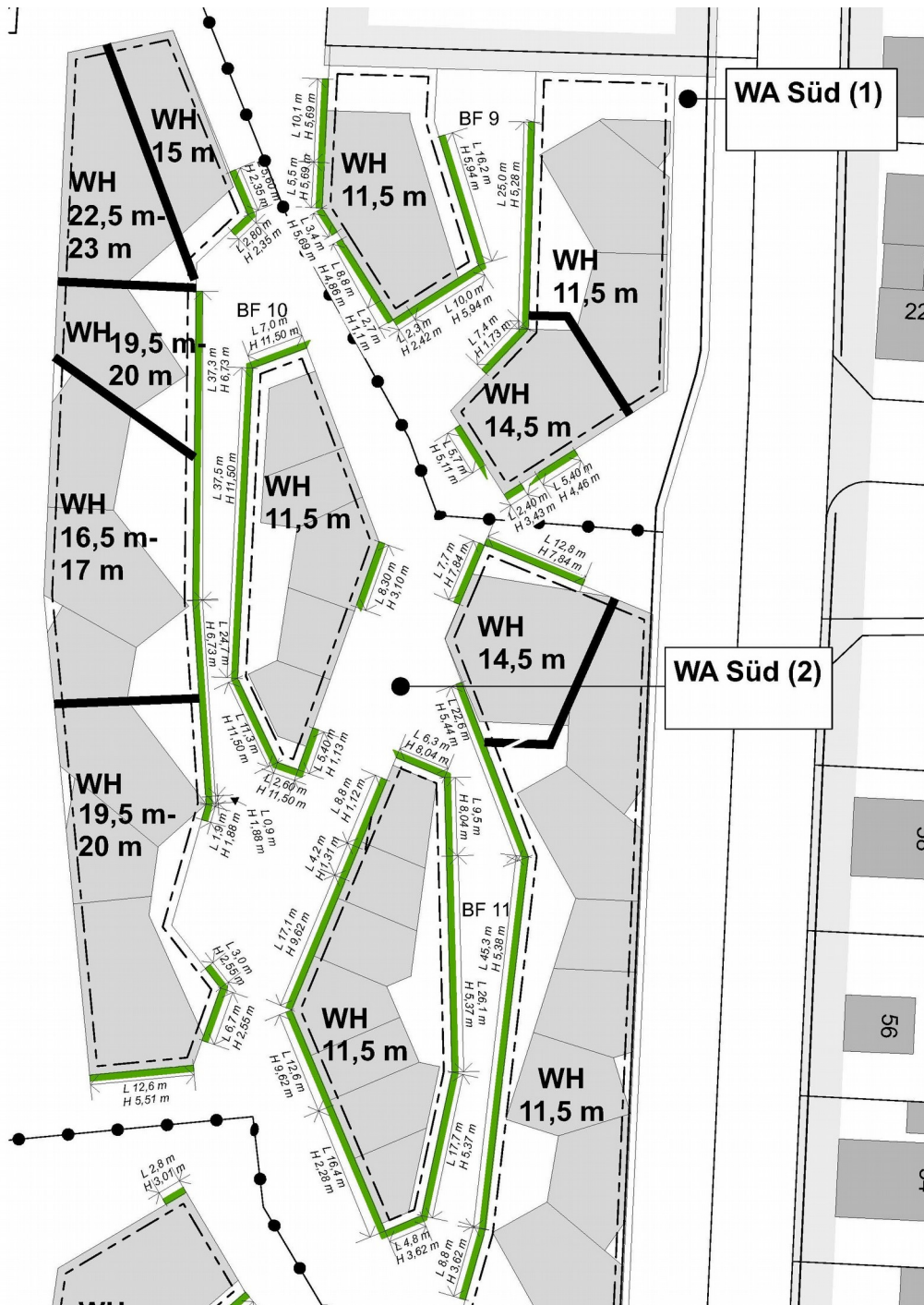


Abb. 1d: Ausschnitt aus Belichtungsstudie südlich der Dülferstraße WA Süd(1) und (2)  
zu § 5 Absatz 6 der Satzung  
Quelle: DRAGOMIR STADTPLANUNG GmbH Belichtungsstudie

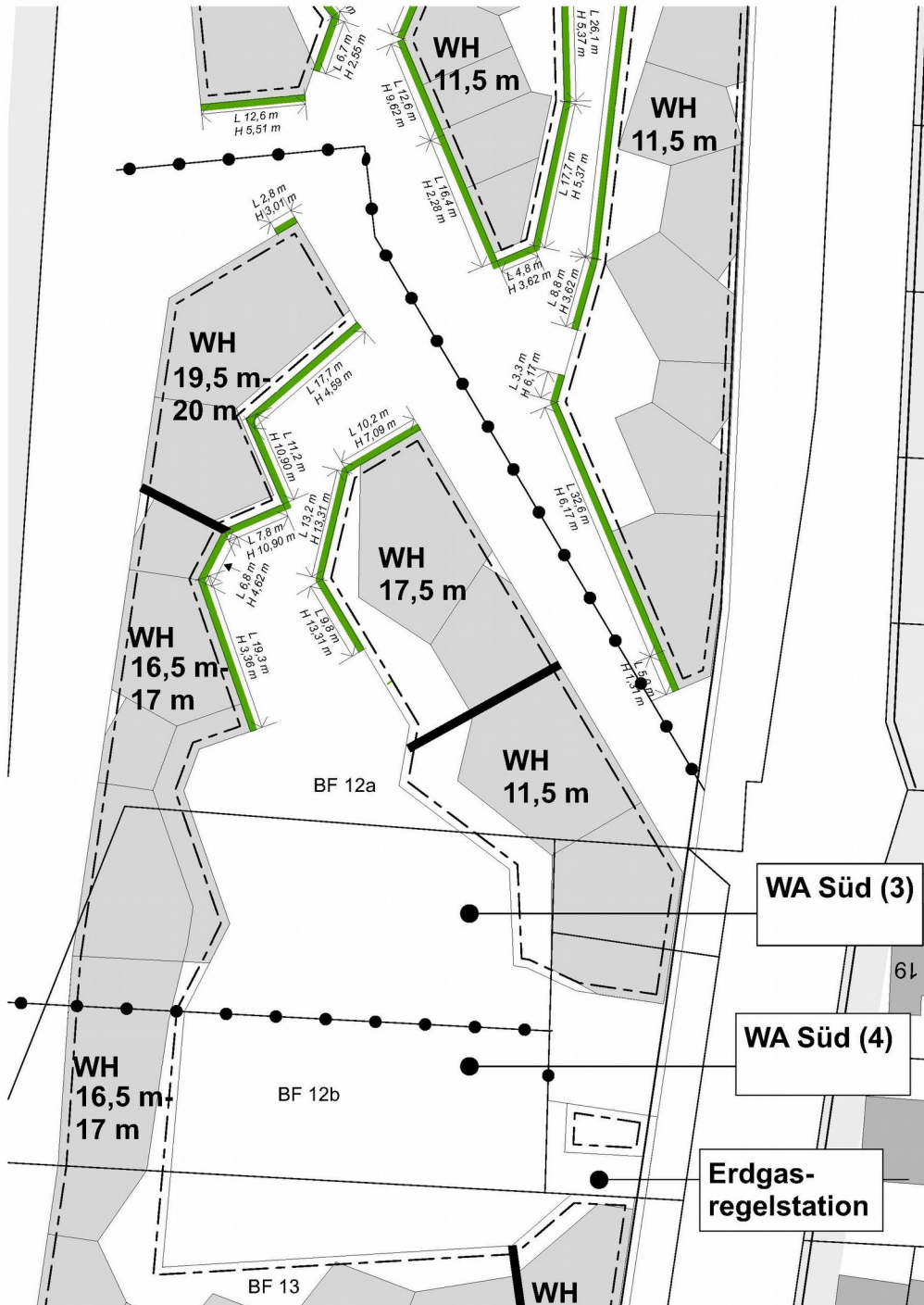


Abb. 1e: Ausschnitt aus Belichtungsstudie südlich der Dülferstraße WA Süd(2), (3), (4) zu § 5 Absatz 6 der Satzung  
 Quelle: DRAGOMIR STADTPLANUNG GmbH Belichtungsstudie



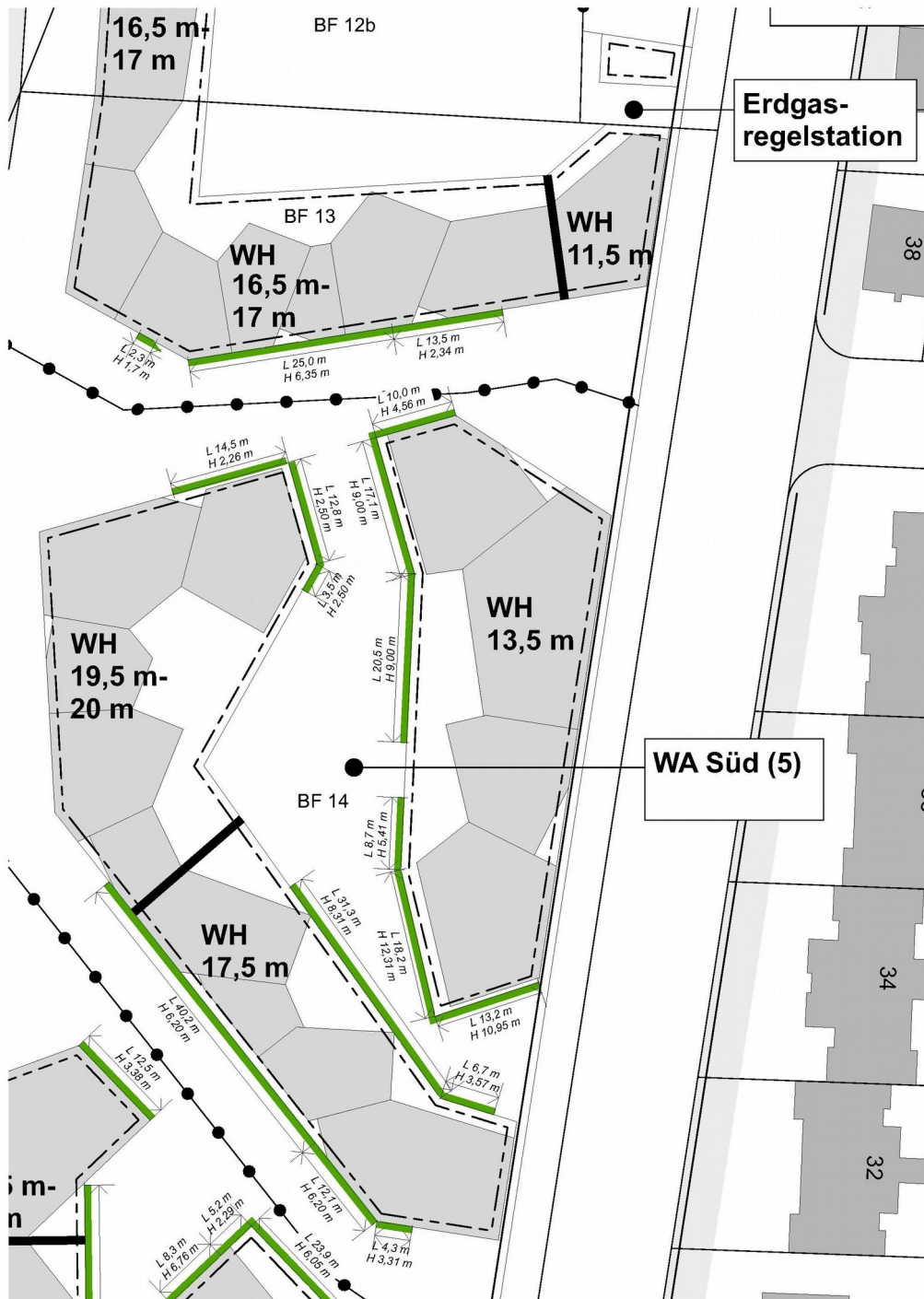


Abb. 1f: Ausschnitt aus Belichtungsstudie südlich der Dülferstraße WA Süd(4), (5), (6) zu § 5 Absatz 6 der Satzung  
Quelle: DRAGOMIR STADTPLANUNG GmbH Belichtungsstudie

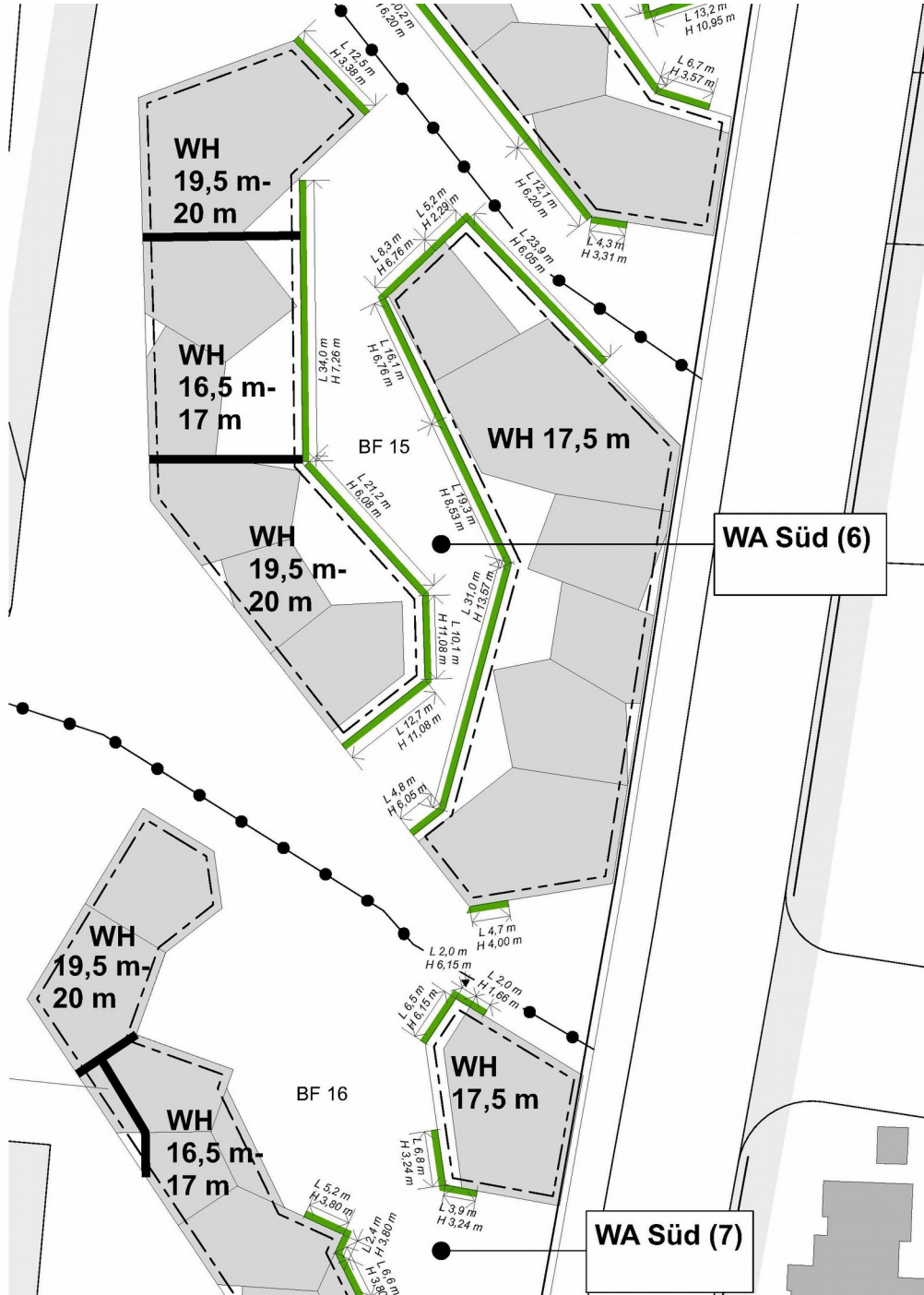


Abb. 1g: Ausschnitt aus Belichtungsstudie südlich der Dülferstraße WA Süd(6) und (7)  
zu § 5 Absatz 6 der Satzung  
Quelle: DRAGOMIR STADTPLANUNG GmbH Belichtungsstudie

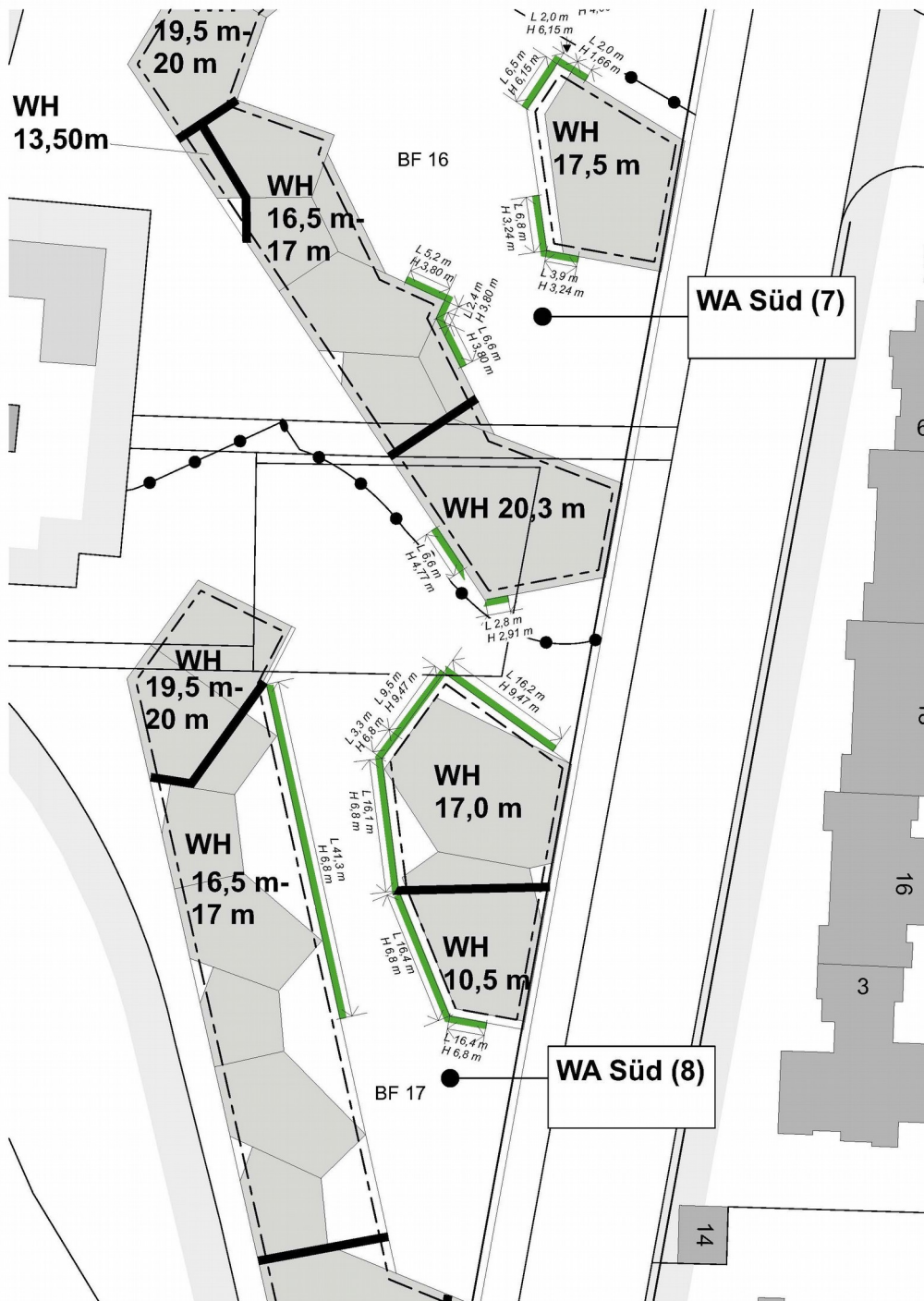


Abb. 1h: Ausschnitt aus Belichtungsstudie südlich der Dülferstraße WA Süd(7) und (8)  
zu § 5 Absatz 6 der Satzung

Quelle: DRAGOMIR STADTPLANUNG GmbH Belichtungsstudie





Abb. 2: Einfriedung im WA Süd(8) zu § 16 Abs. 11 der Satzung  
 Quelle: Landeshauptstadt München

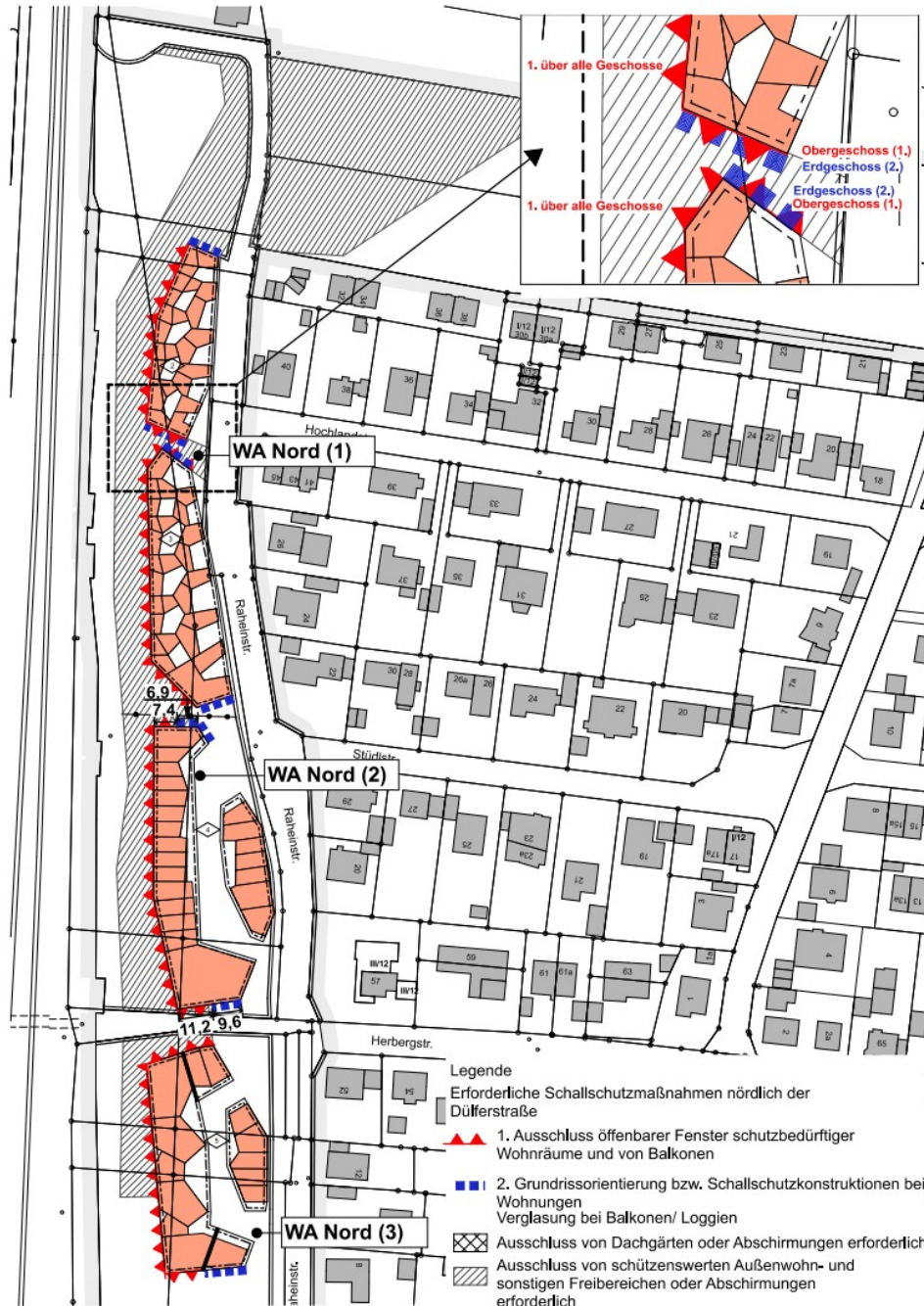


Abb. 3a: Erforderliche Schallschutzmaßnahmen nördlich der Dülfstraße WA Nord(1) bis WA Nord(3) zu § 23 Abs. 2 und 3 der Satzung

Quelle: DRAGOMIR STADTPLANUNG GmbH auf Basis des Schallgutachtens von Möhler + Partner Ingenieure AG





Abb. 3b: Erforderliche Schallschutzmaßnahmen nördlich der Dülferstraße WA Nord(4) und südlich der Dülferstraße WA Süd(1) und WA Süd(2) zu § 23 Abs. 2 und 3 der Satzung

Quelle: DRAGOMIR STADTPLANUNG GmbH auf Basis des Schallgutachtens von Möhler + Partner Ingenieure AG



Abb. 3c: Erforderliche Schallschutzmaßnahmen südlich der Dülferstraße WA Süd(2) bis WA Süd(6) zu § 23 Abs. 2 und 3 der Satzung  
 Quelle: DRAGOMIR STADTPLANUNG GmbH auf Basis des Schallgutachtens von Möhler + Partner Ingenieure AG

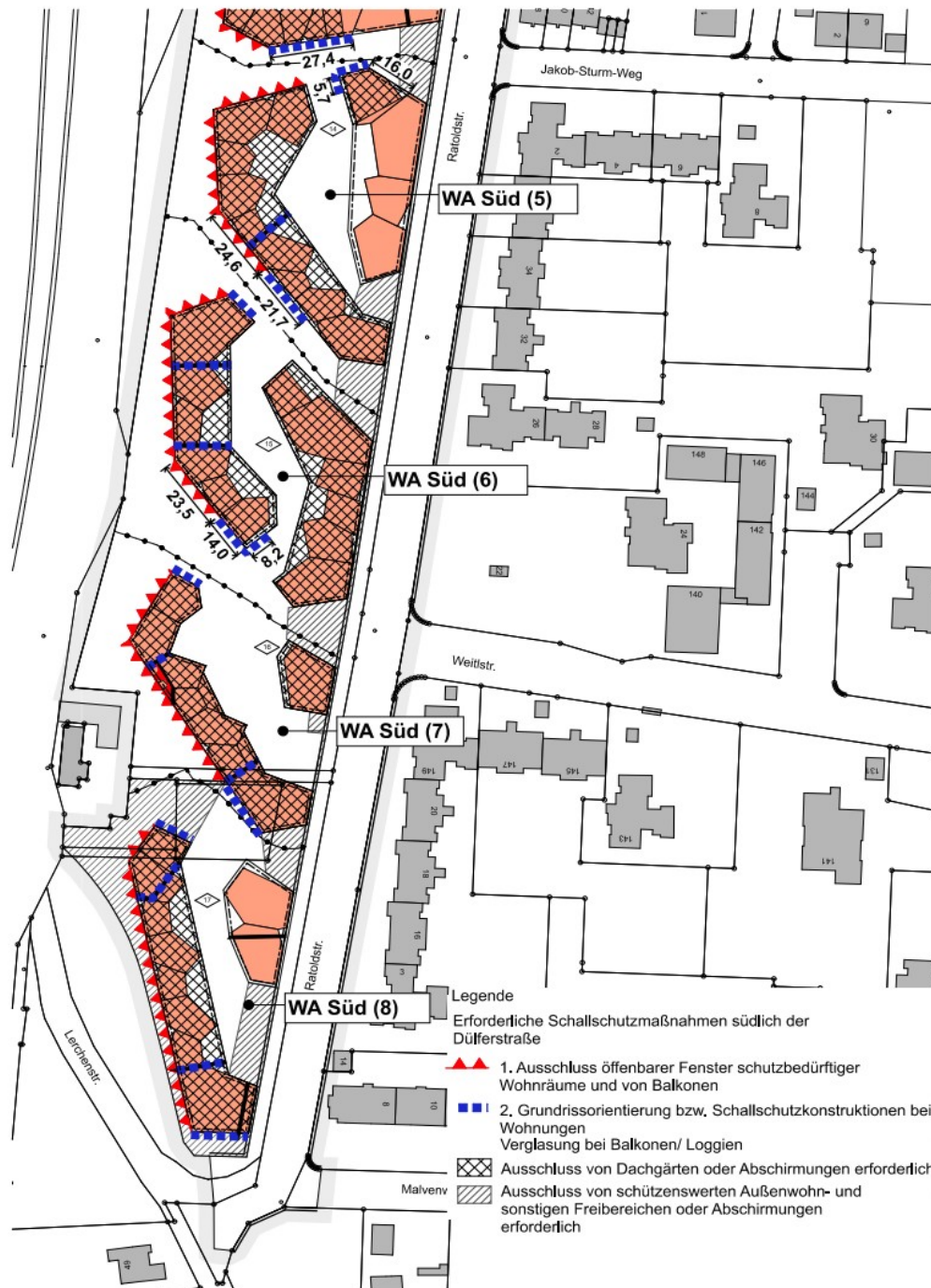


Abb. 3d: Erforderliche Schallschutzmaßnahmen südlich der Dülfstraße WA Süd(5) bis WA Süd(8) zu § 23 Abs. 2 und 3 der Satzung

Quelle: DRAGOMIR STADTPLANUNG GmbH auf Basis des Schallgutachtens von Möhler + Partner Ingenieure AG





Abb.4a: Fassadenbereiche mit Schallschutzanforderungen zur Vermeidung von Schallreflexionen nördlich der Düflerstraße zu § 23 Absatz 6 der Satzung

Quelle: DRAGOMIR STADTPLANUNG GmbH auf Basis des Schallgutachtens von Möhler + Partner Ingenieure AG

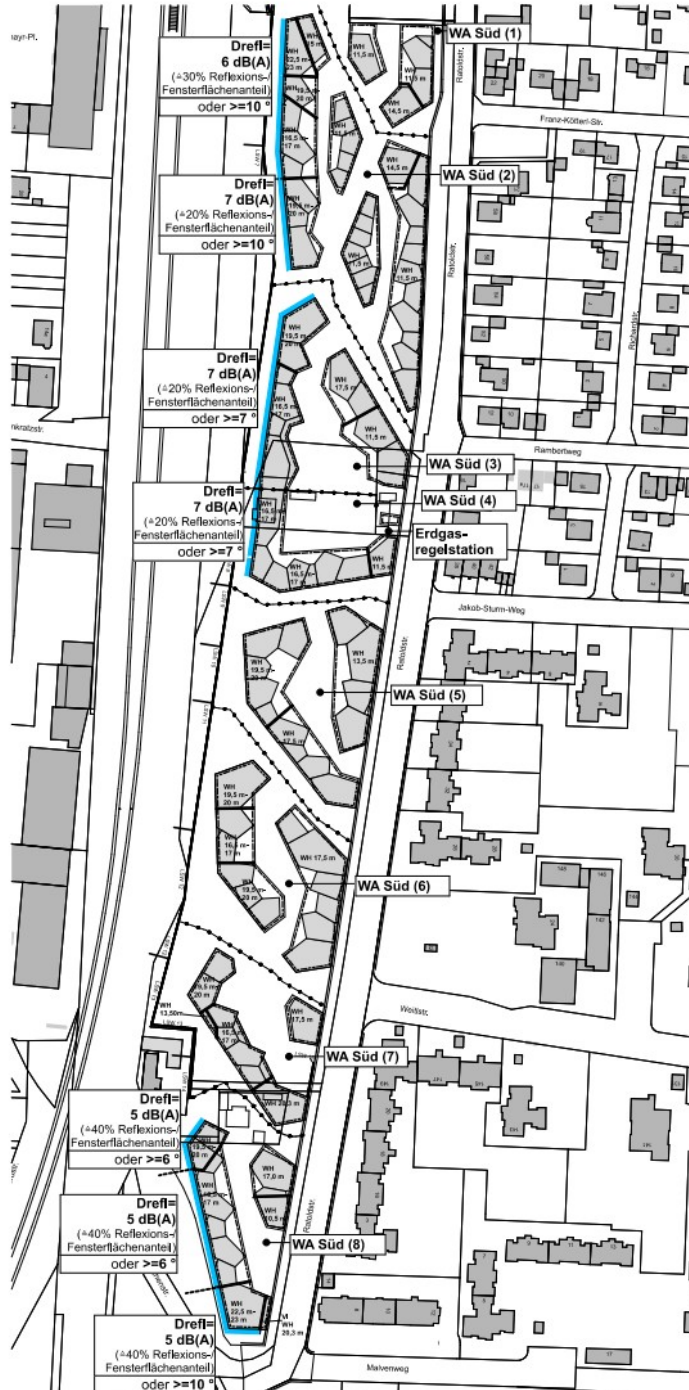


Abb. 4b: Fassadenbereiche mit Schallschutzanforderungen zur Vermeidung von Schallreflexionen südlich der Dülferstraße zu § 23 Absatz 6 der Satzung  
 Quelle: DRAGOMIR STADTPLANUNG GmbH auf Basis des Schallgutachtens von Möhler + Partner Ingenieure AG

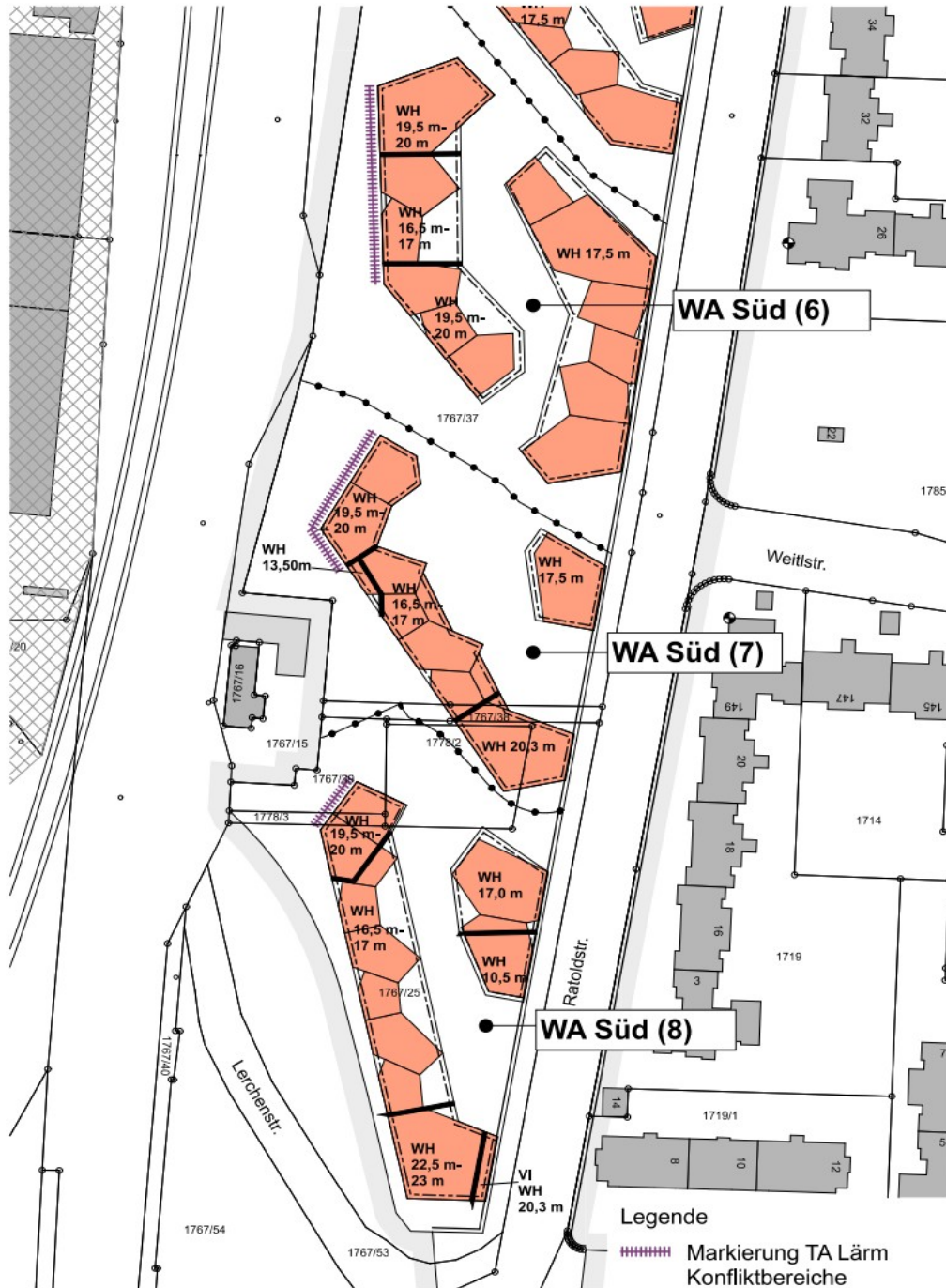


Abb. 5: Anlagenlärm – Markierung TA Lärm Konfliktbereiche zu § 23 Absatz 11 der Satzung  
 Quelle: DRAGOMIR STADTPLANUNG GmbH auf Basis des Schallgutachtens von Möhler + Partner AG

## Begründung des Bebauungsplanentwurfs mit Grünordnung

Inhaltsverzeichnis	Seite
1. Planungsanlass und Verfahren	173
2. Ausgangssituation	175
2.1. Lage im Stadtgebiet, Größe des Planungsgebietes, Eigentumsverhältnisse	175
2.2. Städtebauliche und grünordnerische Bestandsanalyse	176
2.4. Planungsrechtliche Situation im Planungsgebiet und angrenzend	198
Grundstücke von der Nutzung durch die Bahn freigestellt (entwidmet) innerhalb des Planungsgebietes	199
3. Planungsziele	201
4. Planungskonzept	202
4.1. Städtebauliches und landschaftsplanerisches Konzept	202
4.2. Umgriff des Bebauungsplans	210
4.3. Art der baulichen Nutzung	211
4.4. Maß der Nutzung, zulässige Grund- und Geschossflächen	213
4.5. Höhen baulicher Anlagen	219
4.6. Abstandsflächen	222
4.7. Bauweise, überbaubare Grundstücksflächen und bauliche Gestaltung	237
4.8. Nebenanlagen, Trafostationen, Erdgasregelstation	239
4.9. Fahrradabstellplätze	239
4.10. Verkehr, Erschließung	240
4.11. Kfz-Stellplätze, Tiefgarage/Gemeinschaftstiefgaragen, Grundstückszu- und -ausfahrten	247
Verkehrsflächen, Fuß- und Radwegbrücke	251
4.12. Dienstbarkeitsflächen, Schutzzonen	252
4.13. Dachform und Dachaufbauten	256
4.14. Dachbegrünung	258
4.15. Werbeanlagen	260
4.16. Aufschüttungen, Abgrabungen und Stützmauern	260
4.17. Einfriedungen, Zäune, Mauern und Sichtschutzelemente	261
4.18. Vogelschutzmaßnahmen	263
4.19. Grünordnungskonzept	264
4.20. Flächen mit besonderen Entwicklungsmaßnahmen	269
4.21. Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung/Baumbilanz/Artenschutz	272
4.22. Brandschutz/Feuerwehr/Katastrophenschutz	273
4.23. Lärmschutzkonzept	277
4.24. Erschütterungen	291
4.25. Elektrische und magnetische Felder	292
4.27. Altlasten und Kampfmittel	294
5. Nachhaltigkeit	295
6. Wesentliche Auswirkungen	296
6.1. Städtebau und Grünordnung	296
6.2. Umwelt	297

<b>6.3.</b>	<b>Verkehr/Immissionen</b>	<b>297</b>
<b>7.</b>	<b>Maßnahmen</b>	<b>298</b>
<b>7.1.</b>	<b>Qualitätssicherungsverfahren zum Hochbau und den Freiflächen innerhalb der Baufelder (Innenhöfe)</b>	<b>298</b>
<b>7.2.</b>	<b>Freiflächenplanung halböffentlicher Bereiche (außerhalb Baufelder)</b>	<b>299</b>
<b>7.3.</b>	<b>Gestaltungsleitfaden</b>	<b>299</b>
<b>7.4.</b>	<b>Herstellung von Dienstbarkeiten</b>	<b>299</b>
<b>7.5.</b>	<b>Artenschutzrechtliche Maßnahmen</b>	<b>300</b>
<b>8.</b>	<b>Sozialgerechte Bodennutzung/Städtebaulicher Vertrag und finanzielle Auswirkungen</b>	<b>300</b>
<b>9.</b>	<b>Umweltbericht gemäß § 2a Baugesetzbuch (BauGB)</b>	<b>302</b>
<b>9.1.</b>	<b>Einleitung</b>	<b>302</b>
<b>9.2.</b>	<b>Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen</b>	<b>305</b>
<b>9.3.</b>	<b>Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung</b>	<b>347</b>
<b>9.4.</b>	<b>Verträglichkeitsprüfung für Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung</b>	<b>348</b>
<b>9.5.</b>	<b>Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung</b>	<b>348</b>
<b>9.6.</b>	<b>Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern</b>	<b>354</b>
<b>9.7.</b>	<b>In Betracht kommende anderweitige Planungsmöglichkeiten</b>	<b>355</b>
<b>9.8.</b>	<b>Zusätzliche Angaben</b>	<b>356</b>
<b>9.9.</b>	<b>Allgemeinverständliche Zusammenfassung</b>	<b>357</b>



## 1. Planungsanlass und Verfahren

Die Flächen im Planungsgebiet sollen im Wesentlichen einer baulichen Nutzung für Wohnungsbau zugeführt werden.

Aufgrund der hohen Nachfrage nach Wohnraum sollen im Planungsgebiet, südlich der Bernhardstraße und nördlich der Dülferstraße, auf dortigen weitgehend noch unbebauten Privatflächen Allgemeine Wohngebiete vorgesehen werden. Für den Bedarf an sozialer Infrastruktur aus dieser Nutzung sollen integriert drei Kindertageseinrichtungen (Kita) berücksichtigt werden (Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108a). Unmittelbar östlich des S- und U-Bahnhofs Feldmoching, zwischen Bernhardstraße und Dülferstraße, wird künftig auf den zwei städtischen Grundstücken sowie dem östlich angrenzenden privaten Grundstück ein Verwaltungsstandort sowie eine gewerbliche Nutzung angestrebt. Auf den zwei städtischen Grundstücken befindet sich derzeit eine P+R-Anlage. Östlich daran angrenzend ist auf Privatgrund einer dritten Eigentümerin ein Discount-Markt vorhanden. Diese drei Grundstücke bilden die sogenannte Mitte des zukünftigen Quartiers und sollen im Sinne einer Gesamtentwicklung in der Planung gedanklich mitgedacht werden. Die zukünftige Entwicklung dieser Grundstücke wird zeitversetzt in einem gesonderten Bebauungsplanverfahren geregelt (Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108b).

Am 04.07.2012 hat der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 09317) beschlossen, die Streichung der Trassenführung der Staatsstraße 2342neu aus dem Verkehrsentwicklungsplan in einer Bürgerversammlung zu diskutieren. Diese Bürgerversammlung fand am 04.12.2012 statt. Von dieser Bürgerversammlung wurde die Streichung der Staatsstraße 2342neu ausdrücklich begrüßt. Der Stadtratsbeschluss zum Verkehrskonzept Münchner Norden, welcher unter anderem die Planung der Staatsstraße 2342neu offiziell beendete, wurde am 22.10.2014 gefasst (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 01145). Durch diese Entscheidungen wurde der Weg frei für die weitere Entwicklung des Planungsgebietes mit der Möglichkeit, dringend benötigten Wohnraum zu schaffen.

Dafür spricht auch die Lagegunst des Planungsgebiets, die sich durch eine sehr gute Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln an die Münchner Innenstadt wie auch an das Umland durch den S- und U-Bahnanschluss und als Haltestelle von Regionalbahnen und Stadtbuslinien darstellt.

Die Vollversammlung des Stadtrates der Landeshauptstadt München hat am 24.01.2007 den Beschluss zur Fortschreibung des „Gesamtkonzeptes für P+R-Anlagen und B+R-Anlagen in München“ gefasst (Sitzungsvorlage Nr. 02-08 / V 09121). Dieses Konzept dient als Grundlage für den Ausbau der bestehenden P+R-Anlage am S- und U-Bahnhof Feldmoching. Aufgrund der starken Auslastung der P+R-Anlage im Bestand wurde eine Erweiterung von ca. 150 auf 300 Stellplätze beschlossen.

Da das bestehende Planungsrecht diese geplanten Nutzungen nicht zulässt, hat die Vollversammlung des Stadtrates in ihrer Sitzung am 16.03.2016 den Aufstellungs- und Eckdatenbeschluss (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 05242) gefasst und dabei be-

schlossen, für die bislang nicht überplanten Flächen am S- und U-Bahnhof Feldmoching den Flächennutzungsplan (FNP) mit integrierter Landschaftsplanung zu ändern und unter Teiländerung der Bebauungspläne Nrn. 36c, 825 und 1119 den Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108 aufzustellen. Der Aufstellungsbeschluss umfasst sowohl die Flächen nördlich und südlich der Dülferstraße als auch die zukünftige Quartiersmitte am S- und U-Bahnhof Feldmoching mit den beiden städtischen Grundstücken sowie dem privaten Drittgrundstück und Teilbereiche der westlich angrenzenden Bahnflächen.

Der Aufstellungs- und Eckdatenbeschluss berücksichtigt auch die Ergebnisse eines Bürgerworkshops, welcher am 10.10.2015 im 24. Stadtbezirk Feldmoching-Hasenberg veranstaltet wurde. Hier wurde der Öffentlichkeit die Gelegenheit gegeben, sich über die Planungsziele zu informieren und sich aktiv in den Planungsprozess einzubringen.

Nach der Beschlussfassung über den Aufstellungs- und Eckdatenbeschluss wurde ein städtebaulicher und landschaftsplanerischer Ideenwettbewerb durchgeführt. Der Beschluss definierte die Eckdaten für die Wettbewerbsauslobung. Am 25.04.2016 folgte eine Podiumsdiskussion mit Bürger\*innen zum Wettbewerbsverfahren. In der Preisgerichtssitzung am 12.07.2016 wurde der städtebauliche Entwurf von 03 Architekten GmbH in Zusammenarbeit mit ver.de Landschaftsarchitektur GbR als Siegerentwurf ausgewählt. Das Wettbewerbsergebnis wurde den Bürger\*innen am 22.11.2016 im Rahmen einer Informationsveranstaltung vorgestellt. Zudem befasste sich der Stadtrat mit dem Wettbewerbsergebnis in seiner Sitzung am 18.01.2017 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 07797) und beauftragte das Referat für Stadtplanung und Bauordnung förmlich mit der Änderung des FNP mit integrierter Landschaftsplanung und der Aufstellung eines Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 2108 auf Grundlage des ersten Preises.

Auf Basis des Siegerentwurfes wurde ein diesen Entwurf vertiefende Rahmenplanung erarbeitet. Mit dieser wurde die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB) und der Behörden und Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB in der zweiten Hälfte des Jahres 2017 durchgeführt. Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung fand am 06.11.2017 eine Erörterungsveranstaltung statt, in der die Bürger\*innen Fragen stellen und Äußerungen zur Rahmenplanung abgeben konnten.

Die Landeshauptstadt München hat verschiedene Standorte, die für eine Verwaltungsnutzung geeignet sind, untersucht.

Die städtischen Grundstücke an der Bahntrasse allein bieten nicht genügend Platz, um einen Verwaltungsstandort mit ca. 500 Arbeitsplätzen unterzubringen. Aus diesem Grund strebt die Landeshauptstadt München hinsichtlich dieser Grundstücke in der Quartiersmitte eine gemeinsame Entwicklung mit der Eigentümerin des östlich angrenzenden Grundstücks an. Dazu wurde das Büro 03 Architekten mit der Durchführung einer Machbarkeitsstudie beauftragt. Im Rahmen der Studie wurde untersucht,

ob und inwiefern eine Verwaltungsnutzung mit der benötigten Anzahl an Arbeitsplätzen und der notwendigen Erweiterung der P+R-Anlage auf den städtischen Grundstücken sowie dem privaten Grundstück umsetzbar ist. Ebenso wurde geprüft, ob die momentane Einzelhandelsnutzung auf diesem Grundstück in eine neue Bebauung integrierbar ist.

Da für die Quartiersmitte-Entwicklung in diesem Bereich noch Abstimmungen zwischen der Landeshauptstadt München und der Privateigentümerin erforderlich sind, soll die zukünftige Nutzung in einem gesonderten Teilbebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108b geregelt werden.

Abweichend vom Geltungsbereich des zur Aufstellung beschlossenen Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 2108 wird das Verfahren zunächst für den Bereich Raheinstraße (südlich und westlich), Ratoldstraße (westlich), Lerchenstraße (nördlich) und der Bahnstrecke München-Regensburg (östlich) durchgeführt, welcher als Teilbebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108a noch nicht die Quartiersmitte überplant.

Mit Beschluss Nr. 20-26 / V00844 vom 22.07.2020 wurde beschlossen, vorbereitende Untersuchungen für eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme, die neben den nördlichen Grünflächen auch die Bereiche des Feldmochinger Angers umfasst, einzuleiten und damit für mögliche künftige Entwicklungen zu untersuchen. Diese sind jedoch noch in einem frühen Stadium und stehen der vorliegenden Bebauungsplanung nicht entgegen.

## **2. Ausgangssituation**

### **2.1. Lage im Stadtgebiet, Größe des Planungsgebietes, Eigentumsverhältnisse**

Das Planungsgebiet befindet sich im Münchner Norden im Stadtbezirk 24 – Feldmoching-Hasenberg (vgl. Anlage 1). Es erstreckt sich östlich des S- und U-Bahnhofs Feldmoching auf einer Länge von ca. 1,4 km in Nord-Süd-Richtung entlang der Bahnstrecke München-Regensburg. Der Geltungsbereich des Bebauungsplans endet im Osten an der Ostseite der Rahein- und der Ratoldstraße. Im Westen begrenzt die Bahnstrecke München-Regensburg das Planungsgebiet. Den Abschluss im Norden bildet größtenteils eine landwirtschaftliche Nutzfläche, die sich im Eigentum der Landeshauptstadt München befindet. Im Süden endet das Planungsgebiet östlich der Lerchenstraße. Da für diesen Bereich derzeit in einer Machbarkeitsstudie eine Bahnunterführung mit einem entsprechenden Querschnitt untersucht wird, ist die Lerchenstraße mit Bahnunterführung nicht in den Geltungsbereich miteinbezogen.

Das Planungsgebiet hat insgesamt eine Größe von ca. 11,6 ha einschließlich der umgebenden Straßen.

Der Großteil der Flächen befindet sich mit rund 8,2 ha im privaten Eigentum. Hierbei handelt es sich vor allem um die Flächen zwischen den Bahnflächen und der Ratold- sowie Raheinstraße sowie Teile der landwirtschaftlich genutzten Flächen entlang des nördlichen Siedlungsrandes östlich der Bahnstrecke. Zudem gehört die Herbergstraße innerhalb des Planungsgebietes überwiegend sowie Teilstücke der Raheinstraße

und Dülferstraße und Teile der südlich an das Planungsgebiet angrenzenden Lerchenstraße zum privaten Eigentum.

Das Grundstück Raheinstraße 3 mit dem leerstehenden Wohngebäude hat die Planungsbegünstigte im Jahr 2015 erworben. Die Anwesen ehemals Ratoldstraße 43 und Lerchenstraße 56 sowie zuletzt das Anwesen Rambertweg 27 wurden zwischenzeitlich von der Planungsbegünstigten erworben und stehen für eine Überplanung zur Verfügung. Zwei Teilflächen entlang der Bernhardstraße Ecke Ratoldstraße stehen noch in privatem Eigentum eines Dritten.

Das Eigentum der Landeshauptstadt München hat eine Größe von ca. 3,4 ha und umfasst die überwiegenden Flächen der Ratoldstraße und Raheinstraße, Teile der Dülfer- und Bernhardstraße sowie Teile der Fläche östlich des S- und U-Bahnhofs Feldmoching, die derzeit als P+R-Anlage genutzt wird. Die landwirtschaftlich genutzten Flächen, die sich im Norden des Planungsgebiets befinden und nach Osten zum Feldmochinger Anger reichen, gehören ebenfalls der Landeshauptstadt München.

Das Grundstück mit dem ansässigen Discount-Markt südlich der Dülferstraße, nördlich der Bernhardstraße befindet sich im Privateigentum und soll voraussichtlich zusammen mit den beiden westlich angrenzenden städtischen Grundstücken Gegenstand der künftigen Planung, Bebauungsplan Nr. 2108b, sein.

Südlich des Discount-Marktes befindet sich auf dem Grundstück Bernhardstraße 63 ein Grundstück in Privateigentum, welches für eine Überplanung nicht zur Verfügung steht und insofern nicht in den Umgriff aufgenommen wurde.

Die im Westen an das Planungsgebiet angrenzenden Grundstücke sowie das Stellwerk im Südwesten befinden sich im Eigentum der Deutschen Bahn AG und stehen ebenfalls für eine Überplanung nicht zur Verfügung.

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

### **2.2.1. Nutzungen und baulicher Bestand**

#### **Innerhalb des Planungsgebietes**

Das Planungsgebiet ist größtenteils unbebaut. Im Zentrum des Planungsgebietes unmittelbar auf Höhe der Bernhardstraße befindet sich der östliche Zugang zum S- und U-Bahnhof Feldmoching. Im Bereich zwischen Dülfer- und Bernhardstraße liegen innerhalb des Planungsumgriffs Teilflächen der P+R-Anlage. Durch die Überplanung des westlichen Teils der P+R-Anlage mit einer Geh- und Radwegfläche sowie einer Ausgleichsfläche werden ca. 45 Stellplätze entfallen, um hier eine Wegeverbindung schaffen zu können.

Das südlich daran anschließende Gelände ist eine große Brachfläche mit Baum- und Strauchaufwuchs, die durch mehrere asphaltierte Wegeflächen durchschnitten wird. Die Wegefläche wird derzeit tagsüber v. a. als Parkmöglichkeit von Pendler\*innen ge-

nutzt. Auf Höhe des Rambertweges befanden sich zwei freistehende Wohnhäuser (Rambertweg 27 und Ratoldstraße 43) mit großzügigen Gärten und Baumbestand, wobei das Gebäude Rambertweg 43 inzwischen abgerissen wurde, während das Gebäude Rambertweg 27 noch bewohnt ist. Der sich daran anschließende südliche Abschnitt des Planungsgebietes bis zur Lerchenstraße wird landwirtschaftlich genutzt. Am Süden befindet sich ein freistehendes und leeres Wohngebäude (Lerchenstraße 56), welches zugunsten einer Neuentwicklung des Planungsgebietes abgebrochen werden kann.

Im nördlichen Bereich des Planungsgebietes befindet sich etwa 50 m nördlich der Dülferstraße ein einzelnes, seit mehreren Jahren leerstehendes Wohngebäude (Raheinstraße 3), welches erhalten werden soll, mit umgebendem Garten und zum Teil altem Baumbestand, der sich auch noch über die angrenzenden Grundstücke ausdehnt.

Die Fläche zwischen Raheinstraße 3 und Herbergstraße ist unbebaut. Im Bereich der Herbergstraße ist eine Fuß- und Radwege-Unterführung vorhanden, welche eine wichtige Verbindung vom östlichen Hasenberg zu der westlichen Dreiseenplatte darstellt.

Nördlich erstrecken sich erneut unbebaute Flächen, die im Norden des Planungsgebietes an einen Kfz-Betrieb mit einer Halle (Lackiererei, Unfallinstandsetzung) angrenzen. Der Betrieb besteht nicht mehr und abgebrochen. Die Grundstückseigentümerin dieses bisher gewerblich genutzten Bereiches ist die Planungsbegünstigte. Die Flächen stehen alle für eine Überplanung zur Verfügung.

Nördlich und nordöstlich hiervon befinden sich landwirtschaftlich genutzte Flächen, die bis nach Osten zum Feldmochinger Anger reichen.

### **Außerhalb des Planungsgebietes**

Im Westen wird das Planungsgebiet durch die Trasse der Bahnstrecke München-Regensburg begrenzt. Der historische Ortskern von Feldmoching befindet sich rund 1 km westlich der Bahnstrecke.

Unmittelbar südlich der Dülferstraße und nördlich des Zugangs zum S- und U-Bahnhof Feldmoching befindet sich eine P+R-Anlage sowie ein Discount-Markt. Diese Nutzungen gliedern das Planungsgebiet in einen nördlichen und einen südlichen Bereich.

Die P+R-Anlage wurde im Jahr 2008 neu errichtet und verfügt derzeit über 156 Stellplätze. Sie reicht im Westen bis auf ca. 5 m an das östlichste Gleis heran. Die Zufahrt zur P+R-Anlage erfolgt über das Grundstück des Discount-Marktes (Dülferstraße 69) von der Dülferstraße und die Ausfahrt über die Bernhardstraße. Gemäß aktueller Planungsüberlegungen soll diese Stellplatzanlage aufgrund des steigenden Bedarfes auf insgesamt ca. 300 Stellplätze erweitert werden; die hierfür benötigten Flächen befinden sich aber überwiegend außerhalb des Umgriffs. Ein Interimsbau kann aber nach bisherigen Abklärungen voraussichtlich auch mit dem vorhandenen Planungsrecht auf

den Flächen der P+R-Anlage bereits umgesetzt werden. Hierbei gilt der Stadtratsbeschluss zur „Fortschreibung des Gesamtkonzeptes für P+R-Anlagen und B+R-Anlagen in München“ vom 24.01.2007 (Sitzungsvorlage Nr. 02-08 / V 09121). Die Umsetzung ist von weitergehenden Beschlüssen und insbesondere Klärung der Finanzierung und Wirtschaftlichkeitserwägungen abhängig.

Östlich an die P+R-Anlage schließt der oberirdische Kundenparkplatz mit 63 Stellplätzen des Discount-Marktes an. Der Kundenparkplatz wird ebenfalls über die Dülferstraße erschlossen. Der Discount-Markt selbst besteht aus einem freistehenden, eingeschossigen Gebäude und weist seit seiner Erweiterung im Jahr 2017 eine Geschossfläche von 1.956 m<sup>2</sup> bzw. eine Verkaufsfläche von 1.211 m<sup>2</sup> auf. Die Anlieferung findet über einen eingehausten Anlieferbereich auf der Südseite des Discount-Marktes statt, der ebenfalls vom Kundenparkplatz aus erschlossen ist. Die Entwicklung dieser Grundstücke soll über den Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108b geregelt werden.

Südlich des Discount-Marktes bzw. südlich der Bernhardstraße befindet sich ein Gartengrundstück mit Wohngebäude sowie Baumbestand (Bernhardstraße 63).

Nördlich des Planungsgebietes befinden sich einzelne freistehende Häuser (u. a. mit Pension), die über die Raheinstraße erschlossen werden.

Die Bahnanlage umfasst neben dem S- und U-Bahnhof Feldmoching und den zugehörigen Gleisen entlang des westlichen Planungsumgriffs auch Güterrangiergleise. Die Bahnanlage hat eine stark trennende Wirkung, da sie nur über vier Querungen (höhengleicher Bahnübergang Lerchenstraße, Durchgang für Fußgänger\*innen durch das Sperrengeschoss des S- und U-Bahnhofes Feldmoching, höhenfreie Bahnunterführung Dülferstraße, Tunnel für Fuß- und Radverkehr auf Höhe der Herbergstraße) überwunden werden kann.

Die westliche Nachbarschaft des Planungsgebietes auf der anderen Seite der Bahnanlagen ist im Norden durch eine zweigeschossige verdichtete Reihenhausbebauung am Paul-Huml-Bogen geprägt, woran sich im Bereich der Paul-Preuß-Straße südlich eine aufgelockerte Bebauung mit freistehenden Wohngebäuden (Einfamilien-, Doppelhäuser und kleine Geschosswohnungsbauten) mit überwiegend ein bis zwei, teilweise auch drei Geschossen anschließt.

Entlang der Josef-Frankl-Straße sind einige Einzelhandels-, Dienstleistungs- und gastronomische Betriebe angesiedelt. Unmittelbar am S- und U-Bahnhof Feldmoching weitet sich die Josef-Frankl-Straße zum großflächigen Walter-Sedlmayr-Platz auf, der im Süden und Westen von viergeschossigen Gebäuden gefasst wird.

Zwischen Walter-Sedlmayr-Platz und Bahntrasse wurde innerhalb der dort bestehenden Buswendeschleife im Jahr 2018 eine viergeschossige Bebauung mit zusätzlichem Terrassengeschoss sowie einer Tiefgarage fertiggestellt. Im Erdgeschoss befindet sich ein Vollsortimenter, in den oberen Stockwerke ein Boardinghaus.

Südwestlich an das Planungsgebiet angrenzend befindet sich ein Stellwerk an der Bahnstrecke, das für den Bahnbetrieb weiterhin benötigt wird und daher voraussichtlich langfristig erhalten bleiben soll.

Westlich der Bahntrasse südlich der Ponkratzstraße sind großflächige Gewerbebauten vorhanden, die im Süden bis an die Lerchenstraße heranreichen.

Östlich der Raheinstraße sowie östlich der nördlichen Hälfte der Ratoldstraße bis auf Höhe des Jakob-Sturm-Weges befindet sich eine überwiegend durch Wohnnutzung geprägte Siedlung mit ein bis zwei Geschossen in Einzel-, Doppel- und Reihenhausbebauung. Südlich des Jakob-Sturm-Weges grenzt auf der östlichen Seite der Ratoldstraße eine größere Geschosswohnsiedlung aus den Jahren um 1970 mit einer Höhenentwicklung von drei bis acht Geschossen und mit drei Hochpunkten mit 13, 14 sowie 16 Geschossen an.



Abb. 6: Luftbild mit Planungsgebiet

Quelle: GeoInfoWeb Landeshauptstadt München



### 2.2.2. Orts- und Landschaftsbild

Das Orts- und Landschaftsbild ist als heterogen zu beschreiben. Einerseits prägt die Stadtrandlage mit den im Norden ausgedehnten landwirtschaftlichen Nutzflächen, die bis an die Bundesautobahn (BAB) A99 heranreichen, und der sich südlich daran anschließenden typischen kleinteiligen Bebauung und guten Durchgrünung die Umgebung; im Bereich am S- und U-Bahnhof Feldmoching befindet sich teilweise verdichtete Bebauung sowie eine Platzsituation im Vorfeld des Bahnhofs. Die Bahntrasse, die teilweise von in den letzten zehn Jahren aufkommenden Gehölzstrukturen begleitet wird, trennt das Planungsgebiet in der Wahrnehmung von den westlich angrenzenden Gebieten. Im Norden befindet sich auf der Westseite der Bahnstrecke auf einer Länge von ca. 300 m eine Lärmschutzwand im Bereich des Baugebietes Paul-Preuß-Straße/Paul-Huml-Bogen.

Innerhalb des Planungsgebietes wirken die naturnahen Altgras- und Ruderalfluren mit fortgeschrittener Gehölzsukzession landschaftsbildprägend. Von besonderer Bedeutung für Raumbildung und Identifikation sind die älteren Gehölzbestände im Bereich vorhandener Gartengrundstücke. Im Südteil befindet sich im Westen zwischen Bahntrasse und angrenzender großmaßstäblicher Gewerbebebauung sowie im Osten Geschosswohnungsbau eine landwirtschaftliche Nutzfläche, die in den letzten Jahren zum Teil das Ortsbild durch Blumen zum Selbstschneiden bereichert hat.

### 2.2.3. Naturhaushalt

#### Naturraum und Topographie

Das Planungsgebiet ist Teil des Naturraums „Schotterfluren der Münchner Ebene“ (Feldmochinger Schotterzunge). Die Höhenlage beträgt im Bereich Ratoldstraße 72 ca. 494 m ü. NHN2016 und im Bereich Lerchenstraße 56 ca. 496 m ü. NHN2016. Das Planungsgebiet ist weitgehend eben. Durch Unterführungsbauwerke unter der Bahntrasse hindurch haben sich entlang der Straßen bzw. Wege einige Böschungen ergeben. Kleinflächig sind Haufwerke vorhanden.

#### Wasser

Im Untersuchungsgebiet befinden sich keine Oberflächengewässer. Der durchschnittliche Grundwasserflurabstand liegt zwischen vier und fünf Metern, der Höchstwasserflurabstand des Grundwassers 1940 (HHW40) beträgt ca. 2,5 bis 3,3 m unter Geländeoberkante (GOK); das Grundwasser fließt in Richtung Nordosten.

#### Boden, Versiegelung

Der überwiegende Teil des Gebietes ist weder überbaut noch versiegelt. Nur die bereits vorhandenen Verkehrsflächen sowie eine kleine Gewerbeeinheit im Nordteil weisen einen hohen Überbauungs- bzw. Versiegelungsgrad auf. Im Bereich Raheinstraße 3 befindet sich ein kleines Wohnhaus, weitere einzelne Wohnparzellen sind auch im Südteil mit einem geringen Versiegelungsgrad eingestreut.

### **Klima und Lufthygiene**

Das Planungsgebiet wirkt gemäß Klimafunktionskarte der Landeshauptstadt München aktuell als siedlungsklimatischer Ausgleichsraum hoher bioklimatischer Bedeutung. Die Vegetationsbedeckung, insbesondere die Gehölzbereiche, beeinflussen den Temperaturverlauf und die Luftfeuchte positiv. Aufgrund der überwiegend lockeren und stark durchgrüntem Bebauungsstruktur im Umfeld herrscht derzeit eine günstige siedlungsklimatische Situation. Im Untersuchungsumgriff, bestehend aus Planungsgebiet und unmittelbarer Nachbarschaft, werden derzeit die relevanten lufthygienischen Grenzwerte für NO<sub>2</sub> und Feinstaub (PM<sub>10</sub> und PM<sub>2,5</sub>) eingehalten. Gemäß Stadtklimaanalyse der Landeshauptstadt München sorgt der relativ schmale Freiraumkorridor jedoch nur für eine mäßige Kaltluftlieferung. Die Freiflächen des östlich des Planungsgebiets befindlichen Grünzugs Feldmochinger Anger hingegen dienen als ausgeprägtere Kaltluftleitbahnen mit Einwirkung in die angrenzenden Siedlungsbereiche bzw. Baugebiete.

#### **2.2.4. Flora, Fauna, Biotope**

##### **Vegetation und Biotopfunktion, Baumbestand**

Das südliche Drittel des Planungsgebietes ist bis auf einen schmalen, naturnahen Streifen entlang der Bahnstrecke ackerbaulich genutzt. Eine weitere landwirtschaftliche Nutzfläche (artenarme Futterwiese) befindet sich südlich der Herbergstraße.

Die übrigen, nicht bebauten Bereiche sind zum Großteil Brachflächen. Die zumindest in Teilen ehemals artenreichen, mageren Brachen werden nicht gemäht und haben deshalb durch natürliche Sukzession innerhalb der letzten ca. 20 Jahre erheblich an Struktur- und Artendiversität eingebüßt. Die Flächen sind heute dominiert von überwiegend artenarmen Altgrasfluren, Gehölzsukzessionen, nährstoffreichen Hochstauden- und Kratzbeerfluren sowie problematischen Neophytenfluren. Lediglich südlich des U- und S-Bahnhofs Feldmoching hat sich aufgrund wiederkehrender Störungen artenreichere Pioniervegetation erhalten. Trotz des schleichenden Wertverlustes erfüllen die naturnahen Flächen Funktionen für den Biotopverbund, der jedoch für die Zielarten von mageren Trockenlebensräumen nur noch auf eingeschränkten Flächen vor allem in Gleisnähe gegeben ist. Das Arten- und Biotopschutzprogramm (ABSP) der Landeshauptstadt München sieht entlang der Bahntrasse eine derartige Biotopverbundfunktion vor, da nur hier die Möglichkeit besteht, die im bebauten Gebiet gelegenen Trockenlebensräume (beispielsweise im Bereich Rangierbahnhof München-Nord und Bahnhof Moosach) mit dem Umland zu vernetzen.

Ältere, wertvolle Gehölzbestände befinden sich innerhalb und im näheren Umfeld von Gartengrundstücken (v. a. Raheinstraße 3 sowie westlich Ratoldstraße auf Höhe Rambertweg). Diese werden im Rahmen der Baumkartierung überwiegend als erhaltenswert oder sehr erhaltenswert eingestuft. Die kartierten Flatterulmen, von denen sich vier Bäume im Bereich nördlich der Herbergstraße und ein Baum an der Raheinstraße befinden, sind auf Grund vorhandener Schäden (Vergreisung, Kappung, teilweises Absterben, unterdrückte Krone aufgrund Engstand mit anderen Gehölzen) und dementsprechender mangelnder Vitalität als bedingt erhaltenswert einzustufen, teil-

weise sind die Bäume auch bereits abgestorben und daher nicht erhaltenswert. Insgesamt befinden sich gemäß Baumkartierung (Stand 19.01.2020) ca. 320 Bäume innerhalb des Planungsgebiets. Davon entsprechen ca. 170 Bäume den Kriterien der Baumschutzverordnung der Landeshauptstadt München, die jedoch im Planungsgebiet nicht gültig ist.



Abb. 7a: Vorhandener Baumbestand nördlich der Bernhardstraße (Stand Januar 2020)  
Quelle: planwerkstatt karlstetter



Abb. 7b: Vorhandener Baumbestand südlich der Bernhardstraße (Stand Januar 2020)  
Quelle: planwerkstatt karlstetter

### **Biotopkartierung**

Im Planungsumgriff selbst ist kein kartiertes Biotop vorhanden. Im näheren Umfeld, insbesondere entlang der Gleistrassen im Südwesten, sind einige Mager- und Gehölzlebensräume in der Stadtbiotopkartierung erfasst (M-0036-001, M-0037-001, M-0383-001, M-0383-002, M-0006; nördlich des Geltungsbereichs: M-0013-005).

Zudem ist südlich des Planungsgebietes der Landschaftsbestandteil LB 37 a „Hecken an der Lerchenauer Straße“ ausgewiesen.

Mehrere Brachflächen im Planungsumgriff sind als Biotopentwicklungsflächen dargestellt, die im Zuge der Erfassung für die amtliche Stadtbiotopkartierung des Bayerischen Landesamtes für Umwelt mit erfasst wurden, jedoch keinerlei Schutzstatus aufweisen und sich seither nicht in Richtung zu naturschutzfachlich wertvolleren Beständen weiter entwickelt haben.

### **Artenschutz, Fauna und Flora**

Zur Beurteilung artenschutzrechtlicher Auswirkungen der geplanten baulichen Nutzung wurden auf Grundlage der Strukturkartierung aus dem Jahr 2013 zwischen den Jahren 2013 und 2018 mehrere Erhebungen zu den Artengruppen Reptilien, Fledermäuse, Säuger, Vögel, Falter und Wildbienen mit unten stehenden Ergebnissen durchgeführt. Ergänzende Erhebungen zu den Artengruppen Fledermäuse und Vögel erfolgten in den Jahren 2019 und 2020.

#### Reptilien

Das erwartete Vorkommen der streng geschützten Zauneidechse konnte trotz zahlreicher Kartierungen nicht bestätigt werden.

Mit Vorkommen anderer relevanter Reptilienarten ist im Untersuchungsgebiet aufgrund der gegebenen Habitatstrukturen nicht zu rechnen.

#### Fledermäuse

Das Planungsgebiet wird von Fledermäusen als Jagd- bzw. Nahrungshabitat in unterschiedlichem Umfang genutzt. Essenzielle Jagdhabitats von Fledermäusen sind hier aber nicht anzunehmen.

Gebäudequartiere sind in der Raheinstraße 3 im leer stehenden Bestandsgebäude anzunehmen. Bei allen anderen Gebäuden, die abgebrochen werden, konnte eine Quartiersnutzung ausgeschlossen werden. Diverse Höhlenbäume wurden kontrolliert; für einen Baum im Bereich des Grundstücks Rambertweg 27 (Nr. 340 des Baumbestandsplanes) konnte eine Besiedelung durch Fledermäuse nachgewiesen werden.

#### Säuger

Für die anderen relevanten Säuger-Arten gibt es im Planungsgebiet entweder keine geeigneten Habitate oder das Planungsgebiet liegt außerhalb der bekannten und derzeit anzunehmenden Verbreitungsgebiete bzw. Wanderkorridore dieser Arten (z. B.

Biber, Wildkatze, Wolf). Insofern sind Vorkommen sonstiger Säuger-Arten und damit erhebliche Beeinträchtigungen mit Sicherheit auszuschließen.

#### Vögel

Struktur- und störungsbedingt ist das Vogelartenspektrum auf kommune, an den Menschen zumindest teilweise angepasste Arten beschränkt. Von den insgesamt 20 nachgewiesenen Arten konnte mit dem Stieglitz nur eine Vogelart aus der bayerischen Vorwarnliste, und zwar nur als Nahrungsgast außerhalb des Planungsgebiets, ein Brutpaar des ungefährdeten, aber in München saP-relevanten Turmfalken, wiederum außerhalb, sowie ein Brutpaar der ungefährdeten, in München ebenfalls saP-relevanten Gartengrasmücke innerhalb des Planungsgebiets erfasst werden.

#### Insekten

Vorkommen artenschutzrechtlich relevanter Insektenarten (z. B. streng geschützte Tag- und Nachtfalterarten, Libellen, Eremit) wurden nicht nachgewiesen bzw. können aufgrund fehlender geeigneter Habitatbedingungen ausgeschlossen werden.

Bei einer kursorischen Erfassung wurden 15 Wildbienen-Arten nachgewiesen. Die Teilfläche südöstlich des Bahnhofs Feldmoching wurde als wichtigstes Teilgebiet für diese Artengruppe eingestuft; hier kommen zwei seltene Wildbienenarten vor. Alle anderen Teilflächen sind aufgrund ihrer Nutzung oder fortgeschrittener (Gehölz-) Sukzession als gering oder unbedeutend für Wildbienen einzustufen. Wildbienen sind gemäß BNatSchG und Bundesartenschutz-Verordnung besonders geschützt, jedoch nicht saP-relevant.

#### Flora

Streng geschützte Gefäßpflanzen sind für das Planungsgebiet nicht nachgewiesen bzw. können aufgrund der gegebenen standörtlichen Voraussetzungen ausgeschlossen werden.

Die Ergebnisse zu den Untersuchungen zum Artenschutz sind im Detail im Umweltbericht aufgeführt.

#### **Arten- und Biotopschutzprogramm Bayern (ABSP)**

Im ABSP sind begleitend zur Bahntrasse trockene, teils magere Strukturen erfasst, die angrenzend an das Planungsgebiet als lokal bedeutsam, zum Teil auch als regional bedeutsam eingestuft sind. Im Süden auf Höhe der Lerchenstraße im Bereich des Abzweiges der S-Bahn ist ein überregionales Artenvorkommen mit Neuntöter, Gartenrotschwanz und Dorngrasmücke kartiert.

Das ABSP definiert die Bahntrasse im Umfeld des Planungsgebietes als lineare Veretzungsachse mit Erhalt und Optimierung von Trockenstandorten mit überregional bis landesweit bedeutsamen Biotopkomplexen aus vegetationsfreien Schotterflächen, Magerrasen und wärmeliebenden Ruderalfluren. Es ist Refugialraum zahlreicher seltener wärmeliebender Tier- und Pflanzenarten sowie für Boden- und Heckenbrüter.

Der Bahnkorridor stellt die einzig verbleibende Verbindung zwischen den wertvollen Magerlebensräumen im Umfeld des Rangierbahnhofes München-Nord und dem Umland dar, insbesondere den mittlerweile hergestellten ökologischen Ausgleichsflächen am Stadtrand.

Gemäß Stadtratsbeschluss vom 06.07.2005 (Sitzungsvorlage Nr. 02-08 / V 06376) ist das Referat für Stadtplanung und Bauordnung aufgefordert, die Ziele des ABSP in der Stadtplanung im Rahmen der Abwägung mit zu berücksichtigen, soweit dies rechtlich zulässig bzw. geboten ist.

### **Schutzgebiete**

Im Planungsgebiet sind keine naturschutzrechtlichen Schutzgebiete vorhanden.

#### **2.2.5. Erholung**

Im Planungsgebiet selbst sind derzeit keine ausgewiesenen Erholungsflächen vorhanden. Die Freiflächen des Planungsgebietes haben aufgrund eingeschränkter Nutzbarkeit sowie aufgrund der Lärmeinwirkungen durch die Bahnanlage nur einen geringen Erholungswert. Allerdings stellen die Brachflächen wertvolle, unreglementierte Streifräume für Kinder und Jugendliche dar.

Ca. 300 m östlich des Planungsgebiets befindet sich zwischen den beiden Stadtteilen Feldmoching und Hasenberg der sog. Feldmochinger Anger, ein Grünzug, der sich auf gut zwei Kilometern Länge vom Rande der Lerchenau im Süden nach Norden hin über Weitl- und Dülferstraße bis zur BAB A99 hinzieht. Dieser befindet sich teilweise noch in privatem Eigentum und wird überwiegend landwirtschaftlich genutzt. Daneben befinden sich hier auch Spiel- und Sportplätze sowie Kleingärten. Aufgrund der Eigentumsverhältnisse war der Ausbau des gesamten Angers als öffentliche Erholungsfläche bislang nur zum Teil möglich. Dieses Ziel wird aber seitens der Landeshauptstadt München weiter verfolgt. Es liegt ein Aufstellungsbeschluss vom 31.01.2018 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 10603), Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2128 „Feldmochinger Anger“, mit u. a. folgenden Planungszielen vor:

- Sicherung der Fläche für einen vielfältig nutzbaren Stadtteilpark (Spiel- und Sportflächen für alle Altersgruppen, Biotop- und Ausgleichsflächen) sowie
- Sicherung einer Verbindung innerhalb der übergeordneten Grünbeziehung entlang des nördlichen Siedlungsrandes in Ost-West-Richtung.

Über die Raheinstraße erfolgt fußläufig oder per Rad die Anbindung nach Norden in die sich anschließende freie Landschaft. Die natur- und landschaftsbezogenen Erholungsräume rund um Oberschleißheim bzw. das Schutzgebiet „Hartelholz“ sind ohne Kreuzung von Verkehrsstraßen erreichbar (Radwanderweg Landkreis München 14145). Auf und in Verlängerung von Bernhardstraße und Herbergstraße queren weitere Radwanderwege das Planungsgebiet in Ost-West-Richtung.



## 2.2.6. Verkehr und Erschließung

### **Bahnanlagen**

Die im Westen parallel zum Planungsgebiet verlaufende Bahnstrecke München-Regensburg verfügt über den S-Bahnhof Feldmoching sowie eine Güterzugstrecke mit Rangiergleisen. Am Bahnhof Feldmoching halten auch in Richtung Freising bzw. Hauptbahnhof München fahrende Regionalbahnen.

### **Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)**

Über die S-Bahnstrecke S1 ist das Gebiet sowohl an den Münchner Hauptbahnhof als auch den Flughafen München angebunden. Zusätzlich befindet sich am S-Bahnhof auch der U-Bahnhof Feldmoching (Endhaltepunkt der U-Bahn). Hierüber ist das Planungsgebiet zusätzlich direkt an den Münchner Hauptbahnhof und an das Stadtteilzentrum Nordhaide angebunden. Darüber hinaus ist das Planungsgebiet über diverse Buslinien an das Stadtteilzentrum Feldmoching (Josef-Frankl-Straße) und die östlichen Stadtteile angebunden. Insgesamt kann das Planungsgebiet als sehr gut durch den ÖPNV erschlossen beurteilt werden.

### **Motorisierter Individualverkehr (MIV)**

Das Planungsgebiet ist über die Lerchenstraße und weiterführend über die Lerchenauer Straße sowie weitere Straßen grundsätzlich gut an das städtische Straßennetz angebunden. Als ein Ziel des Verkehrskonzeptes für den Münchner Norden soll die Realisierung von Höhenfreimachungen an den Bahnübergängen Feldmochinger Straße, Lerchenauer Straße und Lerchenstraße zur Verbesserung des Verkehrsflusses geprüft und gegebenenfalls weiter vorangetrieben werden.

### **Trasse Staatsstraße 2342neu**

Das Verkehrskonzept Münchner Norden der Landeshauptstadt München sah früher zur Schaffung einer zusätzlichen Anbindung des Münchner Nordens an die BAB A99 die Führung der Staatsstraße 2342neu parallel zur Bahnstrecke vor. Diese Planung wird gemäß Stadtratsbeschluss vom 22.10.2014 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 01145) zum Verkehrskonzept Münchner Norden als Variante zur Anbindung an die BAB A99 nicht mehr weiterverfolgt.

### **Fuß- und Radverkehr**

Das Planungsgebiet ist weit überwiegend durch straßenbegleitende Fußwege erschlossen und an die Umgebung angebunden. Diese führen im weiteren Verlauf der Raheinstraße als Mischverkehrsfläche in die freie Landschaft.

Mit Ausnahme der Josef-Frankl-Straße gibt es in der Umgebung keine eigenständigen Radwege, vielmehr wird der Radverkehr auf der Fahrbahn mitgeführt. Die Raheinstraße mit Anbindung nach Norden an die freie Landschaft bzw. an das Waldgebiet „Hartelholz“ dient als attraktive Radfahrstrecke.

Es gibt insgesamt vier Querungsmöglichkeiten für den Fuß- und Radverkehr im Bereich der Bahngleise. Im Süden kann dieser die Bahn über den höhengleichen Bahn-

übergang an der Lerchenstraße queren. Darüber hinaus gibt es den Durchgang durch das Sperrengeschoss des U- und S-Bahnhofes Feldmoching, die höhenfreie Bahnunterführung Dülferstraße sowie die Fuß- und Radverkehrsunterführung auf Höhe der Herbergstraße. Letztere stellt eine großräumig bedeutsame Verbindung zwischen östlichen Siedungs- und Freibereichen und auch der Drei-Seen-Platte dar.

## **2.2.7. Infrastruktur und Versorgung**

### **2.2.7.1. Soziale Infrastruktur**

#### **Kindertageseinrichtung**

In der Umgebung des Planungsgebiets gibt es keine Möglichkeit, Bedarfe aus der neuen Planung aufzufangen. Es ist ein Bedarf von zehn Kinderkrippen und zehn Kindergartengruppen zu decken. Diese werden alle im Planungsgebiet bereitgestellt.

#### **Grundschulen**

In der Umgebung befinden sich mehrere Grundschulen. Im Südosten befindet sich die staatliche Grundschule an der Feldmochinger Straße Ecke Gutmannstraße. Eine weitere Einrichtung liegt an der Toni-Pföhl-Straße. Östlich des Planungsgebiets befinden sich Grundschulen in der Paulckestraße, Ittlingerstraße und Eduard-Spranger-Straße. Für das Planungsgebiet gelten zwei Schulsprengel. Der nördliche Bereich entlang der Raheinstraße bis zur Dülferstraße ist der Grundschule Paulckestraße zuzuordnen, der Bereich südlich Dülferstraße bis Lerchenstraße der Grundschule Eduard-Spranger-Straße. Nach Aussage des Referates für Bildung und Sport kann der ursächliche Bedarf über die umliegenden Schulen auch durch bauliche Erweiterungen abgedeckt werden. Es ist keine neue Grundschule im Planungsgebiet erforderlich.

#### **Sportstätten**

Gemäß dem Sportentwicklungsbericht 2008 gehört München zu den sportaktivsten Städten Deutschlands; die Sportaktivenquote liegt bei rd. 72 %. Setzt man einen Faktor von 2,3 Personen/Wohnung an, bedeutet dies künftig rd. 1.500 Sporttreibende im Planungsgebiet.

Dies löst eine erhöhte Nachfrage nach Nutzungszeiten in gedeckten und ungedeckten Sportstätten aus. Im Planungsgebiet selbst sind keine Sportflächen vorgesehen. Es ist daher damit zu rechnen, dass durch den Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108a Sportinfrastrukturbedarfe ausgelöst werden, die in den vorhandenen städtischen Sportstätten im 24. Stadtbezirk Feldmoching-Hasenberg nur sehr eingeschränkt gedeckt werden können. Die Landeshauptstadt München trägt grundsätzlich dafür Sorge, dass den Sportinfrastrukturbedarfen nachgekommen wird. Eine entsprechende Versorgung durch die Überplanung des Feldmochinger Angers (Aufstellungsbeschluss vom 31.01.2018) erscheint derzeit grundsätzlich möglich.

### **2.2.7.2. Technische Infrastruktur**

#### **Stromnetz**

Das versorgende Stromnetz befindet sich überwiegend entlang der Straßen (Ratold-/

Raheinstraße). Die Wohngrundstücke sind von der nächstgelegenen Straße über einen Hausanschluss erschlossen. Entlang der U-Bahn, der Dülferstraße sowie entlang der Fußgänger- und Radunterführung an der Herbergstraße verlaufen Stromtrassen in Ost-West-Richtung durch das Planungsgebiet.

### **Fernwärme/-kälte**

In der näheren Umgebung des Planungsgebietes besteht keine Fernwärmeversorgung. Die Stadtwerke München sind derzeit in Planungsüberlegungen, die Fernwärmeversorgung nach Feldmoching weiterzuführen. In der Dülferstraße verläuft eine Fernkälteleitung.

### **Gas**

In der Ratold- und Raheinstraße verlaufen Gasleitungen. Innerhalb der Dülferstraße und südlich des Rambertweges befinden sich Gasleitungen in Ost-West-Richtung. Am Rambertweg handelt es sich um eine Hauptgasleitung (Erdgashochdruckleitung), die nicht unter einer öffentlichen Erschließungsstraße verlegt wurde. Von dieser Leitung sind Hausanschlüsse verlegt. Die Leitung muss im Vollzug des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 2108a verlegt werden.

Derzeit befindet sich die Erdgasregelstation RE151bB an der westlichen Grenze des Geltungsbereichs des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2108a und auf angrenzenden Teilflächen der Bahn. Hier ist eine Verlagerung geplant.

### **Wasser**

Das versorgende Wasserleitungsnetz befindet sich überwiegend in den Straßen. Die Wohngrundstücke sind von der nächstgelegenen Straße über einen Hausanschluss erschlossen. Entlang der Dülferstraße und entlang des Fußgängerwegs an der Herbergstraße verlaufen Wasserleitungen in Ost-West-Richtung durch das Planungsgebiet. Das Stellwerk hat eine Trinkwasserleitung ausgehend von der Lerchenstraße.

### **Entwässerung**

Nördlich der Hochlandstraße liegt ein Kanal für die Entwässerung. Weiterhin befindet sich südlich der westlichen Verlängerung der Herbergstraße ein Kanal sowie eine Druckleitung auf Privatgrund. Eine weitere Sammelgrundleitung verlief nördlich der Leitung des Stellwerks, und hat die Gebäude Lerchenstraße 66 bis zum Bau des städtischen Kanals in der Lerchenstraße erschlossen. Diese ist totzulegen und die Anschlussstelle fachgerecht zu verschließen. Im Bereich des WA Süd(7) verläuft derzeit ein Kanal zum Stellwerk (Flst. Nr. 1767/38).

Weitere Abwasserkanäle verlaufen überwiegend in den Straßen (Bernhardstraße, Dülferstraße, Herbergstraße, Raheinstraße, Ratoldstraße).

#### **2.2.7.3. Nahversorgung**

An das Planungsgebiet angrenzend liegt ein Discount-Markt auf dem Grundstück Dülferstraße 69, Ecke Ratoldstraße. Dieser besteht aus einem freistehenden, eingeschossigen Gebäude und weist seit seiner Erweiterung im Jahr 2017 eine Geschossfläche von 1.956 m<sup>2</sup> sowie eine Verkaufsfläche von 1.211 m<sup>2</sup> auf.

Westlich des Discount-Marktes befindet sich ein ebenerdiger Kundenparkplatz mit 63 Stellplätzen, der über die Dülferstraße erschlossen ist. Die Zu- und Ausfahrt des Discount-Marktes befindet sich an der Dülferstraße gegenüber der Einmündung Raheinstraße. Die Anlieferung erfolgt über einen eingehausten Anlieferbereich auf der Südseite des Discount-Marktes, der vom Kundenparkplatz aus erschlossen ist.

## **2.2.8. Vorbelastungen des Planungsgebiets**

### **2.2.8.1. Lärm**

#### **Verkehrslärmimmissionen der Bahn sowie der angrenzenden Straßen**

Auf das Planungsgebiet wirkt Lärm durch die umgebenden Nutzungen ein. Es handelt sich im Wesentlichen um folgende Schallquellen:

- westlich angrenzende Bahnstrecke München-Regensburg (Güter-, Fern- und Nahverkehr, verläuft zum Teil in Dammlage),
- unmittelbar angrenzende und im näheren Umfeld befindliche Straßen,
- P+R-Anlage östlich des S- und U- Bahnhofs Feldmoching
- BAB A99.

Bei freier Schallausbreitung treten die folgenden höchsten Verkehrslärmpegel entlang der Bahnstrecken auf:

- im südlichen Planungsgebiet mit Beurteilungspegeln bis zu 67/69 dB(A) Tag/Nacht,
- im Bereich des Bahnhofes mit Beurteilungspegeln bis zu 66/67 dB(A) Tag/Nacht und
- im nördlichen Planungsgebiet mit Beurteilungspegeln bis zu 68/69 dB(A) Tag/Nacht.

Entlang der Ratoldstraße treten Verkehrslärmpegel von bis zu 68/61 dB(A) Tag/Nacht und entlang der Raheinstraße von 65/58 dB(A) Tag/Nacht auf.

Die Orientierungswerte der DIN 18005 für Allgemeine Wohngebiete WA (55/45 dB(A) Tag/Nacht) können im gesamten Planungsgebiet nicht eingehalten werden. Auch die Immissionsgrenzwerte der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV) für Wohngebiete (59/49 dB(A) Tag/Nacht) werden deutlich überschritten.

#### **Gewerbelärm**

Vorbelastungen durch Gewerbelärm bestehen einerseits durch die gewerblich genutzte Fläche westlich der Bahntrasse, das südwestlich gelegene Stellwerk der DB und andererseits durch den Discount-Markt an der Ratoldstraße mit seinen oberirdischen offenen Stellplätzen außerhalb des Planungsgebiets. Der Mietvertrag des ehemals vorhandenen Kfz-Betriebes mit einer Halle in der Raheinstraße ist bereits abgelaufen. Die Räumung und der Abbruch des Gebäudes ist erfolgt.

### **2.2.8.2. Lufthygiene**

Im Straßennetz des direkt betroffenen Planungsgebiets liegen gemäß luftschadstofftechnischer Untersuchung keine Grenzwertüberschreitungen vor. In der zugrundelie-

genden Prognoserechnung des zur Planung erstellten Gutachtens wurde die Schadstoffbelastung für die größtenteils unbebaute Fläche mit vereinzelt bestehenden Gebäuden ermittelt. Im Nahbereich der Dülferstraße (außerhalb des Straßenraums) werden gemäß dieser Prognoserechnung die höchsten Belastungswerte (Jahresmittelwerte) im Planungsgelände berechnet. In einer Rechenhöhe (Aufpunkthöhe) von 1,7 m über Grund wird hier für das Planungsgebiet und die unmittelbare Nachbarschaft eine Belastung in Höhe von 38,9 µg/m<sup>3</sup> für NO<sub>2</sub> bzw. 17,9 µg/m<sup>3</sup> für PM<sub>10</sub> und 15,8 µg/m<sup>3</sup> für PM<sub>2,5</sub> prognostiziert. Die relevanten lufthygienischen Grenzwerte (40 µg/m<sup>3</sup> für NO<sub>2</sub>, und PM<sub>10</sub> und 25 µg/m<sup>3</sup> für PM<sub>2,5</sub>) werden damit gemäß lufthygienischer Untersuchung im Planungsgebiet eingehalten. Mit zunehmender Höhe und horizontaler Entfernung zu den Straßen nehmen die Luftschadstoffbelastungen ab.

Dieses Ergebnis wird durch die in der 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans von der Regierung von Oberbayern enthaltenen Immissionsprognose gestützt. Die 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für das Stadtgebiet München wurde im Oktober 2019 von der Regierung von Oberbayern in Kraft gesetzt. Die Immissionsprognose bildet die NO<sub>2</sub>-Belastung für das Prognosejahr 2020 auf Basis der bis dahin fortgeschriebenen Fahrzeugflotte und umgesetzten Maßnahmen ab. Die einschlägigen Immissionsgrenzwerte für Feinstaub (PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>) werden im Münchner Stadtgebiet seit 2012 eingehalten.

Bei gesamtstädtischer Betrachtung ist auch das gesamtstädtische Hauptverkehrsstraßennetz, z. B. die nach Südosten verlaufende Lerchenauer Straße in Richtung Stadtmitte und die nach Osten verlaufende Weiltstraße/Dülferstraße in Richtung Schleißheimer Straße, lufthygienisch relevant.

Gemäß der NO<sub>2</sub>-Immissionsprognose der 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans liegen auch im erweiterten Umgriff des Planungsgebietes keine Abschnitte mit einer Grenzwertüberschreitung vor.“

### 2.2.8.3. Erschütterungen und Sekundärluftschall

Aufgrund der räumlichen Nähe des Vorhabens zu den Bahngleisen der Bahnstrecken mit den Streckennummern 5500 und 5566 im Bereich der Haltestelle Feldmoching in München wurden mögliche schwingungsinduzierte Auswirkungen im Rahmen eines erschütterungstechnischen Gutachtens untersucht (Gutachten der Möhler + Partner Ingenieure AG vom 04.02.2021). Hierbei wurden die Einwirkungen durch Erschütterungen und Sekundärluftschall gemessen und für das Planvorhaben prognostiziert.

Die Prognosen auf Basis von Erschütterungsmessungen im freien Feld zeigen, dass im gesamten Plangebiet der Mindestabstand bei 55 m zum nächstgelegenen Durchfahrtgleis bzw. 35 m zum nächstgelegenen Rangiergleis liegt. Die erforderlichen Abstände werden in Teilen des Planungsgebietes nicht eingehalten.

Die von der U-Bahn (im Bereich Bernhardstraße) ausgehenden Erschütterungseinwirkungen lassen bei Massivbauweise im Planungsgebiet keine Relevanz erwarten, da die Station Feldmoching eine Endstation mit geringeren Fahrgeschwindigkeiten darstellt und der Oberbau der U-Bahn als schweres Masse-Feder-System mit einer Eigenfrequenz von höchstens 10 Hz ausgeführt ist. Damit ist davon auszugehen, dass

bei Errichtung der Gebäude im Plangebiet in Massivbauweise die Anhaltswerte nach DIN 4150-2 (Erschütterungen im Bauwesen, Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) eingehalten werden. Die U-Bahn-betriebsbedingten Erschütterungen können bei einer anderweitigen Realisierung der Gebäude als in konventioneller Bauweise (Massivbau mit Stahlbetondecken) zu höheren Erschütterungseinwirkungen und insoweit zu einer erheblichen Belästigung durch Sekundärluftschall führen.

#### **2.2.8.4. Elektromagnetische Verträglichkeit**

Aufgrund der Nähe zur Bahntrasse sind relevante Immissionen aus elektrischen und magnetischen Feldern zu erwarten. Diese wurden im Vorfeld untersucht und anhand der gesetzlichen Grenzwerte der 26. BImSchV beurteilt (Möhler+Partner Ingenieure AG, 08. Oktober 2020).

Die gutachterliche Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass die gesetzlichen Grenzwerte der 26. BImSchV im Planungsgebiet zuverlässig eingehalten werden.

Die untersuchten Bahnlinien mit Güter-, Fern- und Nahverkehr verlaufen in Nord-Süd-Richtung zum Teil in Dammlage. Auf dem Bahnkörper befinden sich im Bahnhofsbereich München-Feldmoching sechs Gleisstränge mit je einer 15 kV ~, 16 2/3 Hertz Oberleitung. Die beiden nächstgelegenen Gleise zum Planungsgebiet dienen vorrangig dem Abstellen und Rangieren von Zügen. Im Bereich des nördlichen Planungsgebiets werden die sechs Gleisstränge zu zwei Gleissträngen zusammengeführt. Im Bereich des südlichen Planungsgebiets trennen sich die beiden Bahnstrecken, wobei die DB-Strecke 5500 (München–Regensburg) in südwestlicher Richtung und die DB-Strecke 5566 (Mü-Feldmoching–Rangierbahnhof München-Nord) in südlicher Richtung weiter verläuft. Der Abstand der Bahnstrecken zum Planungsgebiet variiert über die Länge des Planungsgebiets zwischen 10 m und 30 m.

Die von der Bahnstrecke ausgehenden elektrischen und magnetischen Felder sind unkritisch, sofern die Abstände eingehalten werden können.

#### **2.2.8.5. Altlasten und Kampfmittel**

##### **Altlasten**

Es wurden Luftbilder aus den Jahren 1937-1956 und Archivpläne aus dem Jahr 1961 ausgewertet. Hierbei wurden drei Flächen ermittelt, die aufgrund ihrer früheren Nutzungen vertieft untersucht wurden (orientierende Untersuchungen, BoSS Consult GmbH 09.10.2020).

Für die Fläche im Norden des Planungsgebietes (im Bereich der bestehenden Lackiererei) konnte der Verdacht nicht bestätigt werden. Hier liegen keine Bodenverunreinigungen vor.

Zwischen der Dülferstraße und Rambertweg befinden sich zwei verfüllte Kiesgruben. Eine Kiesgrube befindet sich im Bereich der P&R-Anlage, d. h. größtenteils außerhalb des Umgriffs des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2108a; die am westlichen

Rand befindliche Ausgleichsfläche sowie der sich daran anschließende Geh- und Radweg liegen im Randbereich dieser Auffüllung. Eine weitere Kiesgrube befindet sich südlich der Bernhardstraße innerhalb des Planungsgebietes, kleinflächig betroffen sind auch angrenzende Bahnflächen. Es konnten im Bereich der genannten Gruben (erbohrte Auffüllungsmächtigkeiten von bis zu 2,3 m bzw. bis zu 3,5 m, die jedoch nicht ins Grundwasser reichen) sowie im Bereich des Oberbodens teilweise bis maximal in einem Meter Tiefe geringe Verunreinigungen (Mineralölkohlenwasserstoffe (MKW), polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK), Schwermetalle) festgestellt werden, die im Rahmen des Bauvollzuges abfallrechtlich zu behandeln sind. Ebenso wurde in der im städtebaulichen Vertrag geregelten externen Ausgleichsfläche südlich der Lerchenstraße eine kleinräumige Auffüllung mit rund drei Metern, die ebenfalls nicht bis in das Grundwasser reicht, bestätigt, die ebenfalls soweit erforderlich im Vollzug abfallrechtlich behandelt werden kann. Eine Gefährdung des Grundwassers oder des Menschen kann ausgeschlossen werden, so dass kein akuter Handlungsbedarf besteht.

### **Kampfmittel**

Es wurden historische Kampfmitteluntersuchungen durchgeführt. Das Ergebnis dieser Untersuchungen ergab, dass das gesamte Untersuchungsgebiet in einer Bombenabwurfzone liegt. Aus diesem Grund besteht Verdacht auf Bombenblindgänger von Spreng- und Splitterbomben (Buchwieser Geotechnik, 18.04.2019). Visuell konnte zwar kein direkter Blindgängerverdachtspunkt bestimmt werden, dennoch ist die Wahrscheinlichkeit für das Vorhandensein solcher Blindgänger gegeben. Aufgrund der stattgefundenen Bodenkämpfe besteht Verdacht auf Artillerie- und Panzergranaten sowie Flak-Blindgänger. Entsprechend besteht ein weiterer Erkundungsbedarf. Es wird empfohlen, vor dem Bauvollzug das Planungsgebiet nach Kampfmitteln durch einen Fachbetrieb mit Erlaubnis nach § 7 Sprengstoffgesetz (SprengG) absuchen zu lassen.

## **2.3. Planerische Ausgangslage**

### **2.3.1. Regionalplan**

Gemäß Regionalplan ist die Landeshauptstadt München Oberzentrum. Das Planungsgebiet ist im Regionalplan als Bereich, der für die Siedlungsentwicklung besonders in Betracht kommt, dargestellt. Die Planung entspricht somit den Zielen des Regionalplanes.

### **2.3.2. PERSPEKTIVE MÜNCHEN**

Mit der „PERSPEKTIVE MÜNCHEN“ (PM) verfügt die Landeshauptstadt München über eine querschnittsorientierte und prozessual angelegte Stadtentwicklungsstrategie. Diese bildet ein flexibles und handlungsorientiertes Fundament für eine Stadtentwicklungspolitik, die auf neue zeitliche und räumliche Erfordernisse reagieren kann. Die PM besteht aus einem Leitmotiv, strategischen und thematischen Leitlinien, Zielsetzungen, Handlungsräumen und Projekten für die wesentlichen Handlungsfelder der zukünftigen Stadtentwicklung. In ihnen wird ausgehend von einem integrierten

Ansatz ein fachspezifischer Entwicklungsrahmen aufgezeigt und durch umsetzungsorientierte Strategien konkretisiert. Das neue Leitmotiv lautet „Stadt im Gleichgewicht“. Das Planungsgebiet befindet sich im definierten Handlungsraum 8: Zwischen Milbertshofen und Freimann - Wohnen, Arbeiten, Bildung und Sport im Münchner Norden. Dabei ist an der Ratoldstraße ein Schwerpunkt für Wohnen definiert.

### **2.3.3. Flächennutzungsplan (FNP) mit integrierter Landschaftsplanung**

Im FNP mit integrierter Landschaftsplanung ist das Planungsgebiet entlang der Bahnstrecke München-Regensburg als Bahnanlage und entlang der Ratold- und Raheinstraße überwiegend als Gewerbegebiet und als öffentlicher Parkplatz dargestellt (vgl. Abb. 8). Im Norden schließen sich an die Fläche für Gewerbegebiete Flächen für die Landwirtschaft an. Im Übergang zwischen den Wohngebieten und Flächen für die Landwirtschaft stellt der FNP mit integrierter Landschaftsplanung in Ost-West-Richtung eine Allgemeine Grünfläche überlagert mit einer übergeordneten Grünbeziehung dar. Die Flächen südlich der Lerchenstraße sind ebenfalls als Allgemeine Grünflächen größtenteils überlagert mit einer übergeordneten Grünbeziehung dargestellt. Beide treffen östlich der bestehenden Wohnbebauung auf eine weitere Allgemeine Grünfläche mit übergeordneter Grünbeziehung in Nord-Süd-Richtung.

Die derzeitige Darstellung des FNP mit integrierter Landschaftsplanung entspricht für das Planungsgebiet nicht mehr den aktuellen planerischen Vorstellungen. Der FNP mit integrierter Landschaftsplanung wird daher parallel zum laufenden Bebauungsplanverfahren in Teilen geändert.

Die Billigung der Flächennutzungsplanänderung soll im Parallelverfahren zusammen mit der Billigung des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 2108a durch Stadtratsbeschluss erfolgen.



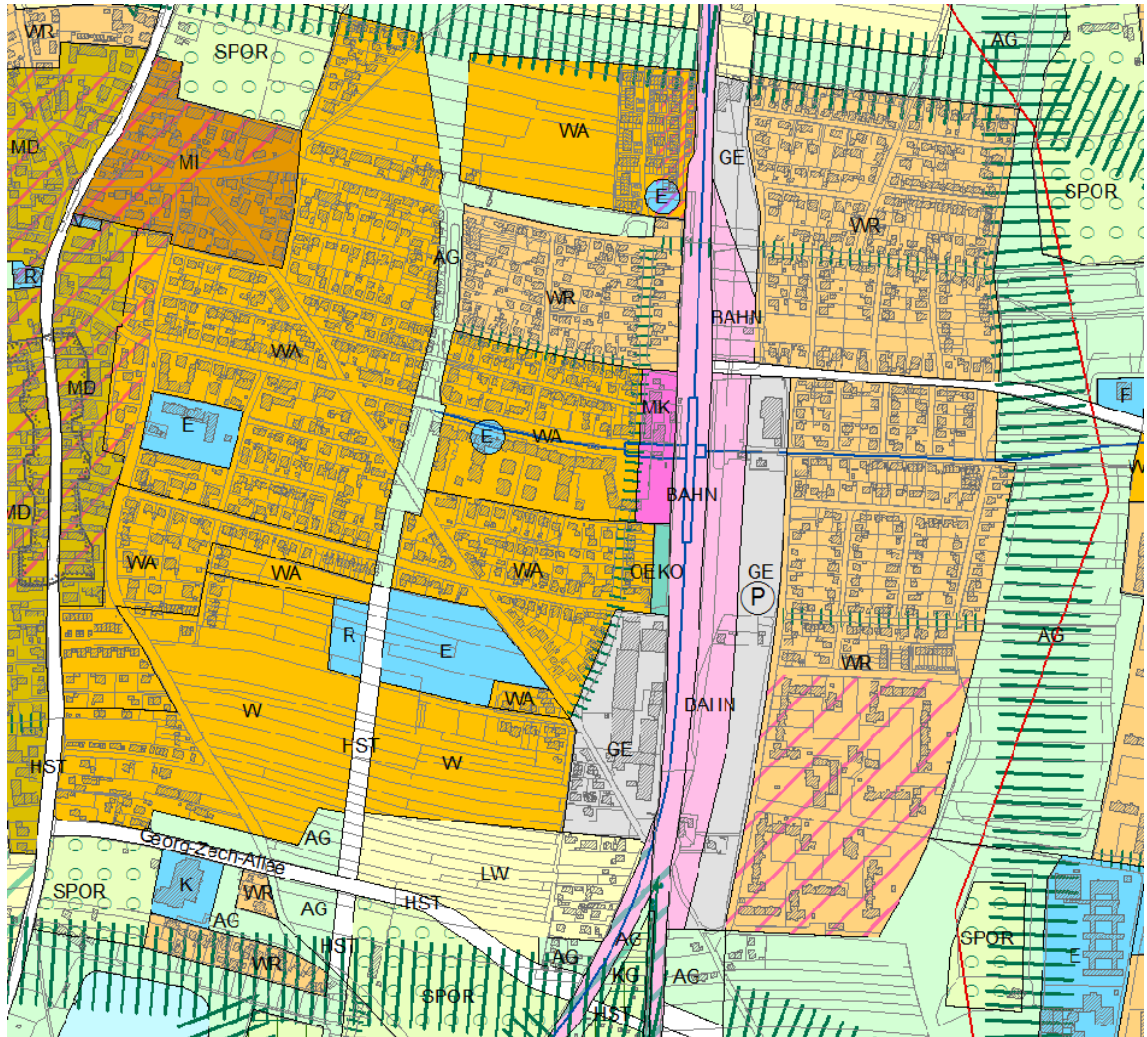


Abb. 8: Ausschnitt des derzeitigen Flächennutzungsplans mit integrierter Landschaftsplanung der Landeshauptstadt München  
Quelle: Landeshauptstadt München

#### 2.3.4. Radwegekonzept

Der Detailplan Radverkehr des Verkehrsentwicklungsplans der Landeshauptstadt München (Stand: März 2006) weist in der Netzkonzeption 2015 die Ratoldstraße bis zur Dülferstraße als Nebenroute im Stadtgebiet und in der Verlängerung nach Norden entlang der Raheinstraße als Hauptroute aus. Die Dülferstraße wird ebenfalls als Hauptroute im Stadtgebiet und die Herbergstraße als parallele Nebenroute dargestellt.

### **2.3.5. Zentrenkonzept**

Das Zentrenkonzept stellt das Planungsgebiet im Bereich des S- und U-Bahnhofes Feldmoching gemeinsam mit dem Walter-Sedlmayr-Platz und der Josef-Frankl-Straße als Nahbereichszentrum dar.

Der bestehende Discount-Markt (Dülferstraße 69) befindet sich angrenzend an das Planungsgebiet östlich des S- und U-Bahnhofs Feldmoching. Das Gebiet stellt sich mit Nahversorgung als unterversorgt dar, somit kommt dem Discount-Markt mit 1.211 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche eine hohe Magnetfunktion zu, da ein Lebensmittelmarkt bereits mit mindestens 400 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche bei Nahbereichszentren die „Magnetfunktion“ übernimmt.

Nahbereichszentren stellen für einen Versorgungsbereich von etwa 5.000 bis 10.000 Einwohner\*innen die Versorgung mit Waren des täglichen bzw. kurzfristigen Bedarfs sicher. Voraussetzung ist, dass es einen „Magnetbetrieb“ aus dem Lebensmitteleinzelhandel gibt.

Im März 2018 wurde am Walter-Sedlmayr-Platz, westlich S- und U-Bahnhof Feldmoching, ein neu gebauter Lebensmittelmarkt mit ca. 1.200 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche eröffnet, welcher auch entsprechend dem Zentrenkonzept einem Nahbereichszentrum entspricht .

### **2.3.6. Ausgleichsfläche der DB AG**

Für eine Teilfläche des Grundstücks Flst. Nr. 1767, Gemarkung Feldmoching, außerhalb des Planungsgebietes, östlich der Gleisanlage südlich des S- und U-Bahnhofs Feldmoching wurde ein Verfahren auf Planänderung wegen geänderter landschaftspflegerischer Kompensationsmaßnahmen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für die S-Bahn S1 durchgeführt. In diesem Bereich ist eine Ausgleichsfläche geplant, die sich über eine Länge von ca. 300 m und mit einer durchschnittlichen Breite von ca. 16 m parallel zur Gleisanlage ostseitig erstreckt. Sie beginnt in einem Abstand von ca. sechs Metern gemessen ab Gleismitte des östlichsten Gleises und reicht bis an die westliche Grenze des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2108a. Als Entwicklungsziel auf dieser Fläche sind wärmeliebende, lückige Ruderalfluren/Magerrasen vernetzt mit Gehölzinseln und mageren Säumen formuliert.

## **2.4. Planungsrechtliche Situation im Planungsgebiet und angrenzend**

### **2.4.1. Bestehendes Baurecht**

Innerhalb des Planungsgebietes ist der überwiegende Teil gemäß § 35 BauGB als Außenbereich zu beurteilen. Im Bereich der Flächen, die im FNP als Gewerbegebiet dargestellt sind, ist aufgrund der vorhandenen Erschließung die Errichtung von kleinteiligen Gewerbebauten gemäß § 35 Abs. 2 BauGB im Einzelfall zulässig. Lediglich ein gewerbliches Bauvorhaben im Nordwesten der Raheinstraße war bei einer Genehmigung gemäß § 34 BauGB beurteilt worden.

## 2.4.2. Widmungen, Freihaltezonen

### **Grundstücke von der Nutzung durch die Bahn freigestellt (entwidmet) innerhalb des Planungsgebietes**

Mit Entwidmungsbescheid vom 15.10.2003 und mit Freistellungsbescheid vom 04.02.2014 sind Grundstücke im Umgriff des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2108a von der Nutzung der Bahn freigestellt worden.

Die Landeshauptstadt München betreibt das Verfahren zur Freistellung für die restlichen Grundstücke beim Eisenbahnbundesamt (EBA), damit vor Satzungsbeschluss ein Fachplanungsvorbehalt auch auf den übrigen Flächen im Umgriff ausgeschlossen ist.

Die Landeshauptstadt München hat damit die Planungshoheit über die vom Bebauungsplan erfassten Flächen bzw. wird diese voraussichtlich bis zum Satzungsbeschluss haben.

### **Grundstücke für die Nutzung durch die Bahn noch gewidmet außerhalb des Planungsgebietes**

Außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2108a, direkt im Westen angrenzend, sind Grundstücke mit Bahnanlagen einschließlich des Stellwerks als Bahnfläche gewidmet. Das Stellwerk befindet sich im Eigentum der DB AG und wird weiterhin für den Bahnbetrieb benötigt.

Die nördliche Teilfläche des gewidmeten Bahn-Grundstücks Flst. Nr. 1767, Gemarkung Feldmoching, südlich Bernhardstraße ist als Ausgleichsfläche für Eingriffe im Rahmen der Planfeststellungsänderung zur S1 mit Planfeststellungsbeschluss vom 13.05.2020 festgelegt worden.

### **Freihaltezone für Bahnzwecke außerhalb des Planungsgebietes**

Östlich der Gleisanlagen im Bereich des S- und U-Bahnhofs Feldmoching ist, um gegebenenfalls auf zukünftige Bedarfe für einen Gleisausbau reagieren zu können, ein Korridor von sieben Metern von Mitte des östlichsten Gleises für eisenbahnbetriebliche Nutzung freizuhalten. Dieser überlagert sich mit dem bahnbegleitenden Pflegestreifen (sechs Meter) sowie geringfügig mit der Freihaltezone für eine Kabeltrasse der Bahn (zwei Meter in westlicher Richtung und einen Meter in östlicher Richtung).

### **Freihaltezone für eine Biotopverbundachse innerhalb und außerhalb des Planungsgebietes**

Um die im ABSP genannten Ziele berücksichtigen zu können, ist entlang der Bahntrasse ein möglichst durchgehender Biotopverbundkorridor freizuhalten. Dort ist als Ziel für das Planungsgebiet die Schaffung einer linearen Vernetzungsachse mit Erhalt und Optimierung von Trockenstandorten mit überregional bis landesweit bedeutsamen Biotopkomplexen aus vegetationsfreien Schotterflächen, Magerrasen, wärmeliebenden Ruderalfluren definiert. Der Biotopkorridor ist gemäß Aufstellungs- und Eckdatenbeschluss des Stadtrates vom 16.03.2016 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 05242) zum vorliegenden Planungsgebiet für den Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108 mit einer Breite von maximal zehn Metern (zusätzlich zum Bahnpflegestreifen

fen von sechs Metern ab der Mitte des östlichsten Gleises) zu berücksichtigen. Um eine ausreichende Besonnung sicherzustellen, ist ein Mindestabstand der nächstgelegenen Gebäude bzw. baulichen Anlagen von 80 % ihrer Höhe zur vorgegebenen Biotopverbundachse einzuhalten. Eine Unterschreitung der definierten Mindestbreiten bzw. eine stärkere Verschattung ist auf kürzeren Abschnitten möglich, soweit dies durch die Gestaltung im Gesamtverbund ausgeglichen werden kann.

Die durchschnittlich zehn Meter breite Freihaltezone der Biotopverbundachse, welche sich ab dem östlichen Rand des sechs Meter breiten Bahnpflegestreifens in östlicher Richtung erstreckt, wird geringfügig (um einen Meter) überlagert von der oben genannten Freihaltezone für Bahnzwecke. Ebenso wird die zur S1 planfestgestellte, durchschnittlich ca. 16 m breite Ausgleichsfläche südwestlich der Bernhardstraße um einen Meter von der Freihaltezone für Bahnzwecke überlagert.

#### **2.4.3. Satzungen und Verordnungen der Landeshauptstadt München**

Das gesamte Planungsgebiet liegt im Geltungsbereich der Satzungen und Verordnungen der Landeshauptstadt München. Das Planungsgebiet liegt nicht im Geltungsbereich der Baumschutzverordnung (BSchVO).

#### **2.4.4. Denkmalschutz**

Innerhalb des Planungsgebietes sind keine Bau- und Bodendenkmäler bekannt.

Außerhalb des Planungsgebietes befinden sich in der näheren Umgebung folgende Bodendenkmäler gemäß Bayerischer Denkmal-Atlas (Internet-Stand März 2021, <http://www.blfd.bayern.de/denkmalerfassung/denkmalliste/bayernviewer/>):

Südlich des Malvenweges erstreckt sich das Bodendenkmal D-1-7735-0123 im Bereich von ca. 40 bis 200 m Abstand zum Malvenweg, westlich und östlich der Lerchenstraße. Innerhalb des Feldmochinger Angers, zwischen Bernhardstraße und Dülferstraße sowie nördlich der Dülferstraße, gibt es das Bodendenkmal D-1-7735-0121. Nördlich des Planungsgebietes in ca. 150 m Entfernung befindet sich das Bodendenkmal D-1-7735-0119.

Bei den genannten Bodendenkmälern handelt es sich um Siedlungen vor- und frühgeschichtlicher Zeitstellung.

Die Denkmaldichte im unmittelbaren Umfeld des Planungsgebietes belegt eine besondere Siedlungsgunst des Raumes zwischen Isar und Amper im Nordwesten Münchens bereits seit vor- und frühgeschichtlicher Zeit. Aus diesem Grund kann im Planungsgebiet bei Bodeneingriffen mit hoher Wahrscheinlichkeit mit der Aufdeckung weiterer bislang unbekannter Bodendenkmäler gerechnet werden.

Für Bodeneingriffe jeglicher Art im Geltungsbereich des Bebauungsplanes ist eine denkmalrechtliche Erlaubnis gem. Art. 7 Abs. 1 Bayerisches Denkmalschutzgesetz (BayDSchG) notwendig, die in einem eigenständigen Erlaubnisverfahren bei der zuständigen Unteren Denkmalschutzbehörde zu beantragen ist.

Erforderliche Maßnahmen können abhängig von Art und Umfang der erhaltenen Bodendenkmäler einen größeren Umfang annehmen und müssen rechtzeitig geplant werden. Sollte die archäologische Ausgrabung als Ersatz für die Erhaltung eines Bodendenkmals notwendig sein, sind hierbei auch Vor- und Nachbereitung der Ausgrabung zu berücksichtigen (u. a. Durchführungskonzept, Konservierung und Verbleib der Funde). Vom Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege wurde darauf hingewiesen, dass bei der Verwirklichung von Bebauungsplänen grundsätzlich vor der Parzellierung die gesamte Planungsfläche archäologisch qualifiziert untersucht werden sollte, um die Kosten für den einzelnen Bauwerber zu reduzieren.

Baudenkmäler sind vor allem im Bereich des historischen Ortskerns von Feldmoching vorzufinden (u. a. die denkmalgeschützte katholische Pfarrkirche St. Peter und Paul). In der Lerchenstraße Nr. 57 circa 100 m westlich der Bahnanlagen auf Höhe des Stellwerks befindet sich eine denkmalgeschützte Villa von Paul Breitsameter aus dem Jahr 1912.

#### **2.4.5. Dienstbarkeiten**

Innerhalb des Planungsgebiets befinden sich folgende Flächen im Eigentum der Planungsbegünstigten mit Rechten zugunsten der Landeshauptstadt München:

- Grundstücke Flst. Nr. 3936/6 (Benützungsrecht LHM nach Eintragungsbewilligung von 29.09.1909)
- Grundstücke Flst. Nr. 1682/4 (Benützungsrecht LHM gemäß Bewilligung 25.07.1912)
- Grundstücke Flst. Nr. 1827/9 (Benützungsrecht LHM gem. Bewilligung 25.07.1912 und 14.08.1912)
- Grundstücke Flst. Nr. 1831/6 (Benützungsrecht LHM gemäß Bewilligung 10.09.1919).

### **3. Planungsziele**

Die Bebauungsplanung verfolgt für das Planungsgebiet des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2108a folgende städtebauliche, grünordnerische, verkehrliche und sonstige Ziele:

- Schaffung eines Wohnquartiers mit ca. 900 Wohnungen, davon 70 % im freifinanzierten Wohnungsbau und 30 % im geförderten Wohnungsbau,
- Schaffung eines Wohnquartiers mit einer hohen städtebaulichen und landschaftsplanerischen Qualität und eigener Identität in kompakter, möglichst flächenschonender Bauweise im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung,
- Sicherstellung der Einfügung der Neubaugebiete sowohl in ihrer Struktur als auch in ihrer Höhenentwicklung in die umgebende Bebauung,
- Integration des nach Möglichkeit zu erhaltenden Bestandsgebäudes Raheinstraße 3 in das Gesamtkonzept,
- Schaffung von Einrichtungen des täglichen Bedarfs sowie Ermöglichung ergänzender Einrichtungen (z. B. Arztpraxen, Gastronomie) zur Verbesserung

- der Versorgungssituation im Quartier,
- Schaffung der erforderlichen sozialen Infrastruktur,
- Bewältigung der von der Bahnstrecke sowie der Ratoldstraße ausgehenden Emissionen für das neue Quartier und damit Verbesserung der Lärmsituation auch für die östlich angrenzende Wohnbebauung durch aktive und passive Schallschutzmaßnahmen,
- Schaffung von vor Lärm geschützten Freiflächen v. a. innerhalb der privaten Höfe mit hoher Aufenthaltsqualität sowie im Bereich der Geh- und Radfahrrechtsflächen mit daran angrenzenden ergänzenden Freiflächen
- Aufwertung des öffentlichen Straßenraumes der Ratoldstraße als Verbindungsglied zur bestehenden Bebauung durch Baumpflanzungen,
- Attraktive Durchwegung des Quartiers und Schaffung einer durchgehenden Verbindung für Fußgänger\*innen sowie für Radfahrer\*innen in Nord-Südrichtung mit Anbindung an die öffentlichen Grünflächen im Norden,
- Schaffung attraktiver Wegebeziehungen für Fußgänger\*innen sowie für den Radverkehr unter Berücksichtigung des Radwegeplans der Landeshauptstadt München
- Erhalt von wertvollem Baumbestand, v. a. im Bereich Raheinstraße 3; Festsetzung notwendiger Ersatzpflanzungen für unvermeidliche Rodungen von Bestandsbäumen
- Schaffung und Sicherung von vielfältig nutzbaren Grün- und Freiflächen für die künftigen Bewohner\*innen,
- Schaffung von Spielangeboten für Kinder und Jugendliche,
- Sicherung des erforderlichen Ausgleichs für unvermeidbare Eingriffe in Natur und Landschaft und Entwicklung eines funktionsfähigen Biotopverbundes für trockene Lebensräume entlang der Gleistrasse,
- Unterbringung der erforderlichen, pflichtigen Stellplätze in Tiefgaragen
- Schaffung von Besuchsstellplätzen überwiegend im öffentlichen Straßenraum.

#### **4. Planungskonzept**

##### **4.1. Städtebauliches und landschaftsplanerisches Konzept**

Die Planungsbegünstigte hat in enger Abstimmung mit der Landeshauptstadt München, vertreten durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, einen städtebaulichen und landschaftsplanerischen Ideenwettbewerb zur Entwicklung des Planungsgebietes ausgelobt.

Im Vorfeld wurde der Öffentlichkeit Gelegenheit gegeben, sich am 10.10.2015 im Rahmen eines Workshops für Bürger\*innen im 24. Stadtbezirk Feldmoching-Hasenberg über die Planungsziele zu informieren und sich aktiv in die Vorplanung einzubringen. Die daraus resultierenden Ergebnisse wurden im Aufstellungs- und Eckdatenbeschluss vom 16.03.2016 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 05242) berücksichtigt.

Nach Beschlussfassung wurde ein städtebaulicher und landschaftsplanerischer Ideenwettbewerb auf den im Beschluss definierten Eckdaten für die Wettbewerbsauslo-

bung durchgeführt. Am 25.04.2016 erfolgte eine Podiumsdiskussion mit Bürger\*innen zum Wettbewerbsverfahren.

Insgesamt haben elf ausgewählte Teams aus Architektur- und Landschaftsarchitekturbüros an diesem Wettbewerb teilgenommen. In der Preisgerichtssitzung am 12.07.2016 wurde der städtebauliche Entwurf von 03 Architekten, München, in Zusammenarbeit mit ver.de Landschaftsarchitektur, Freising, als Siegerentwurf ausgewählt. Das Preisgericht empfahl, den Siegerentwurf der weiteren Planung zugrunde zu legen und dabei die in der schriftlichen Beurteilung genannten Kritikpunkte zu würdigen.

In der Zeit vom 25.07.2016 bis 05.08.2016 wurden die Wettbewerbsarbeiten öffentlich ausgestellt, um die Bevölkerung zu informieren. Das Wettbewerbsergebnis wurde den Bürger\*innen zudem in einer Informationsveranstaltung am 22.11.2016 vorgestellt.

Der Stadtrat beauftragte am 18.01.2017 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V07797) daraufhin das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, das Verfahren zum Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108 auf der Grundlage des 1. Preises von 03 Architekten GmbH, München, und ver.de landschaftsarchitektur, Freising, durchzuführen. Bereits im Rahmen des Aufstellungs- und Eckdatenbeschlusses vom 16.03.2016 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 05242) erging an das Referat für Stadtplanung u. a. der Auftrag des Stadtrates zur Änderung des Flächennutzungsplanes (Abb. 8). Auf Basis des Wettbewerbse Entwurfes von 03 Architekten und ver.de Landschaftsarchitektur (vgl. Abb. 9) wurde in Abstimmung mit der Landeshauptstadt München der Rahmenplan (vgl. Abb. 10) entwickelt.

Dieser Rahmenplan (Abb. 10) war Grundlage der Verfahren der frühzeitigen Unterrichtung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB und der frühzeitigen Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB.

Die Baufeldnummerierung wurde aus der Rahmenplanung hinweislich übernommen und im Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108a unverändert beibehalten. Zum Verfahren nach den §§ 3 Abs. 1 und 4 Abs. 1 BauGB sah das Planungskonzept zum damaligen Stand noch eine freistehende Kindertageseinrichtung (Kita) innerhalb der nördlichen öffentlichen Grünfläche vor und war entsprechend mit „Baufeld 1“ gekennzeichnet. Im Zuge der Weiterentwicklung des Konzeptes und unter Berücksichtigung der Einwendungen aus dem Beteiligungsverfahren gemäß § 3 Abs. 1 BauGB wurde das Baufeld 1 mit der Kita wieder herausgenommen. Da sämtliche Grundlagen (Fachgutachten, Gestaltungsleitfaden etc.) auf der ursprünglichen Baufeldnummerierung basieren, wurde diese beibehalten. Zudem ist die Nummerierung im Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108a zwischen Baufeld 6 und Baufeld 9 unterbrochen, da die Baufelder 7 und 8 die spätere Quartiersmitte bilden und später über den Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108b geregelt werden sollen. Der derzeitige Stand der Planungen zur Quartiersmitte wird in den erforderlichen Fachgutachten (u. a. Verkehrsgutachten, Erschütterungs- und Elektromagnetische Felder (EMF)-Gutachten,

Lufthygiene-Gutachten) zum Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108a aufgrund der fortgeschrittenen Planungen bereits berücksichtigt und teils dargestellt, obwohl dieser die Quartiersmitte noch nicht mit überplant.





## 1010 | 1. Preis

**03 Architekten GmbH, München**

Andreas Garkisch;  
Mitarbeiter: Sabine Kugler, Petya Stancheva,  
Sophie Hoffstadt

**ver.de Landschaftsarchitektur, München**

Robert Wenk



Abb. 9: Siegerentwurf 03 Architekten, München, ver.de Landschaftsarchitektur Freising  
Quelle: ver.de landschaftsarchitektur GbR (Stand 12.07.2016)



Abb. 10: Rahmenplan  
Quelle: 03 Architekten GmbH und ver.de landschaftsarchitektur GbR  
(Stand 04.09.2017)

Folgende Bereiche wurden wesentlich zwischenzeitlich in Bezug auf den „Rahmenplan“ und damit gegenüber dem Verfahren gemäß §§ 3 Abs. 1, 4 Abs. 1 und 2 sowie § 4a Abs.3 BauGB geändert bzw. weiterentwickelt:

- Anpassung der Benennung und geringfügige Anpassungen der Strukturierung der nun zwei Baugebiete mit vier bzw. acht Teilbaugebieten (vgl. WA Nord(1) und (2), WA Süd(4), (5) sowie WA Süd (7) und (8)); und insbesondere Anpassung der Benennung wie folgt:

WA 1(1) wird WA Nord(1)  
 WA 1(2) wird WA Nord(2)  
 WA 2(1) wird WA Nord(3)  
 WA 2(2) wird WA Nord(4)

WA 3(1) wird WA Süd(1)  
 WA 3(2) wird WA Süd(2)  
 WA 3(3) wird WA Süd(3)  
 WA 3(4) wird WA Süd(4)  
 WA 3(5) wird zum Teil WA Süd(4) und zum Teil Süd(5)  
 WA 3(6) wird WA Süd(6)  
 WA 3(7) wird WA Süd(7)  
 WA 3(8) wird WA Süd(8).

- Möglicher Erhalt des Bestandsgebäudes Raheinstraße 3; in diesem Zusammenhang Anpassung des geplanten Baukörpers auf Baufeld 6,
- Teilweise Reduzierung der Gebäudehöhen in den Baufeldern 10 im WA Süd(2), 16 im WA Süd (7) und 17 im WA Süd(8),
- Herausnahme des freistehenden Kita-Standortes mit Freifläche im Norden (ehemaliges Baufeld 1) und Ergänzung der Kita-Nutzung im Planungsgebiet als integrierter Kita-Standort auf Baufeld 12a,
- Vergrößerung der Kita im Baufeld 6 auf drei Kindergarten- und drei Kinderkrippengruppen mit zugehörigen größeren Freispielflächen, die gleichzeitig auch dem Schutz des wertvollen Baumbestandes dienen,
- Vergrößerung der Kita-Freispielfläche im WA Süd(3)
- Überplanung des WA Süd(4) im Norden mit einem fünfgeschossigen Gebäude; Öffnung des Baukörpers auf Baufeld 12b im WA Süd(4) entlang der Ratoldstraße, um Stellplätze/Flächen für den Hol- und Bringverkehr für die Kita im WA Süd(3) sowie einen neuen Standort für die Erdgasregelstation festsetzen zu können,
- zusätzliche Tiefgaragenein- und ausfahrt im WA Süd(2)
- Entfall des Wendehammers im nördlichen Teil der Raheinstraße auf Höhe der öffentlichen Grünflächen (geänderte Straßenführung mit Schleppkurve Raheinstraße für Abfallentsorgung und insoweit auch für Feuerwehr und landwirtschaftliche Fahrzeuge),
- Aufweitung der Ratoldstraße im Abschnitt Franz-Kötterl-Straße bis Malvenweg auf 19,50 m,

- Übernahme der vorhandenen Straßenbegrenzungslinie mit Ausbaubreite der Ratoldstraße von 15,00 m im Abschnitt Dülferstraße bis Bernhardstraße,
- Übernahme der vorhandenen Straßenbegrenzungslinie mit Ausbaubreite der Bernhardstraße von 10,00 m im östlichen Teil und platzartige Aufweitung im westlichen Bereich mit dem Zu- und Ausgang von U-, S-Bahn sowie Bahnanlagen,
- Festsetzung einer bahnbegleitenden senkrechten Lärmschutzanlage in Form von Lärmschutzwänden bzw. teils Wall-Wand-Kombinationen sowie Anpassungen der Lärmschutzanlage im Bereich des Stellwerks,
- Lärmschutzfestsetzungen insbesondere im westlichen Bereich des Planungsgebiets sowie Ergänzung Begründung bzgl. Kreuzungen Dülferstraße
- Einfügung Bauraum für die Erdgasregelstation in der Fläche für Ver- und Entsorgung,
- Änderung Baugrenze und Baulinie
  - WA Süd(1) ostseitig zurückgenommen
  - WA Süd(4) westseitig im Bereich Flst. Nr. 1800 und südlichem Anschluss zurückgenommen
- Anpassungen bezüglich der Regelungen zu Abstandsflächen und zur Sicherstellung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse
- Herausnahme von Bahnflächen aus dem Planungsumgriff (Reduzierung im Westen) und keine Anböschung von bahneigenen Flächen
- Anpassung der Dienstbarkeiten insbesondere im WA Süd(3) aufgrund der oben genannten Anpassungen sowie im WA Süd(7) und (8) bzgl. Pflegezu-/ausfahrten bzw. Katastrophenschutz
- Entfall der Dienstbarkeit FB im Norden des WA Süd(2) und entsprechende Pflegezu-/ausfahrten direkt von der verlängerten Bernhardstraße
- Entfall zulässiger Bauraumüberschreitungen durch Vorbauten im WA Nord(3) an der Nordfassade im westlichen Bauraum im Erdgeschoss und im 1. OG
- Kabeltrassen (DB) und Sicherheitsstreifen im Westen berücksichtigt bei der Planung der Ausgleichsflächen i. V. m. Anpassung des Pflege- und Entwicklungskonzeptes
- Festsetzung von offenen Einfriedungen entlang der westlichen Planungsgebietsgrenze aufgrund von Sicherheitsbelangen zu unmittelbar angrenzenden Bahnflächen
- Entfall westliche Baumreihe (8 Bäume) sowie von Stellplätzen in Ratoldstraße auf Höhe Quartiersmitte sowie
- Verschiebung und Reduzierung von Baumstandorten in der Rahein- und Ratoldstraße auf insgesamt 43 Bäume
- Verkleinerung der öffentlichen Grünfläche in Verbindung mit der Vergrößerung/Änderung der nördlichen Ausgleichsfläche (Trittstein)
- Festsetzung von Maßnahmen zum Vogelschutz
- Hinweisliche Darstellungen in der Verkehrsfläche Dülferstraße (insbesondere Knotenpunkte) sowie zum Teil Ratoldstraße (bzgl. Fahrradschutzstreifen) angepasst; hinweisliche planliche Darstellung Fahrbereiche Ratoldstraße im Hinblick auf Radentscheid Verbreiterung Fahrradschutzstreifen von 1,50 m beid-

seitig auf 1,75 m und entspr. Verschmälerung westseitiger Gehwege von 3,00 m auf 2,50 m zwischen Dülferstraße und Franz-Kötterl-Straße ansonsten unverändert und keine Verbreiterung des Fahrradschutzstreifens auf 2,30 m; Anpassung der planlichen Darstellung der hinweislichen Bäume in der Ratoldstraße.

Das Konzept nach der Rahmenplanung, das weitgehend dem ersten Preisträgerentwurf entspricht, sieht eine offene Bebauungsstruktur mit 15 polygonal angeordneten Baufeldern vor. Dadurch entsteht ein Freiraumnetz aus diagonal verbindenden Stadträumen, die sich abwechselnd in Platzflächen aufweiten und in Gassen verengen. Während die Baukörper aus Gründen des Schallschutzes zur Bahn und zur Ratoldstraße hin geschlossen sind, sieht das Konzept soweit möglich nach innen offene Hofstrukturen vor.

Die Höhenentwicklung orientiert sich an der Maßstäblichkeit der gegenüberliegenden Bestandsbebauung. Im Norden der Raheinstraße sollen entlang der Straße bis zu zweigeschossige Atriumhäuser und zwei- bis dreigeschossige Stadthäuser entstehen, wobei die drei Geschosse zur Bahnseite orientiert sind. Die geplante Bebauung hat somit die gleiche Gebäudehöhe wie die gegenüberliegende Ein-/Zweifamilienhausbebauung mit bis zu zwei Vollgeschossen und Dach. Auf dem Baufeld 5 im Norden des WA Nord(3) ist entlang der Bahn eine viergeschossige Bebauung vorgesehen, die auch den Schallschutz für die östliche Bestandsbebauung verbessert. Zur Raheinstraße hin entsteht eine zweigeschossige Bebauung mit Stadthäusern. Auf dem Bau Feld 6 im Süden des WA Nord(3) ist entsprechend eine viergeschossige Bebauung zur Bahn und zur Dülferstraße vorgesehen.

Des Weiteren ist derzeit vorgesehen, das momentan leer stehende Bestandsgebäude Raheinstraße 3, wie von Teilen der Bevölkerung gewünscht, als historisches Element zu erhalten. Nach erfolgter Sanierung kann es beispielsweise als Wohngebäude wieder genutzt werden. Im Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108a wird das Gebäude als erhaltbarer Bestand in die Planungen übernommen und entsprechend Bau- raum, zulässige Trauf- und Firsthöhe sowie Mansarddach (MD) festgesetzt. Hierdurch wird die bisherige Baukörperfigur in diesem Bauraum gesichert.

Im Südteil des Planungsgebiets (südlich der Dülferstraße) ist eine drei- bis sechsgeschossige Bebauung mit siebengeschossiger Akzentuierung südlich der Bernhardsstraße im Übergang zur Quartiersmitte und an der Lerchenstraße vorgesehen. Die geplante Bebauung orientiert sich an der bestehenden Bebauung. Siebengeschossige Akzentuierungen schaffen ein Pendant zur östlich angrenzenden Bebauung aus den 1970er Jahren und inszenieren jeweils den Eingang von Süden in das neue Quartier und südlich der künftigen Quartiersmitte.

Die polygonale Struktur ermöglicht neben der Hauptnutzung Wohnen auch punktuell Nicht-Wohnnutzungen im Erdgeschoss, welche zur Urbanität des Gebietes einen Beitrag leisten können. Die Nicht-Wohnnutzungen sind auf Höhe von Straßeneinmündungen (z. B. Franz-Kötterl-Straße, Rambertweg, Weitlstraße, Malvenweg),

Dülfer-/Raheinstraße und südlich der Bernhardstraße verortet.

Bei der Aufweitung des westlichen Bereiches der Bernhardstraße befindet sich ein kleiner Platz direkt am S- und U-Bahnhof Feldmoching. Auf dem Platz soll direkt am Zu-/Ausgang des S- und U-Bahnhofs Feldmoching ein neuer Eingangsbereich gegebenenfalls mit untergeordneten Anlagen (z. B. B+R-Anlage) geschaffen werden können, soweit andere Belange wie beispielsweise erforderliche Rettungsflächen vor dem Bahnhofzugang dem nicht entgegenstehen.

Die verkehrliche Erschließung der Wohngebäude erfolgt ausschließlich von den angrenzenden öffentlichen Straßen Ratold- und Raheinstraße. Die Tiefgaragenein- und -ausfahrten für die Wohnbebauung sind entlang der öffentlichen Straßen angeordnet, sodass der Kfz-Verkehr aus dem Quartier herausgehalten wird.

Der übergeordnete Radweg wird in der Ratoldstraße mittels beidseitigem Fahrrad-schutzstreifen nachgewiesen. Im Weiteren wird das Angebot für die künftigen Bewohner\*innen durch einen zusätzlichen Radweg entlang der Bahn ergänzt.

Das landschaftsplanerische Konzept berücksichtigt ergänzend zum Freiraumnetz die Vorgabe eines Biotopkorridors entlang der Gleisanlagen mit einer deutlichen Aufweitung im Norden des Planungsgebietes, an die sich östlich die beiden öffentlichen Grünflächen anschließen und damit am Nordrand einen attraktiven Übergang zur freien Landschaft und zum Feldmochinger Anger mit vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten und Erholungsfunktion bilden.

#### **4.2. Umgriff des Bebauungsplans**

Die Bauleitplanung wird in diesem Verfahren zunächst für den Bereich Raheinstraße (südlich und westlich), Ratoldstraße (westlich), Lerchenstraße (nördlich) und der Bahnstrecke München-Regensburg (östlich) durchgeführt, welcher als Teilbebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108a noch nicht die Quartiersmitte überplant.

Die westlichen bahn-gewidmeten Flächen befinden sich außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans. Aufgrund der fehlenden Planungshoheit der Landeshauptstadt München als planende Gemeinde wurden diese Flächen gegenüber dem Aufstellungs- und Eckdatenbeschluss aus dem Planungsumgriff herausgenommen.

Nach Norden endet der Geltungsbereich des Bebauungsplans an der nördlichen Grenze des künftigen öffentlichen Parks.

Im Osten verläuft der Geltungsbereich entlang der bestehenden östlichen Straßenbegrenzungslinien an Ratoldstraße und Raheinstraße. Ratoldstraße und Raheinstraße liegen im Umgriff des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2108a, da diese auch neu zu überplanen sind.



Bei der südlichen Abgrenzung des Planungsgebiets wurde der letztbekannte Stand der Planungen zum Bahnübergang Lerchenstraße berücksichtigt. Das Baureferat strebt in diesem Zusammenhang gerade die Vergabe einer Vorplanung an. Erst mit Vorliegen der Vorplanung nach der bisher lediglich vorliegenden Machbarkeitsstudie werden weitergehende Überlegungen gegeben sein. Da das Ergebnis noch nicht vorliegt, wurde bei der Abgrenzung des Geltungsbereichs die Worst-Case-Alternative im Bereich nördlich der Lerchenstraße, also die größtmögliche Inanspruchnahme des Straßenausbaus für die Unterführung, berücksichtigt.

Zudem wird das städtische Grundstück Flst. Nr. 1682/3 (ehemals als Wendehammer geplant) in den Umgriff aufgenommen, um die bestehende Straßenbegrenzungslinie anzupassen. Die städtische Fläche vor dem Grundstück Raheinstraße 4 kann als Verkehrsfläche für einen nicht mehr vorgesehenen Wendehammer aufgehoben werden. Das Grundstück kann bis zur neu festgesetzten Straßenbegrenzungslinie dem angrenzenden Baugebiet zugeordnet werden und das Baurecht beurteilt sich künftig gemäß § 30 Abs. 1 in Verbindung mit § 34 BauGB.

Die Fläche unmittelbar östlich der Bahnanlagen auf Höhe zwischen Dülferstraße und Bernhardstraße wird mit einer schmalen westlichen Teilfläche in den Umgriff aufgenommen, um die im Gebiet erforderliche Geh- und Rad-Verbindung zwischen der Wohnbebauung und den Kitas nördlich als auch südlich der Dülferstraße und zu den öffentlichen Grünflächen im Norden sowie die erforderliche Fläche für den Biotopverbund sichern zu können.

Darüber hinaus steht das Anwesen Bernhardstraße 63 der Planung nicht zur Verfügung. Jedoch sind die Regelungen gemäß § 34 BauGB (Zulässigkeit von Vorhaben im Innenbereich) für dieses Grundstück ausreichend. Die Landeshauptstadt München hat auch an entsprechendem Wohnraum gemäß § 34 BauGB Interesse und diesen Bereich nicht in den Umgriff mit einbezogen, da hierzu derzeit keine Mitwirkungsbereitschaft gegeben ist.

Das Grundstück Flst. Nr. 1818/2 liegt im Umgriff des Bebauungsplans Nr. 1119, der auf dem Grundstück eine Straßenbegrenzungslinie in einem Abstand von fünf Metern zur damaligen östlichen Grundstücksgrenze festsetzt. Um an dieser Stelle den erforderlichen Ausbau der Ratoldstraße auf 15 m Straßenbreite nun realisieren zu können, wird die Straßenbegrenzungslinie aus dem Bebauungsplan Nr. 1119 übernommen und die bisher begrünte Fläche bis zur festgesetzten Straßenbegrenzungslinie in Anspruch genommen, obwohl das Grundstück sich in privaten Eigentum befindet. Das Grundstück Flst. Nr. 1818/1 wurde ebenfalls in den Umgriff aufgenommen, obwohl es im privaten Eigentum ist, da auch hier die Straße entsprechend der bestehenden Straßenbegrenzungslinie verbreitert werden soll, um einen Gehweg unterzubringen.

### **4.3. Art der baulichen Nutzung**

Im Planungsgebiet werden zwei Allgemeine Wohngebiete (WA Nord und WA Süd) festgesetzt.

### **Allgemeine Wohngebiete**

Das Allgemeine Wohngebiet WA Nord nördlich der Dülferstraße besteht aus vier Teilbaugebieten und das WA Süd südlich der Dülferstraße aus acht Teilbaugebieten. Im Wesentlichen orientieren sich die Aufteilungen der Teilbaugebiete an den unterschiedlichen Festsetzungen des Maßes der Nutzung für die Neubauten und am bestehenden Gebäude Raheinstraße 3. Zudem richtet sich die Abgrenzung der einzelnen Teilbaugebiete weitgehend an zukünftig sinnvollen Grundstücksteilungen, welche eine Gliederung in zusammenhängende Baufelder mit jeweils daran anschließenden G+R-Flächen und den dort geplanten Feuerwehruzufahrten gewährleisten. Die südlichen G+R-Flächen und dortigen Feuerwehr-Zufahrten sind weitgehend jeweils Teil des Teilbaugebiets.

In den Allgemeinen Wohngebieten sind die ausnahmsweise zulässigen Gartenbaubetriebe sowie Tankstellen ausgeschlossen, da sie sich in die geplante urbane kleinteilige und dem Wohnen primär vorbehaltene Struktur nicht einfügen und darüber hinaus zusätzlichen Verkehr in das Planungsgebiet ziehen würden. Verwaltungsnutzungen sind ausschließlich im WA Süd ausnahmsweise zulässig, um in der Raheinstraße nur eine Erschließung von neuer Wohn- und Kita-Nutzung im WA Nord(3) vorzusehen. Betriebe eines Beherbergungsgewerbes sind ausschließlich im westlichen Bauraum des WA Süd(2) aufgrund der dafür prädestinierten unmittelbaren, fußläufig gut erreichbaren Lage am S- und U-Bahnhof Feldmoching allgemein zulässig.

Entsprechend der Ziele des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2108a soll das Gebiet ein dichtes und urbanes Wohngebiet werden. Dazu werden an definierten Stellen im Erdgeschoss Wohnnutzungen nicht zugelassen, um Standorte für dem Wohngebiet dienende sonstige, auch soziale oder gewerbliche Nutzungen (z. B. Arztpraxen, Bewohner\*innentreffpunkt) zu gewährleisten. Die Bereiche mit Nicht-Wohnnutzung im Erdgeschoss sind jeweils in den definierten Teilen der baulichen Anlagen entlang der Ratoldstraße auf der Nordseite der platzartigen Aufweitungen gegenüber der Einmündungen von Franz-Kötterl-Straße, Rambertweg, Weitstraße und Malvenweg, im Bereich Dülfer-/Raheinstraße sowie im nördlichen Bereich des WA Süd(2) festgesetzt.

Zur wohnortnahen Versorgung mit Kitas sollen im Planungsgebiet drei integrierte Einrichtungen realisiert werden. In Abstimmung mit dem Referat für Bildung und Sport sind im Teilbaugebiet WA Nord(3) drei Kinderkrippen- und drei Kindergartengruppen, im Teilbaugebiet WA Süd(3) vier Kinderkrippen- und vier Kindergartengruppen sowie im Teilbaugebiet WA Süd(7) drei Kinderkrippen- und drei Kindergartengruppen vorgesehen und die Kitas entsprechend festgesetzt.

Die im notwendigen räumlichen Zusammenhang liegenden Freiflächen von WA Nord(3) bzw. die Innenhöfe von WA Süd(3) und WA Süd(7) weisen zum einen eine gute Belichtungssituation auf und bieten zum anderen Platz für die benötigten Freispielflächen. In den Teilbaugebieten WA Nord(3) und WA Süd(3) ist aus funktionalen Platzgründen das Erdgeschoss sowie das erste Obergeschoss für die Kita-Nutzung



vorgesehen. Im WA Süd(7) ist die Einrichtung auf das Erdgeschoss begrenzt, da der Flächenbedarf im Erdgeschoss nachgewiesen werden kann.

Die Freispielflächen für Kindertagesstätten müssen einen unmittelbaren Zugang zu den Räumen der Kindertagesstätten besitzen und darüber hinaus mindestens die hinweislich dargestellte Fläche umfassen, damit diese im notwendigen Maße funktionsgerecht sind.

Für die Kitas stehen folgende Flächengrößen zur Verfügung bzw. sind erforderlich:

Teilgebiet	Geschossfläche	Freispielfläche vorhanden und ausreichend
WA Nord(3)	1.180 m <sup>2</sup>	1.086 m <sup>2</sup>
WA Süd(3)	1.460 m <sup>2</sup>	1.464 m <sup>2</sup>
WA Süd(7)	1.180 m <sup>2</sup>	1.104 m <sup>2</sup>

Im Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108a sind die vorgenannten, aufgrund der geplanten städtebaulichen Situation, ausreichend bemessenen Freispielflächen hinweislich dargestellt. Die konkreten Geschoss- und Freispielflächen werden nicht im Bebauungsplan festgesetzt, da sich in der Detailplanung Flächenänderungen ergeben könnten. Diese werden im städtebaulichen Vertrag geregelt.

#### **Fläche für Ver- und Entsorgungseinrichtungen**

Angrenzend an das WA Süd(4) ist eine Fläche für Ver- und Entsorgung festgesetzt. Diese dient zur Unterbringung des neuen Standortes für die bisherige Erdgasregulation RE151b B.

#### **4.4. Maß der Nutzung, zulässige Grund- und Geschossflächen**

##### **4.4.1. Allgemeines/Festsetzungen**

Zur Umsetzung des planerischen Konzepts, das auf Grundlage des Rahmenplans weiter entwickelt wurde, wurden die Art und das Maß der Nutzung entwickelt. Das Maß der baulichen Nutzung wird durch die Festsetzung einer maximal zulässigen Grund- und Geschossfläche als Höchstmaß bezogen auf die jeweiligen Teilbaugebiete geregelt. Zusätzlich wird das Maß durch die Wandhöhe der baulichen Anlagen, zum Teil als Höchstmaß sowie zum Teil als Mindest- und Höchstmaß, und durch die Festsetzung der Zahl der Vollgeschosse jeweils als Höchstmaß bestimmt.

Die festgesetzten Geschossflächen (GF) und Grundflächen (GR) sowie die entsprechenden Geschossflächenzahlen (GFZ) und Grundflächenzahlen (GRZ) ergeben für

die einzelnen Baugebiete bzw. Teilbaugebiete folgende Werte:

Baugebiet bzw. Teilbaugebiet	Netto- bauland [m <sup>2</sup> ]	GF maximal [m <sup>2</sup> ]	ent- spricht GFZ maximal	GR ma- ximal § 19 Abs. 2 BauNVO [m <sup>2</sup> ]	ent- spricht GRZ maximal § 19 Abs. 2 BauNVO	zulässige GR maxi- mal [m <sup>2</sup> ] § 19 Abs. 2+4 BauNVO	ent- spricht GRZ maximal § 19 Abs. 2+4 BauNVO
WA Nord(1)	5.092	2.700	0,53	1.700	0,33	3.750	0,74
WA Nord(2)	4.600	4.200	0,91	1.700	0,37	3.700	0,80
WA Nord(3)	7.563	8.150	1,08	2.500	0,33	6.650	0,88
WA Nord(4)	463	250	0,54	150	0,32	190	0,41
WA Süd(1)	2.583	3.100	1,2	1.100	0,43	2.550	0,99
WA Süd(2)	10.309	15.500	1,5	4.100	0,40	9.800	0,95
WA Süd(3)	6.483	9.000	1,39	2.300	0,35	6.090	0,94
WA Süd(4)	4.049	5.450	1,35	1.350	0,33	3.730	0,92
WA Süd(5)	6.919	11.350	1,64	2.600	0,38	6.650	0,96
WA Süd(6)	7.400	12.100	1,64	2.500	0,34	6.150	0,83
WA Süd(7)	5.260	8.000	1,52	1.700	0,32	4.800	0,91
WA Süd(8)	5.444	10.700	1,97	2.100	0,39	4.850	0,89
<b>Summe WA Nord und Süd</b>	<b>66.165</b>	<b>90.500</b>	<b>1,37</b>	<b>23.800</b>	<b>0,36</b>	<b>58.910</b>	<b>0,89</b>
VE-Fläche	134			10	0,07	107	0,8

Abb. 11: Flächengrößen und Kennwerte für die (Teil-)Baugebiete

### Geschossflächen (GF)

Die zulässige GF in den Allgemeinen Wohngebieten beträgt insgesamt 90.500 m<sup>2</sup>. Die genaue Verteilung der Geschossfläche auf die Baugebiete bzw. Teilbaugebiete kann der oben angeführten Tabelle (Abb. 11) entnommen werden.

Bei Ermittlung der GF sind die Flächen der Aufenthaltsräume in anderen Geschossen als Vollgeschosse einschließlich der zu Ihnen gehörenden Treppenräume und einschließlich ihrer Umfassungswände mitzurechnen. Diese Festsetzung wird getroffen, da zusätzliche Aufenthaltsräume in anderen Geschossen als Vollgeschossen unter anderem Einfluss auf die Verkehrsmengen, den Bedarf an sozialer Infrastruktur und den Freiflächenbedarf haben. Das Nutzungsmaß soll hiermit abschließend dargestellt

werden.

Im Teilbaugebiet WA Nord(3) und im WA Süd darf die GF um jeweils bis zu 5 % für Abstellräume für Fahrräder, Kinderwagen und Mobilitätshilfen, die in unmittelbarem räumlichen Zusammenhang mit einem Hauseingang in das jeweilige Erdgeschoss integriert werden, überschritten werden. Diese Regelung schafft Anreize, Abstellräume nicht im Keller unterzubringen und erleichtert damit deren Nutzbarkeit.

Zudem gilt diese Überschreitungsmöglichkeit für die vorgenannten Wohngebiete, auch für Gemeinschaftsräume, Durchgänge und Dachausstiege für gemeinschaftlich nutzbare Dachgärten in Verlängerung der Treppenhäuser jeweils einschließlich ihrer Umfassungswände, um den Verlust an Geschossfläche für die dringend benötigte Wohnnutzung zu vermeiden.

Des Weiteren darf die festgesetzte GF durch die zusätzlichen Flächen von Außenwänden, soweit diese aus Lärmschutzgründen, Wärmeschutzgründen und/oder gestalterischen Gründen erfolgen, um bis zu 5 % überschritten werden, wenn diese tiefer als 40 cm sind und kein Wärmedämmverbundsystemen beinhalten. Durch diese Regelung soll die Verwendung unterschiedlicher ökologischer Materialien gefördert werden, in dem der Flächenverlust für stärkere Wandaufbauten, z. B. bei Vollziegelwänden, durch die Zulässigkeit einer Geschossflächenüberschreitung ausgeglichen wird. Damit soll dem aus ökologischer und gestalterischer Sicht zunehmend in die Kritik geratenen, übermäßig Verbreitung findenden Einsatz von Wärmedämmverbundsystemen entgegen gewirkt und für Wahlmöglichkeit unterschiedlicher Materialien gesorgt werden.

Es soll durch die zulässige GF-Überschreitung zudem infolge größerer Außenwandstärken als 40 cm die Ausführung von aus Lärmschutzgründen schräg gestellten Fassadenflächen ermöglicht und ein diesbezüglicher Flächenverlust zu Lasten der möglichen Wohnfläche vermieden werden.

Auch ist eine Überschreitung der Geschossfläche bis zu 5 % zugelassen, soweit in Folge von Schallschutzverglasungen geplante Loggien und Balkone mit bei der Berechnung der Geschossfläche zu berücksichtigen sind.

### **Geschossflächenzahlen (GFZ)**

Im WA Nord und WA Süd wird bei einer festgesetzten Geschossfläche von insgesamt 90.500 m<sup>2</sup> rechnerisch eine durchschnittliche GFZ von 1,37 erreicht. In den einzelnen Teilbaugebieten der Allgemeinen Wohngebiete liegen die GFZ-Werte zwischen 0,53 und 1,97.

### **Grundflächen (GR)**

Insgesamt wird für das Planungsgebiet eine zulässige GR von 23.800 m<sup>2</sup> innerhalb der Baugebiete gemäß § 19 Abs. 2 BauNVO festgesetzt. Dies ermöglicht u. a., die Hauptbaukörper in den Baugebieten zu errichten. Die Verteilung der Grundfläche auf die Teilbaugebiete kann der Tabelle in Abb. 11 entnommen werden.

Um innerhalb der Baugebiete insbesondere autofreie Freiflächen mit hoher Aufenthaltsfunktion zu sichern, sind die erforderlichen Stellplätze in der Tiefgarage und in

Gemeinschaftstiefgaragen nachzuweisen. Diese Flächen sind zu den Flächen nach § 19 Abs. 2 und 4 BauNVO (z. B. Garagen und Stellplätze und ihre Zufahrten) mit zu rechnen. In der Satzung wird für jedes Teilbaugebiet eine maximal zulässige GR gemäß § 19 Abs. 2 in Verbindung mit Abs. 4 BauNVO entsprechend festgesetzt, welche auch die Tiefgaragen und zudem auch die festgesetzten Geh-, Radfahr- und Fahrrechtsflächen mit berücksichtigt. Die maximal zulässige GR für WA Nord und WA Süd beträgt 58.910 m<sup>2</sup> (s. Abb. 11).

Die planlich festgesetzte Grundfläche zur VE-Fläche lässt die bauliche Anlage der Erdgasregelstation sowie der erforderlichen zu befestigenden Flächen zu.

### **Grundflächenzahlen (GRZ)**

In den Allgemeinen Wohngebieten WA Nord und WA Süd wird bei einer Grundfläche in den Baugebieten von insgesamt 23.800 m<sup>2</sup> rechnerisch eine durchschnittliche GRZ von 0,36 erreicht. In den einzelnen Baugebieten bzw. Teilbaugebieten des WA Nord und WA Süd liegen die rechnerischen GRZ-Werte zwischen 0,32 und 0,43.

Im Satzungstext wird für die Baugebiete bzw. Teilbaugebiete und die Fläche für Ver- und Entsorgung geregelt, bis zu welchem Maß die jeweils festgesetzten Grundflächen (GR) durch die Grundflächen der in § 19 Abs. 4 S. 1 BauNVO bezeichneten Anlagen überschritten werden dürfen. Mit der Festsetzung wird der erforderlichen zusätzlichen Über- oder Unterbauung durch die genannten Anlagen insbesondere der erforderlichen, gemeinschaftlichen Tiefgaragen sowie der Umsetzbarkeit der Wegeverbindungen Rechnung getragen. Die gem. den Festsetzungen maximal zulässige GRZ liegt in den Teilbaugebieten rechnerisch zwischen 0,41 und 0,99. Im rechnerischen Durchschnitt der Allgemeinen Wohngebiete WA Nord und WA Süd beträgt in Gesamtbeurteilung die maximal zulässige GRZ insgesamt 0,89. In einigen Teilbaugebieten überschreitet aus den oben genannten Gründen die GR die Werte einer rechnerischen GRZ von 0,8.

#### **4.4.2. Überschreitung der Obergrenzen gemäß § 17 BauNVO**

In einzelnen Teilbaugebieten werden die Obergrenzen des § 17 BauNVO für die Geschoss- und Grundflächen in unterschiedlichem Maße überschritten.

Die Obergrenze des Maßes der baulichen Nutzung für Allgemeine Wohngebiete gemäß § 17 Absatz 1 BauNVO bzgl. der GFZ von 1,2 wird bei Ausschöpfung des festgesetzten zulässigen Nutzungsmaßes in den Teilbaugebieten WA Süd(2), WA Süd(3), WA Süd(4), WA Süd(5), WA Süd(6), WA Süd(7) und WA Süd(8) überschritten.

Die Obergrenze für Allgemeine Wohngebiete gemäß § 17 Abs. 1 BauNVO von 0,4 der GRZ gemäß § 19 Abs. 2 BauNVO, ohne Anlagen gemäß § 19 Abs. 4 BauNVO, wird geringfügig im Teilbaugebiet WA Süd(1) mit einem GRZ-Wert von 0,43 überschritten.

Nach § 17 Absatz 2 BauNVO können die Obergrenzen des § 17 Absatz 1 BauNVO aus städtebaulichen Gründen überschritten werden, wenn die Überschreitung durch

Umstände ausgeglichen ist oder durch Maßnahmen ausgeglichen wird, durch die sichergestellt ist, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt werden und nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden werden.

Für das vorliegende Planungsgebiet wird nachfolgend darauf näher eingegangen.

### **Städtebauliche Gründe für die Überschreitung der Obergrenzen gemäß § 17 Abs. 1 BauNVO**

München ist durch einen hohen Nutzungsdruck verbunden mit einem enormen Flächenbedarf, vor allem auch hinsichtlich der Schaffung von Wohnraum, gekennzeichnet. Im Bereich der Landeshauptstadt stehen angesichts des nach wie vor ungeschmälernten Entwicklungsdruckes nur eingeschränkt und begrenzt geeignete Flächen zur Deckung des genannten Bedarfs zur Verfügung. Gerade in den sogenannten integrierten Lagen mit guter Erschließung gilt es deshalb, durch eine bauliche Verdichtung die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine entsprechende bauliche Nutzung zu schaffen.

Die Überschreitungen der Obergrenzen des § 17 Abs. 1 BauNVO im Planungsgebiet, die sich aus den vorgenannten und umzusetzenden Planungszielen und dabei insbesondere der angestrebten Wohnungsanzahl und aus der dazu sich ergebenden Dichte des Planungskonzeptes ergeben, begründen sich aus der verkehrsgünstigen Lage des Planungsgebietes im Stadtgefüge und der örtlichen Situation. Es ist über den U- und S-Bahnhof Feldmoching sehr gut an das ÖPNV-Netz angebunden. Diese außergewöhnlich gute Anbindung ist prädestiniert für eine verdichtete Bebauung.

Durch die entsprechenden Anforderungen eines sparsamen Umgangs mit Grund und Boden sind die hohen Dichten städtebaulich erforderlich. Eine verdichtete Bebauung an dieser Stelle trägt dazu bei, dass einem Siedlungsdruck in weniger gut erschlossenen und weniger prädestinierten Lagen andernorts vorgebeugt werden kann. Zudem wird einer möglichst hohen Nutzung der hier bereits in starkem Umfang vorhandenen ÖPNV-Infrastruktur Rechnung getragen. Deren Investitionskosten und deren mögliche Potentiale für eine hohe und insoweit wirtschaftlichste Nutzung werden entsprechend dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit gemäß Gemeindeordnung gut genutzt.

Auch die vergleichsweise gut erreichbaren oder vorgesehenen Naherholungsflächen (Dreiseenplatte, Feldmochinger Anger) erlauben eine hohe Dichte.

Die Obergrenze bzgl. der GFZ von 1,2 wird bei Ausschöpfung des festgesetzten Nutzungsmaßes in sieben von zwölf Teilbaugebieten (WA Süd(2), WA Süd(3), WA Süd(4), WA Süd(5), WA Süd(6), WA Süd(7) und WA Süd(8)) in unterschiedlichem Maße überschritten. Dies ist aus den obengenannten städtebaulichen Zielsetzungen erforderlich, um in dieser verkehrsgünstigen Lage eine angemessene Wohnentwicklung mit entsprechender Dichte zu ermöglichen. Ebenso werden durch das städtebauliche Ordnungsprinzip die Wohnnutzungen und Freiflächen durch nach innen ge-

öffnete Hofstrukturen vor Emissionen des Umfelds geschützt. Insbesondere im WA Süd ist dadurch eine sehr hohe Geschossfläche zulässig. Grund dafür ist letztendlich die schmale, für die Bebauung zur Verfügung stehende Baulandfläche, die sich aus der erforderlichen Straßenbreite der Ratoldstraße, wegen dem zu berücksichtigendem Busbegegnungsverkehr sowie dem zudem zusätzlich erforderlichen Fahrrad-schutzstreifen mit Schutzstreifen, ergibt. Der Preisträgerentwurf des städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerbes von 03 Architekten und ver.de Land-schaftsarchitektur zeigt, dass eine sehr gut verträgliche Umsetzung sichergestellt werden kann.

Die Überschreitung der GRZ ist zudem darin begründet, dass die Bebauung in den Teilbaugebieten, insbesondere an den Übergängen zum östlichen Siedlungsbestand, höhenmäßig ausgerichtet wird. Das unterzubringende Bauvolumen ist dazu in einer möglichst geringen Höhenentwicklung vorgesehen und verteilt sich daher mehr in der Fläche als bei alternativ denkbaren Planungskonzepten mit einer größeren Höhenentwicklung. Eine höhere Bautypologie wurde im Hinblick auf die angrenzende bestehende Bebauung bewusst nicht gewählt.

Im Weiteren trägt sehr wesentlich die nur eingeschossig zulässige Unterbauung, welche Eingriffe ins Grundwasser durch noch tiefer gehende Bauwerkssohlen ausschließen soll, zu sehr umfänglichen in die Fläche gehenden unterirdischen baulichen Anlagen bei.

Darüber hinaus sieht das Planungskonzept über Geh- und Radwegeflächen eine Außenerschließung der Teilbaugebiete und somit eine hohe Durchlässigkeit sowie Vernetzung mit der Nachbarschaft vor. Die Geh- und Radwegeflächen sollen gleichzeitig Aufenthaltsqualität und -funktion bieten. So sollen und können die Innenhöfe als weitere nutzbare Freiräume einen von Erschließungsflächen freigehaltenen und damit "grünen" Charakter erhalten und auch von Feuerwehrflächen, welche stattdessen über die Außenerschließung sicher zustellen sind, freigehalten werden. Diese äußeren Erschließungs- und Aufenthaltsflächen erfordern und begründen entsprechend umfänglich baulich befestigte Flächen als demgegenüber eine Konzeption mit innerer Erschließung auf mit Tiefgaragen unterbauten Flächen.

### **Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse**

Die Belichtung der Wohnungen kann durch die Festsetzung der Bauräume und der zulässigen Höhenentwicklungen ausreichend gewährleistet werden. Detaillierte Untersuchungen zu Lärm und Belichtung zeigen, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse erfüllt werden.

Gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse werden somit durch die Überschreitung der Obergrenzen nicht beeinträchtigt bzw. können durch eine entsprechende Gestaltung der Grundrisse erreicht werden. Auch ein ausreichender Sozialabstand kann gewährleistet werden.

Da die Haupteerschließung der Wohnungen von den Geh- und Radfahrrechtsflächen und nicht über die Innenhöfe erfolgen soll, können hier ruhige und begrünte Innenhö-

fe mit Wohnungsgärten und gemeinschaftlichen Freibereichen entstehen.

Die allgemeinen Grundsätze des § 1 Abs. 6 BauGB sind gewahrt. Nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt sind u. a. durch nachfolgende Kompensation nicht zu erwarten. Durch die kompakte Bebauung kann die Flächeninanspruchnahme im Umland andernorts minimiert werden. Das Planungsgebiet ist ausreichend erschlossen. Den verkehrlichen Erfordernissen wurde mit der Planung Rechnung getragen.

### **Kompensation der Auswirkungen auf die Umwelt**

Die Auswirkungen der Überschreitung der Obergrenzen nach § 17 BauNVO werden durch folgende Maßnahmen kompensiert:

- Festsetzung von zwei nicht unterbaubaren, insgesamt ca. 1,6 ha großen öffentlichen Grünflächen mit zahlreichen Baumpflanzungen, die eine ungehinderte Versickerung zulassen und eine hohe Aufenthaltsqualität aufweisen.
- Durch die Unterbringung der pflichtigen KFZ- und Fahrradabstellplätze in Tiefgaragen mit entsprechender Überdeckung und die Begrenzung von oberirdischen Nebennutzungen entstehen im Planungsgebiet begrünte, kleinklimatisch wirksame Freiflächen mit vielfältigen Aufenthalts- bzw. Nutzungsmöglichkeiten (Knüpfung sozialer Kontakte, Kinderspielen vor der Tür etc.) und ergänzen die ruhigeren, eher grüner gehaltenen intimen Innenhoffreiflächen.
- Begrünte Dachflächen mit einer erhöhten durchwurzelbaren Mindestgesamtschichtdicke von 20 cm, die der Erwärmung im Gebiet entgegenwirken und der Rückhaltung von Niederschlagswasser dienen.
- Ermöglichung von gemeinschaftlich nutzbaren Dachgärten in Kombination von befestigten Flächen mit einer intensiven Dachbegrünung mit einer durchwurzelbaren Mindestgesamtschichtdicke von im Mittel 40 cm v. a. südlich der Dülferstraße in Ergänzung der begrenzt vorhandenen ebenerdigen Freiflächen.
- Schaffung eines autofreien Wegenetzes mit Aufenthaltsqualität,
- Festsetzung einer Überbauung (Fuß- und Radwegbrücke) über die Dülferstraße zur sicheren Durchwegung des Planungsgebiets und Anbindung der nördlich gelegenen öffentlichen Grünflächen für Fuß- und Radverkehr sowie autofreie Anbindung an den S- und U-Bahnhof Feldmoching und die Infrastruktureinrichtungen (Einzelhandel),
- Kompensation in Form von Pflanzungen großer und mittelgroßer Bäume mit größerer Pflanzqualität in den Baugebieten sowie in den Straßenräumen und den öffentlichen Grünflächen.

### **4.5. Höhen baulicher Anlagen**

Zur Umsetzung des städtebaulichen Konzepts wird die Höhenentwicklung der Neubebauung durch die Festsetzung zulässiger Wandhöhen sowohl als Mindest- und Höchstmaß als auch als maximal zulässiges Höchstmaß sowie durch die Anzahl der Vollgeschosse als Höchstmaß festgesetzt. Das Erscheinungsbild der Neubebauung wird in hohem Maße durch das differenzierte Spiel der Gebäudehöhen bestimmt. Die Höhenstaffelung der Gebäude stellt eine wichtige strukturelle und gestalterische, städtebauliche Komponente zur Schaffung einer differenzierten Wohn- und Aufent-

haltsqualität für die Bewohner\*innen im Quartier dar.

Aufgrund der dichten Bebauung ist es zur Sicherung der Belichtung erforderlich, die zulässige Höhenentwicklung zu regeln. Die Festsetzung der zulässigen Zahl der Vollgeschosse wurde auf Basis der Rahmenplanung entwickelt. Insbesondere in den Teilbaugebieten WA Süd(4) und WA Süd(8) erfolgten Anpassungen. Für das WA Süd(4) sind höchstens fünf Vollgeschosse und im vorderen Gebäudeteil an der Ratoldstraße höchstens drei Vollgeschosse zulässig, um bei einer Neustrukturierung des Grundstücks das Erscheinungsbild der angrenzenden Neubebauung aufgreifen zu können. Im WA Süd(8) werden abweichend von der Rahmenplanung in einem Teilbereich entlang der Ratoldstraße, sechs Vollgeschosse mit einem siebten Terrassengeschoss festgesetzt, damit die Abstandsflächen zur bestehenden Straßenmitte der Ratoldstraße eingehalten werden. Des Weiteren werden im nördlichen Bereich des Teilbaugebietes WA Süd(2) fünf, sechs und sieben Vollgeschosse sowie mit einem viergeschossigem Terrassengeschoss festgesetzt, um damit einen überleitenden Hochpunkt zur Quartiersmitte zu setzen, der durch seine Abstufung mit angrenzenden Nutzungen verträglich ist.

Die festgesetzten Wandhöhen beziehen sich jeweils auf die festgesetzten Höhenbezugspunkte.

Im WA Nord(1) sieht die Rahmenplanung eine Bebauung mit Atriumhäusern mit bis zu zwei Geschossen sowie im WA Nord(2) und WA Nord(3) eine Bebauung mit Stadthäusern jeweils mit bis zu zwei bzw. drei Geschossen vor. Damit greift der Entwurf die Maßstäblichkeit der benachbarten Bebauungsstruktur östlich der Raheinstraße auf. Um die gleiche Maßstäblichkeit in der Neubebauung wie im östlich angrenzenden Bestand zu sichern, werden im Teilbaugebiet WA Nord(1) maximal zwei Vollgeschosse, straßenseitig entlang der Raheinstraße im Teilbaugebiet WA Nord(2) zwei bzw. punktuell, etwas abgerückt, maximal drei Vollgeschosse sowie im WA Nord(3) zwei und punktuell, etwas abgerückt, drei Vollgeschosse zugelassen. Ergänzt wird die Bebauung im WA Nord(3) durch eine Bebauung an der Bahnseite mit maximal vier Vollgeschossen, um einen passiven Schallschutz gegenüber dem Bahnlärm zu schaffen. Im südlichen Bereich des Teilbaugebietes WA Nord(3) sind aufgrund der direkten Lage an der Dülferstraße und zur Unterbringung einer Kita bis zu vier Vollgeschosse zulässig.

Östlich angrenzend an das Teilbaugebiet WA Nord(3) befindet sich das Teilbaugebiet WA Nord(4), welches das zukünftige Grundstück mit dem bestehenden Gebäude Raheinstraße 3 vorsieht. Das Gebäude soll nach Möglichkeit erhalten bleiben. Um die Möglichkeit zu schaffen, das bauliche, äußere Erscheinungsbild (Wohnhaus mit Mansarddach) dauerhaft zu sichern, wird die Trauf- und Firsthöhe bestandsorientiert, bezogen auf den Höhenbezugspunkt 493,8 m ü. NHN2016, festgesetzt.

Im Baugebiet WA Süd erfolgt eine differenzierte Höhenentwicklung mit drei bis sieben Vollgeschossen und mit Wandhöhen von 10,50 m bis 23,00 m, wobei die höhere Geschossigkeit zum Zweck einer passiven Schallschutzbebauung entlang der Bahn zu finden ist. Mit dieser Festsetzung soll einerseits die Idee der Höhenstaffelung gesi-



chert und andererseits die Einhaltung ausreichende Belichtung und Belüftung gewährleistet werden.

Darüber hinaus werden im Teilbaugebiet WA Süd(2) im nördlichen Eckbereich von Baufeld 10, welches zur künftigen Quartiersmitte hin orientiert ist, sieben Geschosse mit einer maximalen Wandhöhe von 23,00 m festgesetzt, um die Quartiersmitte mit dem S- und U-Bahnhof Feldmoching städtebaulich zu akzentuieren. Nach Süden erfolgt innerhalb des Bauraumes eine Abstufung auf sechs sowie teils fünf Vollgeschosse und nach Osten auf drei bzw. teils vier Vollgeschosse.

Die Höhenentwicklung im WA Süd(8) greift die Bestandshöhe der gegenüberliegenden Geschosswohnungsbauten der 1970iger Jahre auf und schafft durch seine Lage einen unmittelbaren Bezug zu dem bestehenden Wohnquartier. Um städtebaulich darauf zu reagieren, sind in diesem Bauraum an der südlichen Kante sieben Vollgeschosse mit einer maximalen Wandhöhe von 23,00 m zulässig. Durch diese Höhenentwicklung wird ein städtebaulicher Auftakt in das neu geplante Wohnquartier und ein direkter Bezug zwischen der neuen Bebauung und der gegenüberliegenden bestehenden Bebauung geschaffen.

Entlang der Bahn werden die Wandhöhen einerseits durch Mindestwandhöhen festgesetzt, um den Schallschutz zu gewährleisten und andererseits mit dem definierten Höchstmaß eine zusätzliche Verschattung der Biotopverbundfläche zu verhindern.

Die Höhenlage des Planungsgebiets soll grundsätzlich beibehalten werden. Im WA Nord(2) wird eine Anhebung des Niveaus der Erdgeschossfußböden bei Wohnnutzung bis maximal 1,0 m und im WA Nord(4) sowie WA Süd(1), (2), (6) und (8) bei Nicht-Wohnnutzung um bis zu maximal 0,20 m über dem jeweiligen Höhenbezugspunkt ermöglicht. Im WA Nord(3) und WA Süd wird wegen der dort fast ausschließlich entstehenden Geschosswohnungen die Anhebung des Niveaus der Erdgeschossfußböden für Wohnungen um mindestens 0,50 m und maximal 1,00 m festgesetzt. Durch diesen möglichen bzw. festgesetzten Höhenunterschied kann eine reduziertere Einsichtmöglichkeit von außen in die Wohnungen geschaffen werden. Außerdem können die Innenhöfe höhenmäßig vom öffentlich zugänglichen Raum abgegrenzt werden, so dass hier eine Privatsphäre geschaffen werden kann.

Um ein relevantes Eingreifen in das Grundwasser zu verhindern, sind unterirdische bauliche Anlagen wie z. B. Keller und Tiefgaragen, bezogen auf den jeweiligen Höhenbezugspunkt des Teilbaugebietes, auf eine maximale Tiefe von fünf Metern einschließlich der untersten Bauwerkssohle beschränkt. Hiermit kann sichergestellt werden, dass der Grundwasserspiegel im Falle der seltenen Hochwassersituationen möglichst gering verändert wird. Negative Auswirkungen auf die umgebende Bebauung können somit ausgeschlossen werden.

Die zulässige Wandhöhe der baulichen Anlage der Gasregelstation im Bereich der festgesetzten Fläche für Ver- und Entsorgung wird auf das baulich erforderliche Maß mit maximal 2,40 m begrenzt. Für die Installation von Ausblaseleitungen darf die maximal zulässige Wandhöhe der Gasregelstation um bis zu 0,50 m erhöht werden.

Das städtebauliche Konzept von 03 Architekten GmbH sieht eine in seiner Höhe sehr ausdifferenzierte Bebauung vor, die größtenteils im Gestaltungsleitfaden geregelt ist, der als Anlage dem städtebaulichen Vertrag beigefügt wird.

#### **4.6. Abstandsflächen**

##### **Grundlage der Abstandsflächenprüfung**

Das städtebauliche Konzept sieht entsprechend der Bestandsbebauung östlich der Rahein- bzw. der Ratoldstraße im Norden des Planungsgebiets straßenseitig zunächst eine geringe Höhenentwicklung mit maximal zwei Geschossen vor. Diese Höhenentwicklung wird straßenseitig weitgehend bis zur Dülferstraße beibehalten. Dort bildet das Teilbaugebiet WA Nord(3) mit bis zu max. vier Geschossen im südlichen bis an die Raheinstraße reichenden Bauraum eine Ausnahme, die der städtebaulichen Betonung der dortigen Kreuzungssituation dient. Bei der bahnseitigen Bebauung bzw. deren Kopfbauten in Abstand zur Raheinstraße erfolgt von der zweigeschossigen Bebauung eine schrittweise Erhöhung auf zunächst drei und im Weiteren vier Geschosse bis zu der vorgenannten Betonung der Kreuzungssituation an der Dülferstraße. Südlich der Dülferstraße bzw. der neuen Mitte steigt straßenseitig die Höhenentwicklung des städtebaulichen Konzepts auf drei Geschosse an, um einen sinnvollen Übergang zu dem weiteren viergeschossigen Verlauf südlich der Verlängerung des Jakob-Sturm-Wegs zu schaffen. Die vier- bis fünfgeschossige Höhenentwicklung, die in Richtung Süden auf bis zu sieben bzw. straßenseitig sechs Geschosse (WA Süd(6) und (8)) ansteigt, bildet auch im weiteren Verlauf ein städtebauliches Pendant zu dem dort an der Ratoldstraße gegenüberliegenden Geschosswohnungsbau, der eine Höhenentwicklung von bis zu acht Geschossen auf Höhe der Weitstraße erreicht. Auch wird südlich der Bernhardstraße gegenüber der zukünftigen Quartiersmitte eine Akzentuierung mit sieben Geschossen geplant. Gleichzeitig sieht das städtebauliche Konzept – bis auf Teilbereiche (z. B. WA Süd(4), WA Süd(7) und (8)) – eine Situierung von geschlossenen Baukörpern an der und parallel zur Ratoldstraße vor, um straßenabgewandt entlang der westlichen Bahnflächen mit einer ähnlichen Baukörperstruktur geschützte Freiflächen zwischen diesen Baukörpern zu schaffen.

Zwischen den straßenseitig festgesetzten Bauräumen und den neu festgesetzten Straßenbegrenzungslinien der Rahein- bzw. Ratoldstraße bildet ein schmaler Streifen auf Privatgrund den Übergangsbereich zur Straßenverkehrsfläche. Entlang der Raheinstraße ist dieser Bereich zwischen 0,30 m (WA Nord(2)) und 1,80 m (WA Nord(3)) tief. Der Abstand des Bestandsgebäudes im WA Nord(4) wird entsprechend dem Bestand mit 3,00 m festgesetzt. Straßenseitig entlang der Ratoldstraße liegt die Tiefe zwischen 0,80 m (WA Süd(2), (7) und (8)) und 1,40 m (WA Süd(5) und (6)), auf Höhe des WA Süd(1) bei bis zu 4,90 m.

Zur Umsetzung des der Planung zugrunde liegenden städtebaulichen Konzeptes ist in vielen Bereichen des Planungsgebiets eine Reduzierung der nach der Bayerischen Bauordnung (BayBO) erforderlichen Abstandsflächen erforderlich, sowohl straßenseitig bezogen auf die neue Straßenmitte als auch im Inneren der Baugebiete wie auch

zu den westlichen Bahn- und Ausgleichsflächen hin. Das erfolgt über die Festsetzung von Bauräumen in Verbindung mit Wandhöhen als Höchst- bzw. Mindest- und Höchstmaß ergänzt durch eine höchstzulässige Anzahl an Vollgeschossen sowie über die Satzungsregelungen zur Verkürzung der Abstandsflächen. Für die maßgebliche Verkürzung der Abstandsflächentiefen und die diesbezüglich getroffene Abwägung hinsichtlich der Sicherstellung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse wurde zugrunde gelegt, dass die Bauräume auch in Bereichen von Baugrenzen sowie auch hinsichtlich der durch die Planzeichnung maximal festgesetzten Wandhöhen maximal ausgenutzt werden dürfen. Aus diesen planlichen Festsetzungen zu den Grundflächen der Gebäude durch Baulinien und Baugrenzen in Verbindung mit den maximalen Festsetzungen zur Vollgeschosshöhe und Gebäudehöhe ergeben sich ausdrücklich die Grundlagen, auf denen die vorgenommene Verkürzung der Abstandsflächen basiert.

Bei der Ermittlung der zulässigen Wandhöhen wurde dabei für die Wohnnutzung eine maximale Geschosshöhe von drei Metern und für Nicht-Wohnnutzungen von vier Metern zu Grunde gelegt. Zusätzlich wurde eine mögliche Attikahöhe von maximal 0,50 m berücksichtigt sowie die Herstellung eines Hochparterres bei wohngenutzten Gebäuden im WA Nord(2), WA Nord(3) und WA Süd(1) bis (8) mit maximal einem Meter bzw. im WA Nord(4), WA Süd(1), (2), (6) und (8) mit maximal 0,2 m bei Bereichen mit vorgegebener Nicht-Wohnnutzung im Erdgeschoss.

Soweit die zur Umsetzung des städtebaulichen Konzepts vorgenommenen Festsetzungen zu Bauräumen und maximalen Höhenentwicklungen, die hier auch die Abstandsflächen regeln, nicht ausreichend sind, um bei maximaler Ausnutzung der Bauräume und der in diesen zulässigen Wandhöhen eine ausreichende Belichtung und Belüftung sowie einen ausreichenden Sozialabstand sicherzustellen, wurden mittels einer Untersuchung des 45 Grad Lichteinfallswinkel zusätzlich Bauraumabschnitte in Länge und Wandhöhe definiert, für die im Rahmen des Bauvollzugs ein gesonderter Nachweis zur ausreichenden Belichtung von Aufenthaltsräumen zu führen ist. Damit wird Sorge dafür getragen, dass unter Beibehaltung möglichst großer Flexibilität für den Bauvollzug die Voraussetzungen für gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse mittels Belichtungsnachweis im jeweiligen konkreten Einzelfall dennoch gewahrt sind. Der Siegerentwurf des Wettbewerbsergebnisses ist maßgeblich durch eine hohe Polygonalität geprägt, dessen flexible Umsetzung durch letztendlich gute Grundrisslösungen innerhalb der gewählten großzügigen Bauräume erfolgen soll. Zudem ergibt sich aus der Regelung des Art. 81 Abs. 1 Nr. 6b BayBO der Rechtsgedanke, dass eine Verkürzung der Abstandsflächentiefe durch städtebauliche Satzung gemäß Art. 81 Abs. 2 BayBO auch bis zu 0,4 H möglich wäre, wenn eine ausreichende Belichtung und Belüftung sowie der Brandschutz gewährleistet ist; dies wird als weiteres Argument bezüglich der Verkürzungen der Abstandsflächen zu den Straßen herangezogen, soweit hier die Abstandsflächen von 0,4 H nicht über die Straßenmitte fallen würden.

Gegenüber den an das Planungsgebiet angrenzenden Flächen südlich der Bernhard-

straße und westlich der Ratoldstraße (Flst. Nr. 1818, Flst. Nr. 1767/55) gelten bezüglich des WA Süd(1) gegenüber deren südlichen Grundstücksgrenzen abweichend die Abstandsflächenanforderungen gem. Art. 6 Abs. 5a BayBO; eine Verkürzung durch Bebauungsplan erfolgt hier nicht. Diese Flächen und der dortige Gebäudebestand sind unter dem Gesichtspunkt der Abstandsflächen bzw. der durch diese geschützten Belange Belichtung, Belüftung und Sozialabstand mit dem städtebaulichen Konzept in Einklang zu bringen. Insofern wird eine gesonderte Regelung getroffen. Ein jeweiliger Grenzanbau erscheint bei Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen im Einvernehmen mit der/dem jeweiligen Eigentümer\*in dieser Flächen gegebenenfalls im Bauvollzug aber möglich.

#### **Im Einzelnen:**

##### **Abstandsflächen zur Raheinstraße/Ratoldstraße und Bernhardstraße**

Soweit es die Auswirkungen der Verkürzung auf die gegenüberliegende Belichtungssituation betrifft, wurde diese jeweils baufeldbezogen bei maximaler Ausnutzung des straßenseitigen Bauraums und der maximalen Wandhöhe im Bereich der jeweils geringsten Breite der angrenzenden öffentlichen Verkehrsfläche durch Anlegen eines Lichteinfallswinkels von 45 Grad geprüft, bei dem von einer hinreichenden Belichtung ausgegangen werden darf. Es konnte festgestellt werden, dass durch die vorliegende Planung bei allen gegenüberliegenden Grundstücken entlang der Ratoldstraße und Raheinstraße ein Lichteinfallswinkel von mindestens 45 Grad, oder sogar auch flacher und insoweit für diese noch günstiger, eingehalten wird wie nachfolgend im Detail dargestellt.

Im Teilbaugebiet WA Nord(1) im Bereich des nördlichen Bauraumes (Baufelds 2) liegt der Lichteinfallswinkel von 45 Grad maximal 1,60 m über der künftigen Mitte der öffentlichen Verkehrsfläche Raheinstraße. Damit ist sowohl für die Freiflächen unter Berücksichtigung des dortigen Bauliniengefüges aber insbesondere für die Gebäude der straßenseitig gegenüberliegenden Grundstücke stets ein ausreichender Lichteinfall gewährleistet. Der Lichteinfallswinkel ist bereits im Bereich der Vorgärten deutlich flacher als 45 Grad. Gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse bleiben gegeben. Gleiches gilt für das Teilbaugebiet WA Nord(1) im südlichen Bauraum (Baufeld 3). Dort fällt der Lichteinfallswinkel von 45 Grad lediglich mit bis zu 0,25 m und damit nur in einem geringen Ausmaß über die Mitte der festgesetzten und insoweit zu erweiternden Verkehrsfläche Raheinstraße.

Im Bereich des Teilbaugebiets WA Nord(2) (Baufeld 4) beträgt die Überschreitung der Mitte der künftig zu erweiternden Verkehrsfläche Raheinstraße an der engsten Stelle maximal 1,45 m. Im Übrigen läuft diese Überschreitung aber wegen der sich in Richtung Norden aufweitenden Verkehrsfläche bzw. der im Süden nach Westen hin abknickenden Baulinie des straßenseitigen Bauraums auf einer Länge von ca. 18,5 m (in Richtung Norden) bzw. von 3,6 m (in Richtung Süden) jeweils gegen Null. Auch diese Überschreitung führt deshalb nicht zu einer für die östlich gegenüberliegenden Grundstücke wesentlichen Belichtungsbeeinträchtigung, da dort der Lichteinfallswinkel von 45 Grad eingehalten wird.

Gleiches gilt auch im WA Nord(3) (Baufeld 6). Die Überschreitung der Straßenmitte mit einem Lichteinfallswinkel von 45 Grad beträgt dort punktuell zwar bis zu 3,45 m. Punktuell liegt der Baukörper mit der seiner südöstlichen Ecke zudem nur 1,50 m hinter der Straßenbegrenzungslinie. Somit ergibt sich insgesamt ein Abstand von 14,00 m zu dem östlich angrenzenden Grundstück; ausreichender Lichteinfallswinkel ist somit auch hier sichergestellt, zumal der Bauraum auf den östlichen Grundstücken weitere ca. vier Meter hinter der Straßenbegrenzungslinie gelegen ist. In den übrigen Bereichen halten die Bauräume größere Abstände ein.

Im Bereich des Teilbaugebiets WA Süd(2) (Baufeld 11) liegt der Lichteinfallswinkel von 45 Grad nahezu durchgängig 0,95 m über der künftigen Mitte der öffentlichen Verkehrsfläche Ratoldstraße, im Süden verschmälert er sich auf 0,53 m. Bis zur Grundstücksgrenze der östlich daran angrenzenden Flächen verbleibt ein Abstand von mindestens ca. 8,8 m. Damit ist im Bereich der östlich diesem Baufeld gegenüberliegenden Grundstücke eine ausreichende Belichtung sichergestellt. Der Lichteinfallswinkel ist wesentlich flacher als 45 Grad. Im Bereich des WA Süd(1) (Baufeld 10) liegt der Lichteinfallswinkel von 45 Grad auf der öffentlichen Verkehrsfläche der Bernhardstraße 1,01 m über der künftigen Mitte der öffentlichen Verkehrsfläche. Bis zur Grundstücksgrenze der nördlich angrenzenden Flächen verbleibt mit 11,36 m jedoch auch hier ein ausreichender Abstand, um die ausreichende Belichtung sicherzustellen.

Gleiches gilt für die Teilbaugebiete WA Süd(3) und WA Süd(4) (Baufelder 12a und 13). Dort beträgt die Überschreitung der künftigen Straßenmitte Ratoldstraße mit dem Lichteinfallswinkel von 45 Grad ebenfalls nur 0,45 m bzw. 0,5 m. Es verbleiben insoweit nicht betroffene Straßenflächen mit einer Tiefe von ca. 9,3 m, was auch für die gegenüberliegenden Grundstücke eine ausreichende Belichtung sicherstellt.

Im Bereich des Teilbaugebiets WA Süd(5) (Baufeld 14) überschreitet der Lichteinfallswinkel von 45 Grad die künftige Straßenmitte der Ratoldstraße bei maximaler Ausnutzung des Bauraums und einer maximal zulässigen Wandhöhe von 13,50 m um ca. 2,35 m und bei einer maximalen Wandhöhe von 17,50 m um 6,35 m. In ersterem Fall verbleibt eine insoweit nicht betroffene Straßenfläche mit einer Tiefe von ca. 7,4 m. Gleichzeitig wird die bisherige Straßenmitte der Ratoldstraße nicht überschritten. In zweiterem Fall verbleibt eine insoweit nicht betroffene Straßenfläche mit einer Tiefe von ca. 3,4 m. In beiden Fällen fällt der 45 Grad Lichteinfallswinkel aber nicht auf die östlich an die Ratoldstraße angrenzenden Grundstücke, so dass aus Belichtungsgesichtspunkten dort gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewahrt bleiben. Die Überschreitung der künftigen Straßenmitte der Ratoldstraße mit 6,35 m ist durch die Bauraumfestsetzung auf eine Breite von 14,51 m beschränkt. In diesem Umfang sieht auch der Gesetzgeber allgemein eine Verkürzung der Abstandsflächen gegenüber einem Nachbarn im Rahmen des sog. 16 m-Privilegs – auch wenn dieses nicht zur Anwendung kommt - als grundsätzlich möglich an. Diese Wertung spricht zudem dafür, dass nicht von unzumutbaren Belichtungsverhältnissen auszugehen ist.

Im Bereich des Teilbaugebiets WA Süd(6) (Baufeld 15) überschreitet der Lichteinfallswinkel von 45 Grad die künftige Straßenmitte der Ratoldstraße bei maximaler Ausnutzung des Bauraums und der maximal zulässigen Wandhöhe von 17,50 m um 6,35 m. Es verbleibt eine insoweit nicht betroffene Straßenfläche mit einer Tiefe von ca. 3,4 m. Der Lichteinfallswinkel von 45 Grad fällt damit nicht auf die östlich an die Ratoldstraße angrenzenden Grundstücke, so dass dort aus Belichtungsgesichtspunkten stets noch gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse vorliegen. Der für die straßenseitig an dieser Stelle gegenüberliegenden Flächen maßgebliche Bebauungsplan Nr. 36c der Stadt München setzt für den überwiegenden Teil dieser Flächen zudem nicht belichtungsrelevante Gemeinschaftsstellplätze fest.

Im Bereich des Teilbaugebiets WA Süd(7) (Baufeld 16) überschreitet der Lichteinfallswinkel von 45 Grad die künftige Straßenmitte der Ratoldstraße bei maximaler Ausnutzung des Bauraums und der maximal zulässigen Wandhöhe von 17,50 m um ca. 6,95 m und bei einer maximal möglichen Wandhöhe von 20,30 m um ca. 9,75 m. In ersterem Fall verbleibt eine insoweit nicht betroffene Straßenfläche mit einer Tiefe von ca. 2,8 m. In zweiterem Fall fällt der Lichteinfallswinkel von 45 Grad genau an die Grundstücksgrenze des gegenüber liegenden Nachbargrundstücks, jedoch nicht auf dieses, so dass aus Belichtungsgesichtspunkten dort immer noch gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse vorliegen, auch im Falle einer künftigen dortigen Ausnutzung des Bauraumes. Zudem sind die Überschreitungen der künftigen Straßenmitte der Ratoldstraße mit ca. 6,95 m und mit ca. 9,75 m durch die für diese maßgeblichen Bauräume auf Breiten von 16,00 m und 11,50 m beschränkt (s. o.). Weiter befinden sich auf den straßenseitig gegenüberliegenden Grundstücken derzeit bis zur aufgehenden Gebäudeaußenwand nicht gärtnerisch genutzte Gebäudevorzonen und Hauseingangsbereiche, in den Bereichen, in denen der Bauraum von der Straßenbegrenzungslinie abrückt.

Im Bereich des Teilbaugebiets WA Süd(8) (Baufeld 17) überschreitet der Lichteinfallswinkel von 45 Grad die künftige Straßenmitte der Ratoldstraße bei maximaler Ausnutzung des Bauraums und der maximal zulässigen Wandhöhe von 17,00 m um ca. 6,45 m und bei einer maximal möglichen Wandhöhe von 20,30 m bzw. zurückgesetzt von 23,00 m um ca. 9,75 m. In ersterem Fall verbleibt eine insoweit nicht betroffene Straßenfläche mit einer Tiefe von ca. 3,3 m. In zweiterem Fall fällt der Lichteinfallswinkel von 45 Grad genau an die Grundstücksgrenze des gegenüberliegenden Nachbargrundstücks, jedoch nicht auf dieses, so dass aus Belichtungsgesichtspunkten dort noch gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse vorliegen, auch im Falle einer künftigen dortigen Ausnutzung des Bauraumes bzw. Baurechtes. Auch diese Überschreitungen der künftigen Straßenmitte der Ratoldstraße sind jeweils bedingt durch die entsprechenden Bauräume auf eine Breite von 16,00 m beschränkt (s. o.). Die Überschreitung der Straßenmitte der Ratoldstraße mit einer Tiefe von ca. 9,75 m kommt weiter in einem Bereich vor dem östlich gegenüberliegenden Nachbargrundstück zu liegen, der derzeit mit einer ca. zwei Meter hohen, geschlossenen Einfriedung versehen ist, so dass die Belichtung der unmittelbar dahinter gelegenen Freiflächen maß-

geblich durch diese Einfriedung bestimmt wird.

In den Teilbaugebieten WA Nord(3) (Baufeld 5), WA Nord(4) und WA Süd(1) (Baufeld 9) erfolgt straßenseitig zur Rahein- bzw. zur Ratoldstraße hin keine Verkürzung der Abstandsflächen durch die Festsetzungen im Bebauungsplan zu Bauräumen und maximal zulässigen Wandhöhen.

Gleiches gilt, soweit im WA Nord(2) (Baufeld 4) die maximal zulässige Wandhöhe des zurückgesetzten Bauraums und im WA Süd(8) (Baufeld 17) die maximal zulässige Wandhöhe des straßenseitigen Bauraums jeweils 10,50 m bzw. im WA Nord(3) (Baufeld 5) 11,00 m beträgt.

Abschließend kann in Bezug auf die Belichtungsverhältnisse für die an der Rahein- bzw. Ratoldstraße sowie der Bernhardstraße gegenüberliegenden Grundstücke festgestellt werden, dass diese durch die geplante Bebauung zwar reduziert werden, diese Reduzierung jedoch zugunsten des eingangs beschriebenen städtebaulichen Konzepts und zugunsten der dadurch geschaffenen Wohnflächen, für die es einen dringenden Bedarf gibt, hinnehmbar ist, weil der Lichteinfallswinkel von 45 Grad an keiner Stelle auf den gegenüberliegenden Grundstücken zu liegen kommt, sondern stets auf der öffentlichen Verkehrsfläche bleibt und somit eine ausreichende Belichtung sicher gestellt ist.

Mit Blick auf die derzeitige Mitte der bestehenden, ausgebauten Verkehrsfläche, die für die Verkürzung nicht relevant ist, würde es in großen Teilbereichen, insbesondere im Norden, zu keinen Überschreitungen kommen. Insofern trägt zur vorliegenden Situation die verbreiterte Festsetzung von öffentlichen Verkehrsflächen mit bei.

Eine ausreichende Belüftung sowie ein ausreichender Sozialabstand sind gegenüber der östlich der Rahein- und der Ratoldstraße gelegenen Wohnbebauung trotz Verkürzung der Abstandsflächen auf die Straßenmitte durch die über den Bebauungsplan festgesetzte und insoweit zu erweiternde Verkehrsfläche Raheinstraße/Ratoldstraße sichergestellt. Diese weist im Norden auf Höhe der Hochlandstraße nach den planlichen Festsetzungen eine Mindestbreite von 9,8 m auf, weitet sich zwischen Stüdlstraße und Dülferstraße auf mindestens 12,5 m aus, erreicht zwischen Dülferstraße und Franz-Kötterl-Straße eine Breite von 15,0 m und setzt sich anschließend bis zur südlichen Grenze des Planungsgebiets mit einer Breite von 19,50 m fort. Durch diese öffentliche Verkehrsfläche in Kombination mit den oben genannten schmalen Streifen zwischen Bauräumen und Rahein- bzw. Ratoldstraße ist somit stets ein Abstand zwischen den niedrigeren Gebäuden, zweigeschossig im Norden und den straßenseitig gegenüber liegenden Grundstücken von mindestens knapp 11 m gewährleistet. Mit den ansteigenden Gebäudehöhen nimmt auch die Straßenbreite immer weiter zu und verdoppelt sich letztlich auf bis zu 19,50 m, so dass auch mit Blick auf die deutlich größeren Wandhöhen im Süden stets ein Abstand verbleibt, der eine ausreichende Belüftung der straßenseitig gegenüberliegenden Grundstücke gewährleistet. Hierzu trägt maßgeblich bei, dass es sich bei der Rahein- und Ratoldstraße um eine durchgängig nicht bebaute Fläche handelt, die in Verbindung mit den in diese einmündenden Querstraßen eine gute Durchströmung und somit einen ausreichenden Luftaus-

tausch ermöglicht. Weiter werden diese Straßen als öffentliche Verkehrsfläche auch von Dritten in Anspruch genommen, mit der Folge, dass der Sozialabstand maßgeblich durch die Nähe dieser Dritten zu den östlichen Nachbargrundstücken geprägt ist. Die geplante Neubebauung auf der gegenüberliegenden Straßenseite wahrt somit trotz der Verkürzung der Abstandsflächen stets auch einen ausreichenden Sozialabstand, zumal die östlich der Rahein- und Ratoldstraße festgesetzten Bauliniengänge im Bereich der Raheinstraße und auch im nördlichen Bereich der Ratoldstraße bis nahezu auf Höhe der Weitlstraße auf den gegenüberliegenden Nachbargrundstücken einen Baukörper regelmäßig erst in einem Abstand von mindestens 4,09 m zur öffentlichen Verkehrsfläche zulassen. Der Gebäudemindestabstand zwischen geplanten und östlich der Rahein- und Ratoldstraße bestehenden bzw. möglichen Baukörpern ist damit dementsprechend größer. Ein Abstand von regelmäßig 15 m, zum Teil auch deutlich mehr als 20 m zwischen der geplanten und der bestehenden Bebauung ist als Sozialabstand im städtischen Bereich verträglich. Die Abstände der östlich der Rahein- und Ratoldstraße bestehenden Baukörper zueinander sind gerade im Norden teilweise deutlich geringer. Die beiden großen Bauräume südlich und nördlich der Weitlstraße reichen hingegen näher an die Straßenbegrenzungslinie heran, hier ist jedoch ein ausreichender Sozialabstand und eine ausreichende Belüftung durch die Straßenbreite von 19,50 m sichergestellt.

Auch erfolgt im WA Süd(2) eine Verkürzung der Abstandsflächentiefen zur künftigen Straßenmitte der Bernhardstraße. Es ist auch hier sichergestellt, dass der 45 Grad Winkel auf den angrenzenden Flächen auf der anderen Straßenseite eingehalten wird. Eine ausreichende Belichtung, Belüftung und ausreichender Sozialabstand sind sichergestellt.

#### **Abstandsflächen zur Lerchenstraße**

Die Abstandsflächen, die von Baukörpern bei maximal zulässiger Ausnutzung des Bauraums und der Wandhöhen im WA Süd(8) (Baufeld 17) zur Lerchenstraße hin ausgelöst werden, werden auf die Grenze des Planungsgebiets verkürzt. Soweit der Lichteinfallswinkel von 45 Grad im Bereich des Baufelds mit einer zulässigen Wandhöhe von 22,5 bis 23,0 m über die Straßenmitte der Lerchenstraße fällt, ergeben sich daraus keine negativen Beeinträchtigungen für die straßenseitig gegenüberliegenden Fläche. Das dortige Grundstück Flst. Nr. 1767/54 wird durch städtebaulichen Vertrag zu diesem Bebauungsplan gemäß § 1a Abs. 3 Satz 4 BauGB als Ausgleichsfläche festgesetzt. Eine Bebauung dieses Grundstücks ist somit nicht möglich. Eine ausreichende Belichtung und Belüftung der dort herzustellenden Ausgleichsfläche zur Umsetzung der Entwicklungsziele bleibt aufgrund des durch den westlichen Bauraum im WA Süd(8) vorgegebenen Gebäudeabstands möglich.

Soweit der Lichteinfallswinkel von 45 Grad auch über die Grenze des Planungsgebiets hinaus in die dort angrenzende aktuell landwirtschaftlich genutzte Fläche fällt, handelt es sich bei dieser um eine intensiv genutzte Ackerfläche. Diese ist nicht auf eine bestimmte Mindestbelichtungs- und Belüftungsqualität angewiesen. Zudem wird sie auch weiterhin ausreichend über die Südost- bzw. Westseite besonnt. Insofern



kann die Abstandsfläche auch hier verkürzt werden.

### **Abstandsflächen zu den Bahngleisen und Bahngrundstücken mit Biotopverbundflächen**

Gegenüber den Bahnflächen und Bahngrundstücken werden die Abstandsflächen auf die Grenze des Planungsgebiets verkürzt, soweit sich durch die Festsetzungen von Bauräumen und maximal zulässigen Wandhöhen bis zu dieser Grenze des Planungsgebiets geringere Abstandsflächentiefen als 1 H ergeben. Maßgeblich gilt das für die westlichen Bauräume in den Teilbaugebieten WA Nord(3) (Baufeld 6), WA Süd(2) (Baufeld 10), WA Süd(3) (Baufeld 12a), WA Süd(4) (Baufelder 12 b u. 13), WA Süd(5) (Baufeld 14), WA Süd(6) (Baufeld 15), WA Süd(7) (Baufeld 16) und WA Süd(8) (Baufeld 17). Soweit die Abstandsflächen ausgehend von diesen Bauräumen zunächst auf die westlichen Ausgleichsflächen fallen, bei denen es sich künftig um Flächen der Stadt München handelt, ist eine Verkürzung auf die Grenze zu diesen Ausgleichsflächen nicht erforderlich. Aufgrund ihres Zuschnitts, ihrer Lage und ihrer Funktion sind diese künftig faktisch nicht mehr selbständig bebaubar.

Diese Verkürzung für die westlichen Bauräume zu den angrenzenden Bahnflächen kann erfolgen, weil es sich bis auf die Bereiche, in denen die Stellwerkgrundstücke angrenzen (WA Süd(7) und WA Süd(8)), ausschließlich um gleisbegleitende Grün- bzw. reine Gleisflächen handelt, für die – mit Ausnahme der als Biotopverbundachse fungierenden Flächen (siehe hierzu unten) – keine besonderen Anforderungen an eine ausreichende Belichtung und Belüftung oder den Sozialabstand gelten. Die betroffenen Gleisbereiche sind öffentliche Verkehrsflächen. Auf sie dürften bereits nach Art. 6 Abs. 2 Satz 2 BayBO Abstandsflächen fallen. Gleiches gilt für die an die Gleisbereiche angrenzenden gleisbegleitenden Grünflächen der Bahn. Sie wären aufgrund ihres Zuschnitts und ihrer Nähe zu den Gleisanlagen nicht selbständig bebaubar bzw. sind auch durch Planfeststellungsbeschluss vom 13.05.2020 als Ausgleichsfläche gesichert (Art. 6 Abs. 2 Satz 3 BayBO). Insoweit ergibt sich aus der Verkürzung der Abstandsflächen auf die Grenze des Planungsgebiets auch kein Nachteil für diese Flächen. Die maximale Überschreitung des 45 Grad Lichteinfallswinkels auf die westlichen Bahnflächen beträgt im Teilbaugebiet WA Süd(2) (Baufeld 10) 15,56 m und ist damit in Anbetracht der Gesamtbreite der Gleistrasse nur gering. Deren Mitte wird deutlich unterschritten.

Soweit für die westlichen Bauräume in den Teilbaugebieten WA Süd(7) (Baufeld 16) und WA Süd(8) (Baufeld 17) auch eine Verkürzung gegenüber dem Stellwerkgrundstück der Bahn (Flst. Nrn. 1767/15 und /16) erfolgt, bei dem es sich nicht um eine öffentliche Verkehrsfläche handelt, wurde mit ergänzender Untersuchung des Lichteinfallswinkels von 45 Grad des Büros Dragomir vom November 2020 nachgewiesen, dass dort auch durch diese Verkürzung keine ungesunden Arbeitsverhältnisse entstehen. Alle Fassadenbereiche des grenznahen Bestandsgebäudes bleiben auch bei maximaler Ausnutzung dieser westlichen Bauräume ausreichend unter 45 Grad belichtet. Die dem Bestandsgebäude im Norden und Osten vorgelagerten Freiflächen

haben keine Aufenthaltsfunktion. Vorstehende Ausführungen zur Fassadenbelichtung gelten nach der vorgenannten Belichtungsstudie auch für einen von der Bahn in Erwägung gezogenen Neubau, wenn der Baukörper der heutigen Baukörperform des grenznahen Bauteils entspricht – selbst wenn dieser mit einem Mindestabstand von 3,00 m an die Grundstücksgrenze heranrücken sollte. Alternativ bleiben nach der Belichtungsstudie aber auch andere Baukörperformen oder eine Situierung des Neubaus im Süden des Stellwerkgrundstücks möglich, wenn in untergeordneten Teilbereichen eines solchen Gebäudes eine Grundrissorientierung mit Nichtaufenthaltsräumen erfolgt. Alternativ wären gegebenenfalls bei einer eingeschossigen Ausführung auch Dachflächenfenster möglich. Selbst bei einer Neubebauung des Stellwerkgrundstückes wird der Lichteinfallswinkel von 45 Grad nur in geringen Bereichen überschritten, da dies die Bebaubarkeit jedoch nicht wesentlich einschränkt auf der anderen Seite jedoch dringend benötigter Wohnraum geschaffen wird, werden die Belange des Grundstückseigentümers demgegenüber zurück gestellt.

#### **Auswirkungen auf Biotopverbundfläche, Bahn- und Privat-Grundstücken**

Durch die Abstandsflächenverkürzungen für Baukörper innerhalb der bahnbegleitenden westlichen Bauräume im Planungsgebiet ergeben sich insbesondere keine negativen Auswirkungen auf die Biotopverbundfläche.

Insgesamt weist der Biotopkorridor mit den angrenzenden Flächen auf Bahngrund und den Ausgleichsflächen innerhalb des Planungsumgriffs eine Fläche von ca. 14.500 m<sup>2</sup> auf. Bei der Überprüfung der Besonnung der Biotopverbundachse wurde die Tagundnachtgleiche betrachtet. Das bedeutet, dass zur Tagundnachtgleiche eine Besonnung von acht Stunden (von ca. 10 Uhr bis zum Sonnenuntergang ca. 18 Uhr) sichergestellt sein muss. Daraus ergibt sich eine im Hinblick auf die Besonnung hilfsweise zu berücksichtigende Abstandsflächentiefe von 0,8 H. Die aus dieser hilfsweise herangezogenen Abstandsflächentiefe bei maximaler Ausnutzung der Bauräume in Gem. Art. 81 Abs. 2 i. V. m. Abs. 1 Nr. 6 Buchstabe b BayBO wäre darüber hinaus abweichend von Art. 6 BayBO eine Verkürzung der Abstandsflächentiefe auf bis zu 0,4 H, mindestens drei Meter, in den Bereichen möglich, in denen mit dem vorliegenden Belichtungsgutachten eine ausreichende Belichtung und Belüftung sowie der Brandschutz gewährleistet ist. Die Richtung Westen gebildeten Abstandsflächen überlagern mehrere Abschnitte des Biotopkorridors auf einer Gesamtfläche von ca. 2.350 m<sup>2</sup>. Flächen innerhalb des geforderten Zehn-Meter-Korridors werden allerdings nur auf einer Gesamtfläche von ca. 800 m<sup>2</sup> überlagert. Das bedeutet, dass rund 16 % der Gesamtbiotopfläche von ca. 14.500 m<sup>2</sup> zur Tag- und Nachtgleiche weniger als acht Stunden, aber mehr als sechs Stunden besonnt sind. Etwa die Hälfte davon ist mindestens sieben Stunden besonnt. Eine ausreichende Besonnung des Biotopverbundes ist damit gewährleistet.

#### **Abstandsflächen innerhalb der Baugebiete im Planungsumgriff**

Die Abstandsflächen innerhalb der einzelnen Teilbaugebiete und zwischen diesen werden durch die Festsetzungen des Bebauungsplans zu Lage und Höhe der zulässigen Baukörper ebenfalls verkürzt. Das ist vor allem dem Umstand geschuldet, dass die Bauräume überwiegend großzügig festgesetzt werden, um im anschließenden

Workshopverfahren bzw. bei der Ausführungsplanung einen möglichst großen Spielraum bei der Baukörperausgestaltung zu erreichen. Gleichzeitig führt diese großzügige Bauraumfestsetzung dazu, dass es bei maximaler Ausnutzung der zulässigen Bauräume und der zulässigen Wandhöhen sowohl innerhalb als auch zwischen den einzelnen Baufeldern zu grundsätzlichen Beeinträchtigungen im Hinblick auf die Einhaltung eines Lichteinfallswinkels von 45 Grad an sich jeweils gegenüberliegenden Fassaden kommt.

Mittels der bereits vorgenannten Untersuchung des 45 Grad Lichteinfallswinkel des Büros Dragomir vom November 2020 wurden diese Problembereiche identifiziert und mit Längenangaben sowie Angaben zur jeweils maximal betroffenen Wandhöhe in der Planzeichnung im Belichtungsgutachten verbindlich gekennzeichnet. Gleichzeitig regelt der Bebauungsplan, dass in diesen Bereichen vor jedem notwendigen Fenster eines schützenswerten Aufenthaltsraums ein Lichteinfallswinkel von maximal 45 Grad zur Waagrechten, bezogen auf eine Fensterbrüstung von einem Meter Höhe ab Oberkante Fertigfußboden des jeweiligen Geschosses einzuhalten ist. Das muss im Rahmen des späteren Bauvollzugs entsprechend nachgewiesen werden. Dass ein solcher Nachweis möglich ist, ist ebenfalls Ergebnis der Untersuchung des Büros Dragomir.

Auf folgende Maßnahmen kann dabei zurückgegriffen werden:

- Zurückbleiben von der Baugrenze bei ausreichend großem Bauraum
- Ausbildung geeigneter Baukörperzuschnitte (z. B. mit schräg gestellten Fassadenabläufen)
- Grundrissgestaltungen (z. B. Orientierung von Aufenthaltsräumen oder einzelner Fenster von Aufenthaltsräumen zu nicht betroffenen Fassadenbereichen, Orientierung von Nichtaufenthaltsräumen zu betroffenen Fassadenbereichen)
- Flexible Gestaltung der Höhenentwicklung, soweit nicht Bereiche mit Mindest- und Höchstmaß festgesetzt sind
- Gemeinsamer Bauantrag für Gebäude innerhalb eines Teilbaugebiets mit belichtungstechnisch aufeinander abgestimmten Baukörpern

Die GF und GR ist jeweils als Gesamtfläche für die einzelnen Teilbaugebiete festgesetzt, sodass insoweit auch entsprechend flexible Gestaltungen der Baukörper im Bauvollzug möglich sind.

Zur Plausibilisierung der vorstehenden Maßnahmen wurden im Zuge der Belichtungsuntersuchung die hinweislichen Baukörper in den potenziell beeinträchtigen Wandbereichen auf die Einhaltung des 45 Grad Lichteinfallswinkels überprüft. Hierfür wurden Teilbaugebiete ausgewählt, in denen eine besonders hohe Anzahl an grundsätzlich beeinträchtigten Bereichen identifiziert werden konnte. Anhand der Prüfzeichnungen konnte schon durch die bei den hinweislichen Baukörpern angewendeten Maßnahmen (Rücksprünge von der Baugrenze, schräg gestellten Fassaden) festgestellt werden, dass die Problembereiche deutlich reduziert sind. Werden nur diese Baukörper betrachtet und nicht die Außenkanten der festgesetzten Bauräume, gibt es nur noch

wenige Fassadenbereiche, hinter denen kein Aufenthaltsraum angeordnet werden kann bzw. die Belichtung eines Aufenthaltsraums über einen anderen Fassadenbereich dieser Fassade bzw. eine andere Fassadenseite gewährleistet sein muss. Insofern besteht die Möglichkeit im Bauvollzug, mit Grundrissgestaltungen zu arbeiten oder den Baukörper weiter zu modifizieren, beispielsweise durch Rücksprünge, so dass der Lichteinfallswinkel von 45 Grad eingehalten werden kann.

Trotz der sich – zur Ermöglichung eines möglichst großen Spielraums bei der Baukörperausgestaltung – aus den großzügiger bemessenen Bauräumen ergebenden Problembereiche hinsichtlich eines Lichteinfallswinkels von 45 Grad an sich gegenüber liegenden Fassaden bei maximaler Ausnutzung dieser Bauräume, ist es möglich, die je Teilbaugebiet zulässige GR und GF im nachfolgenden Bauvollzug innerhalb der Bauräume eines Teilbaugebiets mit entsprechend gestalteten Baukörpern so zu verteilen, dass schützenswerte Aufenthaltsräume in diesen Baukörpern hinreichend unter 45 Grad belichtet sind. Damit sind gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse grundsätzlich beachtet. Die Festsetzung, dass die Einhaltung dieses Lichteinfallswinkels vor jedem notwendigen Fenster eines schützenswerten Aufenthaltsraums bezogen auf eine Fensterbrüstung von einem Meter Höhe ab Oberkante Fertigfußboden des jeweiligen Geschosses gewährleistet sein muss, sichert einen diesbezüglichen Nachweis im späteren Baugenehmigungsverfahren.

Innerhalb des Planungsgebietes sind die Bauräume in einigen Bereichen nahe zueinander angeordnet. Ziel des städtebaulichen Entwurfes ist ausdrücklich auch die Schaffung urbaner Stadträume. Durch die Anordnung der Räume kann auf den Sozialabstand bei der Umsetzung ebenfalls Einfluss genommen werden. Durch die Festsetzung des Nachweises des Lichteinfallswinkels von 45 Grad wird sicher gestellt, dass Aufenthaltsräume nicht in besonders kritischen Bereichen nachgewiesen werden.

#### **Abstandsflächen zum Anwesen Bernhardstraße 63 und Arrondierungsfläche Flst. Nr. 1767/55**

Entlang der Grenze des Planungsgebiets wurden im WA Süd(1) zu den nördlich gelegenen Grundstücken Fstl. Nrn. 1767/55 und 1818 (Bernhardstraße 63) hin Baugrenzen festgesetzt, die die Bauräume des WA Süd(1) definieren. Zu diesen Grundstücken hin müssen innerhalb dieser Bauräume gelegene Baukörper grundsätzlich die nach Bauordnungsrecht geltenden Abstandsflächen gemäß Art. 6 Abs. 5a BayBO einhalten.

Bei der für das WA Süd(1) gegenüber dem nicht mit überplanten Bereich südlich der Bernhardstraße 63 und westlich der Ratoldstraße vorgegebenen Abstandsflächentiefe gemäß Art. 6 Abs. 5a BayBO wird auch grundsätzlich der Lichteinfallswinkel von 45 Grad stets eingehalten, sofern das 16m-Privileg Anwendung finden würde, entspricht dies der von der Bayerischen Bauordnung allgemein vorgegebenen Regelung und es ist damit sichergestellt, dass keine Beeinträchtigung der privaten Interessen vorliegt. Eine maximale Ausnutzung der Bauräume in diesem Teilbaugebiet mit der maximal

zulässigen Wandhöhe durch die Anordnung der Geltung der gesetzlichen Abstandsflächen ist damit eingeschränkt.

Gegebenenfalls ist ein Kommunanbau abweichend hiervon künftig möglich, wenn die/der benachbarte Grundstückseigentümer\*in der gesetzlichen Vorgaben im Rahmen des Bauvollzuges zustimmt. Aus Sicht des Städtebaues erscheint dies nicht ausgeschlossen bezüglich der im Übrigen entlang der Ratoldstraße städtebaulich angestrebten durchgängigen Bebauung.

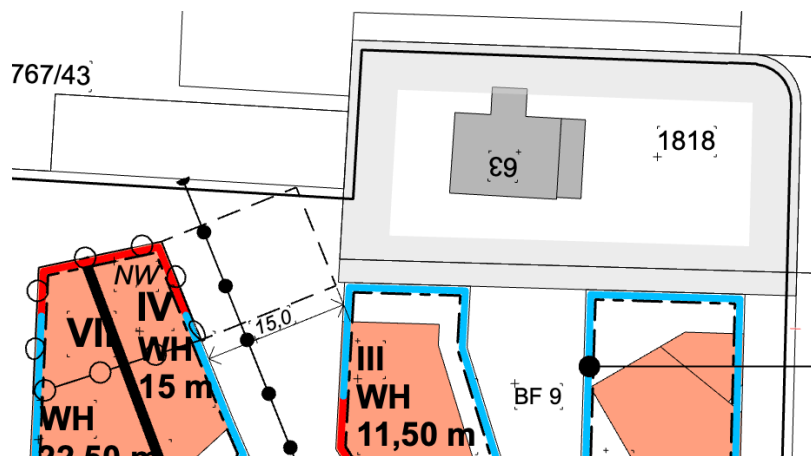


Abb.12: Abstandsflächen im nordwestlichen Bereich WA Süd(1)  
Quelle: DRAGOMIR STADTPLANUNG GmbH

Im Teilbaugebiet WA Süd(2) wird durch Satzungsbestimmung die nach Osten zum WA Süd(1) hin anfallende Abstandsfläche auf die Grenze zwischen diesen Teilbaugebieten verkürzt (vgl. Darstellung in Abb. 12 zu Abstandsflächentiefe 1H). Die Teilbaugebietsgrenze bildet dabei die Grundstücksgrenze des (künftigen) Baugrundstücks. Soweit dabei der Lichteinfallswinkel von 45 Grad bei maximaler Ausnutzung des Bau-raums und der zulässigen Wandhöhe von 15,00 m bzw. westlich anschließend mit 22,50 bis 23,00 m die Grenze des Teilbaugebiets überschreitet, führt das nicht zu einer negativen Beeinträchtigung der Belichtung und Belüftung der Grundstücke Flst. Nrn. 1767/55 und 1818. Die Überschreitung der Teilbaugebietsgrenze durch den Lichteinfallswinkel käme vollständig auf der zugunsten der Allgemeinheit dienstbar-keitlich als Geh- und Radfahrfläche zu sichernden und entsprechend als solche in der Planzeichnung festgesetzten Fläche zu liegen. Hier bedarf es keiner bestimmten Be-lichtung und Belüftung. Eine für die Grundstücke Flst. Nrn 1767/55 und 1818 (Bern-hardstraße 63) nicht mehr zumutbare Belichtungs- und Belüftungseinschränkung kann somit ausgeschlossen werden. Der Lichteinfallswinkel von 45 Grad kann auf den angrenzenden Grundstücken außerhalb des Planungsgebietes somit stets eingehalten werden. Gesunde Wohnverhältnisse bleiben gewahrt. Nach Norden erfolgt hin-sichtlich des Teilbaugebiets WA Süd(1) hingegen keine Verkürzung, wie bereits auf S. 223 f. dargestellt.

### **Abstandsflächen für Abgrenzungsmauer und Lärmschutzwand**

Die Abgrenzungsmauern in nördlicher Verlängerung der Lärmschutzwand 7 (LSW 7) sowie in westlicher Verlängerung der Lärmschutzwand 1 (LSW 1) sind auf eine Höhe von 1,50 m beschränkt. Sie lösen somit keine eigenen Abstandsflächen aus. Die westlich entlang der Bahnflächen verlaufende Lärmschutzwand erreicht eine maximale Höhe von 4,50 m (LSW 10 und 12), in der Regel liegt sie aber zwischen 3,00 m und 4,00 m. Aufgrund des durch die Lage der Lärmschutzwand und die Bauräume für die Gebäude festgelegten Mindestabstands zu den Gebäuden im Planungsgebiet sind letztere im Hinblick auf den 45 Grad Lichteinfallswinkel durch die Lärmschutzwand nicht berührt.

Soweit die Lärmschutzwand unmittelbar an den künftigen Grundstücksgrenzen der Ausgleichsflächen errichtet wird, können die dort in Richtung Westen ausgelösten Abstandsflächen aufgrund der tatsächlichen Nichtüberbaubarkeit dieser Flächen (s. o.) auf diesen zu liegen kommen. Eine Beeinträchtigung der dortigen Nutzung als Biotopkorridor wird vermieden, indem die Flächen westlich der Lärmschutzwand an diese angebösch werden (vgl. unten Abb. 13, Seite 270). Durch diese Schrägstellung kann eine Belichtung bzw. Besonnung dieser Flächen von Süden und Westen sichergestellt werden, die den Biotopanforderungen gerecht wird. An Stellen, an denen die Tiefe der Ausgleichsflächen nicht ausreicht, um die Abstandsflächen der Lärmschutzwand vollständig aufzunehmen, werden diese auf die Grenze des Planungsgebiets verkürzt. Insoweit gelten die vorstehenden Ausführungen zur Verkürzung der Abstandsflächen für die bahnbegleitenden westlichen Baukörper entsprechend.

Die westlichen Abstandsflächen der Lärmschutzwandbereiche, die unmittelbar an der Grundstücksgrenze zu Bahnflächen (Gleisflächen und gleisbegleitende Grünflächen) errichtet werden, können mangels eines Abstands zu dieser Grenze nicht auf diese verkürzt werden. Sie fallen deshalb mit einer Tiefe von bis zu maximal 4,5 m auf die jeweils westlich angrenzenden Bahnflächen. Das ist entsprechend den vorstehenden Ausführungen zur Verkürzung der Abstandsflächen der Gebäude wegen der Qualität dieser Flächen nach Art. 6 Abs. 2 Sätze 2 und 3 BayBO zulässig. Soweit es sich bei den unmittelbar angrenzenden Bahnflächen ebenfalls um Flächen für den Biotopkorridor handelt, wäre zur Vermeidung einer Beeinträchtigung der dort angrenzenden Biotopflächen ebenfalls eine Anböschung an die Lärmschutzwand von Bahnseite möglich, sofern die DB dies umsetzen möchte. Die Bahnflächen befinden sich hier jedoch nicht im Planungsumgriff. Auf ein Abrücken der Lärmschutzwand zugunsten einer Verkürzung der Abstandsflächen wird wegen der geringen Tiefe der Abstandsflächen und zur Situierung der Lärmschutzwand möglichst nah an der Lärmquelle verzichtet.

Im Bereich des Stellwerkgrundstücks (Flst. Nrn. 1767/15 und /16) ist die Lärmschutzwand (LSW 13 und 14) um 0,8 m von der Grundstücksgrenze abgerückt. Damit gilt die Regelung zur Verkürzung der Abstandsflächen auf die Grenze des Planungsgebiets. Diese Verkürzung führt künftig nicht zu ungesunden Arbeitsverhältnissen auf dem Stellwerkgrundstück. Die Wandhöhen der Lärmschutzwand betragen im Bereich

der LSW 13 vier Meter und im Bereich der LSW 14 drei Meter. Das Bestandsgebäude mit einem Abstand von ca. fünf Metern zur gemeinsamen Grundstücksgrenze erfährt damit hinsichtlich eines Lichteinfallswinkel von 45 Grad keine Beeinträchtigung. Gleiches gilt für einen Stellwerkneubau der bis auf einen Mindestabstand von drei Metern an die gemeinsame Grundstücksgrenze heranrückt. Auch in diesem Fall kommt der Lichteinfallswinkel von 45 Grad vor einem solchen Baukörper bzw. nur bei einer Wandhöhe von 0,2 m zu liegen. Die durchschnittliche Höhe einer Brüstungsunterkante eines Fensters im EG liegt bei ca. einem Meter. Folglich kann auf dem Stellwerkgrundstück auch in Bezug auf die Lärmschutzwand stets ein ausreichend unter 45 Grad belichteter Neubau errichtet werden.

### **Zusammenfassung**

Die Abstandsflächen werden im gesamten Planungsgebiet grundsätzlich durch die Festsetzung von Bauräumen in Kombination mit maximal zulässigen Wandhöhen festgelegt. Soweit dadurch eine Abstandsflächentiefe von 1 H unterschritten wird, gelten innerhalb des Planungsgebiets die sich daraus ergebenden Abstandsflächentiefen. Zu den Straßen und nach Westen zu den Bahnflächen hin gelten die Abstandsflächentiefen, die sich bis zur Mitte der angrenzenden Straße bzw. bis zur Grenze des Planungsgebiets ergeben.

Gesonderte Regelungen gelten nur in Bezug auf die Grundstücke Flst.Nrn. 1767/55 und 1818 und die Lärmschutzwand.

Soweit eine Verkürzung auf die Mitte der Rahein- und Ratoldstraße erfolgt, ist berücksichtigt, dass der 45 Grad Lichteinfallswinkel, soweit dieser die Straßenmitte überschreitet, stets auf der öffentlichen Verkehrsfläche zu liegen kommt. Straßenseitig gegenüberliegende Grundstücke sind von der Überschreitung nicht betroffen. Auf diesen erfolgt somit keine Beeinträchtigung der Belichtung und Belüftung und des Sozialabstands. Letzterer ist zudem bereits durch die Breite der zwischen dem Planungsgebiet und diesen Grundstücken liegenden Verkehrsfläche ausreichend gewahrt.

Die Überschreitung der Grenze des Planungsgebiets und in einem Teilbereich auch der Straßenmitte mit dem 45 Grad Lichteinfallswinkel im Bereich der Lerchenstraße bzw. zu dieser hin führt nicht zu einer Beeinträchtigung. Straßenseitig gegenüber befindet sich künftig eine Ausgleichsfläche für das Planungsgebiet, die mangels einer Unterschreitung des 45 Grad Lichteinfallswinkels auf der Fläche selbst in ihrer Funktion nicht beeinträchtigt wird. Im Übrigen betrifft die Überschreitung der Grenze des Planungsgebiets nur intensiv genutzte Ackerflächen, die keinen besonderen Belichtungs- und Belüftungsanforderungen unterliegen.

Gegenüber den Bahnflächen und den im Gebiet liegenden Ausgleichsflächen erfolgt eine Verkürzung der Abstandsflächen durch den Bebauungsplan auf die Grenze des Planungsgebiets. Diese Verkürzung führt ebenfalls zu keiner Beeinträchtigung. Die Bahnflächen sind im Bereich der Gleise als öffentliche Verkehrsfläche einzustufen, im Bereich der gleisbegleitenden Grünflächen, die zum Teil auch als Ausgleichsfläche durch eisenbahnrechtlichen Planfeststellungsbeschluss gesichert sind, sind sie als

tatsächlich bzw. rechtlich nicht überbaubare Flächen einzustufen. Es bestehen auch dort keine konkreten Anforderungen an eine bestimmte Belichtung und Belüftung. Soweit der gleisbegleitende Biotopverbundkorridor auf den privaten und den Bahnflächen eine bestimmte tagbezogene Besonnungsdauer benötigt, ist diese auch unter Berücksichtigung der Verkürzung auf ausreichend Flächen gewährleistet.

Bezogen auf das Stellwerkgrundstück Flst. Nrn. 1706 7/15 und /16 ergibt die Untersuchung des Lichteinfallswinkels von 45 Grad, dass sich für das grenznahe Bestandsgebäude keine Beeinträchtigung der Belichtung bei maximaler Ausnutzung des im Planungsgebiet gegenüberliegenden Bauraums ergibt. Gleiches gilt auch für einen in der Baukörperform identischen Neubau, der nur den Mindestabstand von drei Metern zur gemeinsamen Grundstücksgrenze einhält. Alternative Baukörperformen im grenznahen Bereich sind ebenfalls möglich, wenn diese mit entsprechenden Grundrissorientierungen oder gegebenenfalls Dachflächenfenstern ausgestaltet werden.

Innerhalb der Baugebiete und zwischen diesen bzw. zwischen den einzelnen Teilbaugebieten wurde bei der Zulassung von Bauräumen und Wandhöhen darauf geachtet, dass im späteren Bauvollzug ein möglichst großzügiger Spielraum hinsichtlich der Baukörpergestaltung verbleibt. Das führt dazu, dass sich bei maximaler Ausnutzung der Bauräume in einigen Bereichen grundsätzlich Beeinträchtigungen hinsichtlich einer ausreichenden Belichtung von schützenswerten Aufenthaltsräumen ergeben würden. Hier muss im späteren Bauvollzug nachgewiesen werden, dass die dort innerhalb der Bauräume konkret ausgestalteten Baukörper im Bereich von schützenswerten Aufenthaltsräumen ausreichend belichtet sind. Dass dieser Nachweis geführt werden kann bzw. hierfür ausreichend Baukörpergestaltungsmöglichkeiten im Bauvollzug zur Verfügung stehen, ist durch entsprechende Untersuchung des 45 Grad Lichteinfallswinkels auch am Beispiel der hinweislichen Baukörper verifiziert.

Gegenüber den außerhalb des Planungsgebiets gelegenen Grundstücken Flst. Nrn. 1767/55 und 1818 gelten im Süden die Abstandsflächen gemäß BayBO. Auf der Westseite dieser Grundstücke wurden die gegenüberliegend anfallenden Abstandsflächen auf die Teilbaugebietsgrenze verkürzt. Gegebenenfalls kann ein Kommunanbau im Rahmen des Bauvollzuges erfolgen.

Auch für die Bereiche der Lärmschutzwand, die nicht unmittelbar an Bahnflächen angrenzen, sondern an künftige naturschutzrechtliche Ausgleichsflächen, erfolgt – soweit erforderlich – eine Verkürzung der Abstandsflächen auf die Grenze des Planungsgebiets. Die Ausgleichsflächen selbst werden durch diese Verkürzung im Hinblick auf deren konkrete Ausgestaltung als angeböschte Flächen nicht beeinträchtigt. Gleiches gilt für die außerhalb der Grenze des Planungsgebiets gelegenen Bahnflächen. Soweit diese ebenfalls eine Ausgleichsflächenfunktion haben, können sie gleichfalls angeböschet werden. Im Übrigen handelt es sich um tatsächlich nicht überbaubare bzw. öffentliche Verkehrsflächen, für die keine besonderen Belichtungs- und Belüftungsanforderungen gelten. Im Bereich des Stellwerks ist durch den Abstand der Lärmschutzwand zur Grundstücksgrenze und durch deren maximale Höhe eine aus-



reichende Belichtung des bestehenden Gebäudes wie auch eines künftigen Neubaus mit verringertem Grenzabstand gewährleistet. Soweit die Abstandsflächen der Lärmschutzwand in den Bereichen, in denen diese unmittelbar an Bahnflächen angrenzt, mangels Verkürzungsmöglichkeit auf die Bahnflächen fallen, ist dies zulässig. Betroffen sind insoweit nur Flächen, die tatsächlich nicht überbaubar oder öffentliche Verkehrsflächen sind.

#### **4.7. Bauweise, überbaubare Grundstücksflächen und bauliche Gestaltung**

Die Festsetzung der überbaubaren Grundstücksflächen (Bauräume) erfolgt durch Baugrenzen und Baulinien gemäß Planzeichnung und textlichen Festsetzungen. Die überbaubaren Grundstücksflächen werden zu Gunsten von Frei- und Erschließungsflächen und zur Sicherung des angestrebten städtebaulichen Konzepts beschränkt. Die Bebauung in den Allgemeinen Wohngebieten folgt dem Konzept einer geöffneten Bebauung mit innen liegenden Höfen, die ein Geflecht von Freiräumen definiert.

Zur Sicherung der geplanten Gebäudestruktur und zur Abschirmung des Bahn- und Verkehrslärms sind die Gebäude innerhalb der Bauräume entlang deren baufeldaußenseitigen Baulinien und Baugrenzen entlang der Bahnstrecke in den Teilbaugebieten WA Nord(1)bis (3) und WA Süd(2) bis WA Süd(8) durchgehend, ohne Lücken, als geschlossene Lärmschutzbebauung herzustellen.

Im WA Süd(3) ist ein Durchgang insbesondere als Zugang zur Kita, aber auch als Verbindung zum Geh- und Radweg an der Biotopverbundachse vorgesehen. Zur Sicherung der Zuwegung ist im Bauraum ein Durchgang mit einer lichten Höhe von mindestens drei Metern und mit einer lichten Breite von mindestens sechs Metern auszuführen. Die Mindestbreite ergibt sich durch die erforderliche Breite der Leitungsschutzzone für die hier weiterhin mögliche neue Erdgashochdruckleitung in Ost-West-Richtung mit neuer Station nahe der Ratoldstraße.

Zwischen der festgesetzten Straßenverkehrsfläche und den Baukörpern sind Vorzonen mit einem überwiegend urbanen Charakter vorgesehen. Diese Bereiche sollen das Abstellen von Fahrrädern und weitere Nutzungen im Zusammenhang mit den Gebäudezugängen bis hin zu Flächen für Begrünung ermöglichen. Aus diesem Grund sind die jeweiligen Bauräume der Teilbaugebiete in einem Abstand zwischen minimal 0,30 m bis maximal 4,90 m zur Straßenverkehrsfläche konzipiert und in der Satzung entsprechend festgesetzt.

Unter Berücksichtigung einer künftigen baulichen Entwicklung des außerhalb des Planungsumgriffs liegenden Stellwerks werden die im Bereich WA Süd(7) festgesetzten Lärmschutzwände nach Norden und Osten um jeweils 0,8 m von der Grundstücksgrenze des Stellwerks abgerückt.

Es wird eine Überschreitung der Baugrenzen und Baulinien ausschließlich in den Obergeschossen gegenüber den festgesetzten Straßenbegrenzungslinien um bis zu 0,5 m sowie gegenüber den Gehrechtsflächen und um bis zu 0,8 m durch offene Vortritte bei Loggien sowie zur Gliederung und Strukturierung der Gebäudekubatur vortretende Gebäudeteile (insbesondere Balkone, Erker) zugelassen. Diese Begrenzung

erlaubt in ausreichendem Maß eine Fassadengliederung, sichert aber gleichzeitig ein noch ruhiges Fassadenbild sowie insbesondere im Straßenraum bei maximal 0,5 m tiefen Vorbauten die erforderlichen Baumpflanzungen. Um sicherzustellen, dass die Bauräume nicht übermäßig ausgeweitet werden, sind die Überschreitungen in der Fläche untergeordnet in der Gesamtfassade auszuführen.

Um die im Norden des WA Nord(3) in der Herbergstraße verlaufende Kanalschutzzone, die nicht überbaut werden darf, von einer Überbauung frei zu halten, werden im WA Nord(3) in der zur Herbergstraße orientierten Nordfassade des westlichen Bau- raums Überschreitungen der Baugrenze und Baulinien durch Vorbauten auch im ers- ten Obergeschoss ausgeschlossen.

Überschreitungen der festgesetzten Baugrenzen werden, mit Ausnahme von WA Nord(3) südlicher Bauraum, WA Nord(4) und WA Süd(1), in den Bereichen in den In- nenhöfen der jeweiligen hinweislich dargestellten Baufelder zwischen den festgesetz- ten Bauräumen zu den Grünbereichen in den Innenhöfen hin, ausschließlich in den Obergeschossen, durch Balkone und Erker um maximal 1,50 m, sowie jeweils in un- tergeordneter Breite durch Terrassen mit maximal 2,50 m Tiefe und durch ebenerdige Licht- und Lüftungsschächte um bis zu 1,25 m zugelassen. Dadurch wird ausge- schlossen, dass städtebaulich übergroße Elemente dort vor der Baugrenze vortreten und noch weitergehend die engen Innenhöfe Minderungen erfahren.

Fluchtbalkone und -treppen von Kindertageseinrichtungen dürfen mit einer maximalen Tiefe von 1,5 m die Baugrenze im Bereich der hinweislich dargestellten Freispielflä- chen überschreiten. Die Errichtung des zweiten Rettungsweges kann damit auch durch Fluchtbalkone und -treppen vor der Fassade und nicht nur innerhalb des Ge- bäudes erfolgen.

Ein geringfügiges Zurücktreten von Gebäudeteilen von den Baulinien ist zulässig, so- weit dies zugunsten einer gegliederten Fassade aus Gestaltungsgründen vorgesehen wird und dies hinsichtlich des Lärmschutzes vertretbar ist. Damit soll eine vielfältige Fassadengliederung ermöglicht werden.

Um die städtebaulich prägenden Rücksprünge in der Fassade im WA Nord(3) und WA Süd zu sichern, sind die Außenfassaden pro Bauraum ab einer Mindestlänge von 20 m durch Rücksprünge von mindestens 1,50 m Tiefe und mindestens gleicher Brei- te in unregelmäßigem Abstand zu gliedern. Ein entsprechendes Abrücken von Bauli- nien wird dabei zugelassen. Zur Umsetzung der aus dem Wettbewerbsergebnis und der Rahmenplanung resultierenden gegliederten und polygonalen Bauweise, sind die städtebaulich prägenden Rücksprünge geregelt, um das äußere Erscheinungsbild so zu gestalten, dass durch unterschiedliche Rücksprünge eine stärker gegliederte Poly- gonalität zu erzeugen, die je Rücksprung insofern nur einmalig einen 90 Grad Winkel zulässt. Detaillierte Regelungen zur Sicherung der polygonalen Baukörperstruktur sind Teil des Gestaltungsleitfadens.

Um eine optische Beeinträchtigung der Gebäude durch Antennen und Satellitenanla-

gen zu vermeiden, sind diese an den Fassaden nicht zulässig.

#### **4.8. Nebenanlagen, Trafostationen, Erdgasregelstation**

Die Errichtung oberirdischer Nebenanlagen soll auf das notwendige Minimum beschränkt werden, so dass die Freiflächen v. a. zur Begrünung und Erholung der Bewohner\*innen zur Verfügung stehen. Daher sind in den Allgemeinen Wohngebieten solche Nebenanlagen gemäß § 14 Abs. 1 BauNVO sowie Trafostationen in die Gebäude zu integrieren. Hiervon ausgenommen sind lediglich Nebenanlagen für Kindertageseinrichtungen, Kinderspielplätze, nicht nach Fahrradabstellsatzung (FabS) pflichtige oberirdische Fahrradabstellplätze. Diese sind auch außerhalb der Bauräume zulässig.

Für Fahrradstellplätze und Werbeanlagen sind jeweils zusätzliche Regelungen getroffen.

Auf Höhe des WA Süd(1) ist westseitig im Straßenraum voraussichtlich eine Bushaltestelle vorzusehen. Falls hier der Platzbedarf für einen Fahrgastunterstand künftig nicht vollständig innerhalb der Verkehrsfläche umsetzbar sein sollte, wird im WA Süd(1) im Vorgartenbereich (Fläche zu begrünen und zu bepflanzen) ein Fahrgastunterstand in einer Tiefe von maximal zwei Metern ab der Straßenbegrenzungslinie und in einer Länge von maximal sieben Metern zugelassen, ausgenommen davon ist der festgesetzte Ein- und/oder Ausfahrtbereich der Gemeinschaftstiefgarage. Vorbehaltlich einer Gestattung durch die/den Eigentümer\*in ist somit in der Umsetzung eine Flexibilität für eine Situierung ermöglicht.

Unmittelbar an der Ratoldstraße wird eine Fläche für Ver- und Entsorgung für eine Erdgasregelstation mit einer zulässigen Grundfläche von 10 m<sup>2</sup> festgesetzt, welche hier insbesondere für Wartungsarbeiten gut erreichbar ist.

#### **4.9. Fahrradabstellplätze**

Aus gestalterischen Gründen und aufgrund der nur eingeschränkt zur Verfügung stehenden Freiflächen sind die bauordnungsrechtlich erforderlichen Fahrradabstellplätze für Wohnnutzungen nur innerhalb der Bauräume in die Gebäude integriert oder unterirdisch auch außerhalb der Bauräume in der Tiefgarage oder Gemeinschaftstiefgaragen integriert nachzuweisen. Weitere, nicht pflichtige Fahrradabstellplätze für Wohnnutzungen (Besuchsstellplätze) sind auch außerhalb der Gebäude als offene, nicht überdachte Fahrradabstellanlagen im Bereich der Hauszugänge in untergeordneter Anzahl zulässig, soweit das Erscheinungsbild der angrenzenden Freiflächen nicht wesentlich beeinträchtigt wird. Dies dient einerseits der Förderung des Fahrradverkehrs und andererseits dazu, das Erscheinungsbild der Freiflächen nicht zu beeinträchtigen und die Innenhöfe von Fahrradabstellflächen frei zu halten.

## 4.10. Verkehr, Erschließung

### 4.10.1. Verkehrskonzept

#### **Motorisierter Individualverkehr (MIV)**

Die Haupteerschließung erfolgt über die Ratold- und die Raheinstraße. Von hier ist der Kfz-Verkehr an die beiden Hauptstraßen des Sekundärnetzes (Dülferstraße im Norden und Lerchenstraße im Süden) an das übergeordnete Primärstraßennetz der Landeshauptstadt München angebunden.

Das Quartier selbst ist für den MIV grundsätzlich gesperrt. Lediglich für die Kindertageseinrichtungen, insbesondere zur Ver- und Entsorgung und Andienung der Freispielflächen zur Pflege, für Pflegezu- und -ausfahrten zu bahnseitigen Ausgleichsflächen als auch für zwei Zugänge Katastrophenschutz zu den Bahnflächen sowie für das Stellwerk auf Flst. Nr. 1767/15 werden Fahrbeziehungen auf den im Plan festgesetzten Dienstbarkeitsflächen zugelassen.

Um die verkehrliche Verbindungsfunktion der nördlichen Raheinstraße und dabei auch die Bestandszufahrt zu den Gebäuden Raheinstraße 44 und 46 zu sichern, wird diese als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt.

#### **Verkehrsmengen**

Das Verkehrsgutachten (TÜV Rheinland Verkehrsuntersuchung 19.11.2020) kommt zu dem Ergebnis, dass durch die geplante Nutzung innerhalb des Planungsgebiets ein Neuverkehr von ca. 2.180 Kfz/Tag entsteht. Beurteilungsgrundlage ist das Jahr 2035 als Prognosehorizont.

Bereits ohne Realisierung des neuen Quartiers im Planungsgebiet des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2108a kommt es im Bereich des Planungsumgriffes zu einer Verkehrszunahme gemäß dem Verkehrsgutachten bis zum Jahr 2035 (Prognose-nullfall 2035; ohne BP 2108a). Das Verkehrsgutachten hat hierzu alle denkbaren verkehrlichen Entwicklungen (worst case) betrachtet. Dazu wurden entsprechend die zu erwartenden Planungen bzw. Umsetzungen der Planungsgebiete Hochmuttinger Straße/Herbergstraße Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2106, des Lerchenauer Feld Bebauungsplan mit Grünordnung in Aufstellung Nr. 2138 als auch der Quartiersmitte des Planungsgebietes BP 2108b zwischen Dülferstraße und Bernhardstraße mit betrachtet, die bereits einen entsprechenden Planungsstand aufweisen. Außerdem wird als worst case berücksichtigt, dass gegebenenfalls die Verlängerung der Schleißheimer Straße entfallen soll und es für die Höhenfreimachung des Bahnüberganges (BÜ) Lerchenstraße noch keine Planfeststellung gibt. Ebenfalls findet die allgemeine verkehrliche Entwicklung in und um München Berücksichtigung.

Dabei weist die Dülferstraße in ihrer Funktion als Querverbindung in Ost-West Richtung den höchsten verkehrlichen Zuwachs auf.

Gemäß Prognoseplanfall 2035 des Verkehrsgutachten wird sich durch die Umsetzung der Planung im Umgriff des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 2108a der Verkehr im Verhältnis zur gesamten verkehrlichen Entwicklung im Bereich der Dülferstraße

ße und Lerchenstraße und im nördlichsten Bereich der Raheinstraße eher geringfügig erhöhen.

Bei dem Prognosenufall 2035 ist festzustellen, dass sich der Zuwachs zum Einen bereits maßgeblich sowohl aus der verkehrlichen Gesamtentwicklung (zzgl. der zu erwartenden Planungsgebiete Hochmuttinger Straße/Herbergstraße, des Lerchenauer Felds) als auch zum Anderen aus dem zu erwartenden Ausbau der geplanten Quartiersmitte (BP 2108b) zwischen Bernhardstraße und Dülferstraße mit einem Verwaltungs- und Einkaufsstandort und einer integrierten P&R-Anlage mit künftig 300 Stellplätzen ergibt. Dabei wurde zugrunde gelegt, dass die künftige Quartiersmitte vollständig über die Dülferstraße erschlossen wird, um eine Belastung des Wohnquartiers an der Ratoldstraße selbst soweit möglich von externem Verkehr freizuhalten.

Im Prognoseplanfall verändert sich das Verkehrsaufkommen in der Ratoldstraße nördlich der Weitlstraße nicht. Im südlichen Abschnitt erhöht sich das Verkehrsaufkommen im Prognoseplanfall gegenüber dem Prognosenufall um 10 %.

#### **Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte im Planfall 2035 (Prognosehorizont)**

Im Rahmen der verkehrstechnischen Untersuchung wurde die Leistungsfähigkeit der bestehenden, maßgebenden Knotenpunkte beurteilt. Hierbei handelt es sich um die Knotenpunkte Dülferstraße/Raheinstraße, Dülferstraße/Ratoldstraße, Ratoldstraße/Weitlstraße, Lerchenstraße/Ratoldstraße.

Die beiden Knotenpunkte Ratoldstraße/Weitlstraße und Lerchenstraße/Ratoldstraße sind weiterhin sehr leistungsfähig, so dass ein Knotenpunktumbau nicht erforderlich ist.

Wesentliches Ergebnis hinsichtlich der Beurteilung der Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte ist aber, dass bereits ohne Realisierung des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2108a die Knotenpunkte an der Dülferstraße/Raheinstraße und Dülferstraße/Ratoldstraße nicht mehr leistungsfähig und Maßnahmen zu empfehlen sind. Die festgesetzten öffentlichen Verkehrsflächen haben die erforderliche Breite für die Schaffung zusätzlicher Abbiegespuren und damit einer verbesserten Knotenpunktgestaltung. Für den Knotenpunkt Dülferstraße/Raheinstraße sollen für eine notwendige Erweiterung erstmals Leerrohre der Lichtzeichenanlage (LZA) vorgesehen werden, um im Falle stark steigender Verkehrszahlen adäquat verkehrstechnisch reagieren zu können. Etwaige Abbiegespuren können parallel mit den Leerrohren der Signalisierung umgesetzt werden. Beim Umbau des Knotenpunktes Dülferstraße/Ratoldstraße ist eine Lichtzeichenanlage bauseitlich schon jetzt vorzusehen.

Bei Eintreten der o. g. verkehrsvermehrenden Effekte aus der worst-case Betrachtung, könnte es auch mit einer LZA am Knoten Raheinstraße/Dülferstraße zu Rückstauungen im Bereich der Bahnunterführung Dülferstraße kommen, die aus Sicht der Verkehrssicherheit kritisch gesehen wird. Eine teilweise oder umfänglichere Verlegung der Zu- und/oder Abfahrt der Quartiersmitte wäre dann über die Bernhardstraße aus gutachterlicher Sicht prüfbar und denkbar, soweit nicht anderweitige, nachfolgend

aufgelisteten Maßnahmen zur Problemvermeidung beitragen.

- Verlagerung des allgemeinen Verkehrswachstums auf den Umweltverbund und neuer Mobilitätskonzepte
- Untersuchungen, wie die verkehrlichen Entlastungseffekte der Verlängerung der Schleißheimer Straße an die A99 anderweitig erzeugt werden können.
- Eine Entlastung durch die Höhenfreimachung des Bahnübergangs Lerchenstraße wurde nur deshalb nicht unterstellt, da dieses Projekt noch nicht planfestgestellt ist bzw. noch keine ausreichende Planungstiefe besitzt. Bei einer Höhenfreimachung ist aber ein Entlastungspotential der untersuchten Knotenpunktsbereiche zu erwarten.
- Die Verkehrserzeugung durch die Quartiersmitte B-Plan Nr. 2108b ist noch nicht abschließend festgelegt, hier wird noch u.a. durch die hohe Lagegunst zum ÖPNV noch Verbesserungspotential gesehen.

Aus diesen Gründen ist ein bedarfsgerechter Ausbau der Knoten vorgesehen.

Durch die Berücksichtigung der Umbaumöglichkeiten der Knotenpunkte Ratoldstraße/Dülferstraße und Raheinstraße/Dülferstraße im Rahmen des Bebauungsplanes kann im Bedarfsfall das prognostizierte zusätzliche Verkehrsaufkommen aus dem Planungsgebiet und aufgrund der prognostizierten allgemeinen verkehrlichen Entwicklungen verträglich abgewickelt werden. Hierbei sollen jedoch zunächst die tatsächliche Veränderungen des Verkehrsaufkommens abgewartet werden, um die erforderlichen Umbaumaßnahmen qualifiziert anhand der Realität bewerten und adäquat und zielgerichtet umsetzen zu können. Hierbei sind auch andere verkehrsplanerische Maßnahmen im Münchner Norden und deren Effekte auf die Verkehrsverteilung und vor allem den Modal-Split zu berücksichtigen.

### **Fuß- und Radverkehr**

Das Planungsgebiet wird auch für den Fuß- und Radverkehr in das bestehende Wegenetz eingebunden. Ergänzend zu den gemäß der Festsetzungen auszubauenden und zu verbreiternden Straßenverkehrsflächen im Planungsgebiet wird ein enges Wegenetz in Form einer diagonalen Wegestruktur zwischen den Bauräumen und insbesondere in Form eines bahnbegleitenden Fuß- und Radweges für die Allgemeinheit über Dienstbarkeitsflächen gesichert. Dadurch entstehen sowohl in Nord-Süd- als auch in Ost-West-Richtung neue Wegeverbindungen.

Über die Geh- und Radfahrrechte in Ost-West-Richtung wird eine Durchlässigkeit des Quartiers für Fußgänger\*innen sowie Radfahrer\*innen geschaffen und der Nachbarschaft und den Bewohner\*innen im östlichen Stadtteil von Feldmoching eine attraktive Anbindung an den U- und S-Bahnhaltepunkt ermöglicht. Eine optimale Anbindung an den U- und S-Bahnhof Feldmoching bietet auch der durchgehende Fuß- und Radweg entlang der Bahn.

Über diesen Fuß- und Radweg entlang der Bahn mit einer Mindestbreite von zum größten Teil 5,50 m sind sowohl die öffentlichen Grünflächen im Norden als auch die

integrierten Kitas nördlich und südlich der Dülferstraße für alle neuen Wohnquartiere erreichbar. Eine geringere Breite des Fuß- und Radweges ist nur in wenigen Teilbereichen gegeben, an denen dieser nicht gleichzeitig auch als Feuerwehrezufahrts- und aufstellflächen notwendig ist. Der Weg dient ebenfalls der Anbindung an die Naherholungsgebiete des Münchner Nordens, wobei der Weg durch eine geplante Fuß- und Radwegebrücke im Kreuzungsbereich Dülferstraße ein gefahrloses Überqueren der Straße ermöglicht. Um Begegnungsverkehr durch Fußgänger\*innen sowie Radfahrer\*innen, die Befahrbarkeit der Brücke durch Räumfahrzeuge mit einem Gewicht von 7,5 t sowie durch unplanmäßige Befahrbarkeit eines Fahrzeugs mit einer Gesamtbreite von 2 m und einer Bremslast von  $Q_{rk}=72$  kN zu sichern, ist die Überbauung (Brücke) mit einer lichten Mindestbreite von 5,00 m über der Fahrbahn der Dülferstraße und zudem die Geh- und Radwegsfläche als dinglich zu sichern festgesetzt.

Darüber hinaus ist innerhalb der Ratoldstraße zusätzlich eine Radwegverbindung durch die Errichtung von Fahrradschutzstreifen vorgesehen. Durch die Festsetzungen werden die erforderlichen Breiten der Fuß- und Radwege und Straßen gewährleistet.

Innerhalb der Straßenverkehrsfläche der Bernhardstraße südlich der P+R-Anlage ist, soweit dieser nicht andere Belange wie beispielsweise Rettungswegflächen vor dem Bahnhofzugang entgegenstehen, eine B+R-Anlage im Rahmen der Umsetzung zu prüfen.

In westlicher Verlängerung der Herbergstraße wird ein Ausbau der bestehenden Geh- und Radwegunterführung der Bahnanlagen in Form einer Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung geplant (siehe Punkt 4.10.2).

#### **4.10.2. Straßenverkehrsflächen**

Aufgrund der prognostizierten Verkehrszunahme ist im Hinblick auf die im vorliegenden Bebauungsplan neu entstehenden Wohneinheiten eine Anpassung des Straßenprofils der Ratoldstraße und Raheinstraße an die zukünftigen Anforderungen erforderlich. Um die Radverkehrsführung (Nebenroute gemäß Radverkehrsplan) und Stadtbuslinienführung in der Ratoldstraße zu sichern, ist eine Neuordnung des Straßenprofils der Ratoldstraße vorgesehen.

Die geplante Straßenverkehrsflächen an der Kreuzung von Bernhardstraße und Ratoldstraße beanspruchen zum Teil private Flächen (Flst. Nr. 1818/1 und 1818/2). Auf Höhe des Grundstücks Bernhardstraße 63 ist ein Straßenquerschnitt mit einer Breite von 15,00 m geplant. Dieses Maß wird benötigt, um beidseitige Gehwege mit jeweils 2,50 m Breite und beidseitige Fahrradschutzstreifen mit jeweils 1,75 m Breite unterbringen zu können. Der bestehende Straßenquerschnitt reicht dafür nicht aus. Zwischen östlicher Straßenbegrenzungslinie und Grundstücksgrenze Bernhardstraße 63 beträgt die Breite zehn Meter. Die Festsetzung der öffentlichen Verkehrsfläche in der vorgesehenen Breite ermöglicht hier, dass den verkehrlich aktuell erforderlichen Breiten eines zweiseitigen Fußweges, eines zweiseitigen Fahrradschutzstreifens und einer Fahrbahn mit Eignung für Busbegegnungsverkehr entsprochen werden kann.

Zudem bestehen in diesem Bereich bereits durch den Bebauungsplan Nr. 1119 bzw. übergeleitete Straßenbegrenzungslinien, lediglich der Ausbau wurde bisher nicht in voller Breite umgesetzt.

Zugunsten eines beidseitigen und nicht mehr nur einseitigen Gehweges, erfolgt die Verbreiterung der Bernhardstraße geradlinig im Süden. Auf diese Weise wird ein verbesserter Zugang zum U- und S-Bahnhof Feldmoching und dem sich anschließenden Platz erreicht.

Die bisherigen Erwerbsverhandlungen für die erforderlichen privaten Teilflächen waren bislang nicht erfolgreich; falls ein freihändiger Erwerb nicht erfolgreich sein sollte, ist die Einleitung eines Enteignungsverfahrens aus oben genannten Gründen vorgesehen.

### **Radverkehr**

Um in Nord-Süd-Beziehung einen beidseitigen Radweg in Form eines Fahrradschutzstreifens mit einer Breite von jeweils mindestens 1,50 m mit einem Sicherheitsstreifen mit einer Breite von jeweils 0,50 m entlang Längsparkern in der Ratoldstraße unterbringen zu können, wird die Ratoldstraße zwischen Franz-Kötterl-Straße und Malvenweg von 15,0 m auf 19,50 m ausgebaut. Zwischen Dülferstraße und Franz-Kötterl-Straße erfolgt der Ausbau entsprechend den vorhandenen Straßenbegrenzungslinien von 10,00 m auf 15,00 m Breite, ohne Längsparkler und mit beidseitigen Fahrradschutzstreifen mit je 1,75 m Breite. Der Radweg wird über den Knotenpunkt Ratoldstraße/Dülferstraße geführt. In der Raheinstraße wird der Radverkehr (Hauptroute gemäß Radverkehrsplan) auf der Fahrbahn geführt.

Diese Radwegkonzeption in Ratold- und Raheinstraße wird zudem ergänzt mit einer zusätzlichen bahnparallelen Radwegsverbindung für die Vernetzung im Quartier. Diese bahnparallele Radwegsverbindung ist sogar ohne Kreuzungspunkte mit dem MIV.

Eine wichtige Ost-West-Verbindung (Nebenroute im Radverkehrsplan) stellt eine Geh- und Radwegunterführung der Bahnanlagen dar, welche sich in westlicher Verlängerung der Herbergstraße befindet.

Diese wird in der Planung in Form einer Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung berücksichtigt. Zur Sicherstellung der verkehrlichen Durchgängigkeit ist in diesem Bereich eine Öffnung in der neu geplanten Lärmschutzwand mit einer maximalen Breite von neun Metern und einer maximalen lichten Höhe von drei Metern auszuführen.

Aufgrund des fortgeschrittenen Planungsstandes zum Zeitpunkt der Übernahme des „Radentscheids“ vom 24.07.2019 sowie dem dazugehörigen Beschluss der Vollversammlung des Stadtrats der Landeshauptstadt München (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 15572), wurde für die Umsetzung der Radverkehrsanlagen die geltenden Richtlinien zugrunde gelegt.

Aus Sicht des Referates für Stadtplanung und Bauordnung stellt die vorgelegte Planung, die Ergebnis einer intensiven Abstimmung ist, eine deutliche Verbesserung für



den Radverkehr dar. So werden im nördlichen Bereich der Ratoldstraße von der Kreuzung Dülferstraße bis zur Franz-Kötterl-Straße aufgrund angrenzender privater Flächen Breiten der öffentlichen Verkehrsflächen festgesetzt, die neben den erforderlichen Fahrspuren einen beiderseitigen Fahrradschutzstreifen mit jeweils 1,75 m Breite ermöglichen, sowie anschließend südlich der Franz-Kötterl-Straße beiderseitiger Fahrradschutzstreifen (inklusive einem Sicherheitsbereich von 0,5 m) mit insgesamt 2 m Breite vorgesehen. Diese entsprechen nicht vollumfänglich den im Radentscheid geforderten Breiten von jeweils 2,3 m. Die Planung stellt aber im Sinne einer gerechten Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange (wie z. B. Grundstücksverfügbarkeiten, Verkehrsmengen, Grünbelange, etc.) und Verkehrsarten mit beidseitigen Fahrradschutzstreifen sowie einem zusätzlichen bahnparallelen Radwegangebot die bevorzugte Lösung dar und soll mit diesem Bebauungsplanes umgesetzt werden.

In einer am 09.01.2020 stattgefundenen Dialogrunde mit Vertreter\*innen der Radentscheidinitiative und Vertreter\*innen des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, lobten die Initiator\*innen die Planung des zusätzlich bahnbegleitenden Radweges. Sie gaben zu bedenken, dass die Planung der primären Radverkehrsanlage in der Ratoldstraße nicht den Richtwerten des Radentscheids entspreche, wenngleich auch die Kenntnis über den derzeitigen Projektstand und die Dringlichkeit des Projektfortschritts bekannt sei.

Seitens der Initiator\*innen des Radentscheids wurden zwei alternative Vorschläge unterbreitet, wie man die Radverkehrsführung in der Ratoldstraße verbessern könnte:

- Alternative 1:  
Tempo 30 in der Ratoldstraße und optische Trennung des zusätzlichen und insoweit optionalen Fuß- und Radweges entlang der Bahntrasse. Zudem sollten im Zuge der Umsetzung die abbiegenden Wegebeziehungen des bahnseitigen Fuß- und Radweges abgerundet werden.

Diese Forderungen der Initiator\*innen sind seitens des Referates für Stadtplanung und Bauordnung begrüßt worden, wenngleich im Bebauungsplan keine Entscheidung zugunsten Tempo 30 getroffen werden kann. Die letztendliche Entscheidung über eine Möglichkeit von Tempo 30 muss im Vollzug geprüft und soweit möglich vorgenommen werden.

- Alternative 2:  
Soweit Tempo 30 nicht möglich ist: Einseitige Entfernung der Parkbucht (PB) mit Baumpflanzungen auf der Ostseite im Straßenraum zugunsten breiterer Radwege mit 2,30 m + 0,5 m Sicherheitsabstand und ersatzweise Vergrößerung der Tiefgaragen.

Die Folgen wären bestenfalls ein ostseitiger Entfall von ca. 57 oberirdischen möglichen Besuchsstellplätzen (von insgesamt 85 westseitig und ostseitig möglichen Stellplätzen) entlang der Ratoldstraße und ein Verlust von 5 großen

Bäumen. Ostseitig bestehen derzeit 45 Stellplätze, welche damit ersatzlos entfallen würden. Im Falle eines Entfalles der westseitigen Längsparkplätze mit Baumpflanzungen würden dort ca. 28 mögliche Besuchsstellplätze entfallen. Zudem würden auf der westlichen Straßenseite 26 Baumpflanzungen entfallen. Dies sieht das Referat für Stadtplanung und Bauordnung aus folgenden Gründen als sehr kritisch an: der Straßenraum ist wichtiges Verbindungsglied zwischen bestehender östlicher Bebauung und dem geplanten Wohnquartier, wobei die Baumpflanzungen wesentliches Element für die Nutzbarkeit des Straßenraumes v. a. für Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen aufgrund der Beschattungsleistung und Staubfilterung sind. Gerade an heißen Sommertagen kommt den Bäumen eine sehr wichtige Funktion in Bezug auf das Mikroklima vor Ort zu, da sie aufgrund ihrer Verdunstungsleistung einen spürbaren Einfluss in Bezug auf die Temperatur (Kühlung) haben. Ein Verzicht auf Baumpflanzungen im Straßenraum zugunsten zusätzlicher Versiegelungen widerspricht damit auch den Zielen des Klimaschutzes und der Klimaanpassung.

Auch erscheint der Bevölkerung vor Ort und der örtlichen Politik die Schaffung von 900 Wohnungen ohne entsprechend zugehörige Neuschaffung von Besuchsstellplätzen im Straßenraum nicht vermittelbar. Zusätzlich müssten aufgrund des enormen Parkdrucks vor Ort (Anwohner\*innen, Besucher\*innen und graues P&R) die entfallenen oberirdischen Stellplätze anderweitig ersetzt werden. Dies könnte nur in größeren Tiefgaragen umgesetzt werden. Eine weitere flächenmäßige Ausdehnung der Tiefgaragen über die bereits getroffenen Festsetzungen hinaus ist jedoch aufgrund fehlender zusätzlicher Flächen nicht möglich. Aufgrund des hohen Grundwasserstands ist eine weitere Tiefgaragen-ebene ebenfalls nicht möglich.

### **Busverkehr**

Für den Busbegegnungsverkehr ist auf der Ratoldstraße eine Fahrbahn von 6,50 m Breite vorgesehen und wird durch die Festsetzungen ermöglicht.

Bei der Straßenplanung wurde zudem der Platzbedarf für die momentan bestehende Bushaltestelle der beiden Stadtbuslinien auf Höhe des U- und S-Bahnhaltepunktes (Haltestelle Feldmoching Bahnhof Ost) in der Ratoldstraße auf der Westseite zwischen Bernhard- und Franz-Kötterl-Straße und auf der Ostseite zwischen Dülferstraße und Bernhardstraße berücksichtigt.

Des Weiteren sieht die derzeitige hinweislich dargestellte Straßenplanung einen zusätzlichen Bushalt an der West- und Ostseite der Ratoldstraße zwischen Jakob-Sturm-Weg und Weitlstraße vor, da zukünftig wahrscheinlich eine weitere Stadtbuslinie in der Ratoldstraße geführt werden soll.

### **Stellplätze im Straßenraum**

Die Aufweitung der Straßenverkehrsflächen ermöglicht auch die Unterbringung von Stellplätzen (Längsparker mit einer Breite von zwei Metern) im öffentlichen Straßenraum alternierend mit Baumstandorten. Die Stellplätze werden in der Raheinstraße auf der Westseite und in der Ratoldstraße zwischen Franz-Kötterl-Straße und Mal-

venweg beidseitig vorgeschlagen. Aufgrund der vorhandenen Erdgas-Hochdruckleitung im östlichen Straßenraum zwischen Rambert- und Malvenweg sind ggf. auf der Ostseite der Ratoldstraße lediglich zwischen der Franz-Kötterl-Straße und dem Rambertweg alternierend Baumpflanzungen möglich. In der Ratoldstraße im Abschnitt zwischen Dülferstraße und Bernhardstraße orientiert sich die festgesetzte Straßenverkehrsfläche an den bestehenden Straßenbegrenzungslinien. Aus diesem Grund bietet der Straßenraum hier keinen Platz zur Unterbringung für Parkbuchten.

#### **4.10.3. Mobilitätskonzept**

Um den zukünftigen verkehrlichen Belastungen gerade in den Stadtbezirken im Münchner Norden gerecht zu werden, müssen die verkehrlichen Infrastrukturen und die Mobilitätsangebote in einem großräumigen Kontext betrachtet und bewertet werden. Die Verzahnung von vorhandenen mit neuen Angeboten steht dabei besonders im Fokus.

Hierzu wird derzeit für den 24. Stadtbezirk Feldmoching-Hasenberg ein Verkehrskonzept erarbeitet. Ziel ist es, ein Verkehrskonzept für den Stadtteil Feldmoching-Hasenberg zu entwickeln, bei dem der Schwerpunkt auf der Ertüchtigung des ÖPNV und der Nahmobilität liegt, um somit das Ziel der Reduzierung des MIV und damit die Stadt der kurzen Wege zu fördern. Neben dem mittelfristig (Planungshorizont 2030) geplanten, durchgehenden 10-Minuten-Takt auf den Buslinien der MVG wird bereits seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2020 ein tagsüber durchgehender 5-Minuten-Takt auf der U-Bahn ab Feldmoching angeboten. Dies ist bereits im Vorgriff der anstehenden Siedlungsmaßnahmen erfolgt und dürfte die Nachfrage auch zukünftig passend abdecken.

Eine sichere, barrierefreie und möglichst direkte Erreichbarkeit zu Fuß und mit dem Fahrrad zu allen Einrichtungen des täglichen Bedarfes innerhalb der Quartiere und des gesamten Stadtbezirkes spielen hier ebenso eine bedeutende Rolle wie die Berücksichtigung der Mobilitätsbedürfnisse der Bürger\*innen.

Aus dem gesamtstädtischen Blickwinkel sind aus lufthygienischer Sicht Maßnahmen zur Reduktion des emissionsstarken motorisierten Individualverkehrs wünschenswert. Daher wird der Planungsbegünstigten empfohlen, ein Mobilitätskonzept im Rahmen des geplanten Wohnquartiers zu erstellen und umzusetzen. Im Bauvollzug wäre damit bei Erfüllung der Vorgaben eine Reduzierung der erforderlichen Stellplätze möglich. Von einer Festsetzung eines zwingenden Anteils, die nach Art. 81 Abs. 2 i. V. m. Abs. 1 Nr. 4 BayBO möglich wäre, wird hier abgesehen, um die Entscheidung im Vollzug flexibel zu ermöglichen.

Gegebenenfalls werden künftig nach Abschluss des noch laufenden Gesetzgebungsverfahrens über das Gebäude-Elektroinfrastrukturgesetz (GEIG) weitergehende Regelungen eingeführt.

#### **4.11. Kfz-Stellplätze, Tiefgarage/Gemeinschaftstiefgaragen, Grundstückszu- und -ausfahrten**

##### **Kfz-Stellplätze**

Im Planungsgebiet ist die Anzahl an nachzuweisenden, pflichtigen Stellplätzen gemäß

Art. 47 BayBO in Verbindung mit der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt München geregelt. Entsprechend der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt München ist in der Regel ein Stellplatz je Wohnung nachzuweisen.

Gemäß des Beschlusses des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung „Stellplatzschlüssel im Wohnungsbau“ vom 29.06.2016 (Sitzungsvorlagen Nr. 08-14 / V 13593) kann der Stellplatzschlüssel durch Vorlage eines Mobilitätskonzepts bzw. im geförderten Mietwohnungsbau differenziert nach den einzelnen Förderwegen bis auf 0,3 Stellplätze je Wohneinheit reduziert werden. Dieser Wert stellt nur eine „Kann“-Situation dar. Ob und inwiefern von einer weiteren Stellplatzreduzierung ausgegangen werden kann, ist eine Frage der Umsetzung und davon abhängig, ob freiwillig ein Mobilitätskonzept der Bauherr\*innen vorgelegt wird.

Um in den dicht bebauten Gebieten die Freiraumnutzungen nicht einzuschränken, sind Stellplätze gemäß Art. 47 BayBO i. V. m. der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt München mit Ausnahme der Teilbaugebiete WA Nord(4) und WA Süd(3) nur in der Tiefgarage bzw. in Gemeinschaftstiefgaragen zulässig. Darüber hinaus wird zusätzlich eine Festsetzung bzgl. weiterer neuer Besuchstellplätze getroffen.

Das Teilbaugebiet WA Nord(4), Raheinstraße 3, bietet aufgrund seiner geringen Größe und dem als zu erhalten festgesetzten Baumbestand keine Möglichkeit zur Realisierung einer Tiefgarage. Zudem soll das bestehende Gebäude erhalten werden können. Daher besteht hier die Möglichkeit, den erforderlichen Stellplatznachweis (derzeit grds. ein Stellplatz je Wohnung) oberirdisch auf dem Grundstück zu führen. Unter der Voraussetzung einer privatrechtlichen Einigung können alternativ die erforderlichen Stellplätze für das WA Nord(4) in der Tiefgarage des WA Nord(3) untergebracht werden.

Die Tiefgarage bzw. Gemeinschaftstiefgaragen sind innerhalb der festgesetzten Bauräume und Flächen für Tiefgaragen/Gemeinschaftstiefgaragen zulässig.

### **Tiefgarage/Gemeinschaftstiefgaragen**

Die notwendigen Kfz-Stellplätze sind entsprechend dem Bebauungskonzept in Tiefgarage bzw. in Gemeinschaftstiefgaragen außer im WA Nord(4) nachzuweisen. Das Bebauungskonzept ermöglicht für folgende Baufelder in den Teilbaugebieten die Realisierung von Gemeinschaftstiefgaragen (GTGa) bzw. Tiefgaragen (TGa):

- GTGa Baufelder 2 und 3 im WA Nord(1),
- GTGa Baufeld 4 im WA Nord(2),
- GTGa Baufeld 5 im WA Nord(3),
- TGa Baufeld 6 im WA Nord(3),
- GTGa Baufeld 9 im WA Süd(1)
- GTGa Baufelder 10 und 11 im WA Süd(2),
- GTGa Baufeld 12a im WA Süd(3)
- GTGa Baufelder 12b und 13 im WA Süd(4),
- GTGa Baufeld 14 im WA Süd(5)
- GTGa Baufeld 15 im WA Süd(6),
- GTGa Baufeld 16 im WA Süd(7),

- GTGa Baufeld 17 im WA Süd(8).

Die festgesetzten Gemeinschaftstiefgaragen sind Gemeinschaftsanlagen für die jeweiligen Teilbaugebiete. Aufgrund der Grundwassersituation ist eine größere Gemeinschaftstiefgarage für das gesamte Quartier hier nicht sinnvoll. Aufgrund des bereits fortgeschrittenen Planungsstandes wurde auch die Unterbringung von Stellplätzen an einer Stelle im Sinne einer großen Quartiersgarage nicht weiter verfolgt.

Die nachzuweisenden Stellplätze sind in der Tiefgarage bzw. in Gemeinschaftstiefgaragen unterzubringen. Um ein Eindringen in das Grundwasser zu verhindern, sind ausschließlich eingeschossige Tiefgaragen, Gemeinschaftstiefgaragen und andere unterirdische bauliche Anlagen mit einer maximalen Tiefe von 5,00 m, einschließlich der Bauwerkssohle, in Bezug auf die für die jeweiligen Bereiche den jeweiligen Höhenbezugspunkt des jeweiligen Teilbaugebietes bzw. Bereichs im WA Nord(3) (nördliche zwei Bauräume und Gemeinschaftstiefgarage und südlicher Bauraum mit Tiefgarage) gemäß § 4 Absatz 1 der Satzung zulässig.

Die Be- und Entlüftungen der Gemeinschaftstiefgaragen und Tiefgarage sind durch bauliche und technische Vorkehrungen über das Dach der Gebäude zu führen. Diese Festsetzung dient der Sicherung der Aufenthaltsqualitäten in den Freibereichen und dem Schutz von Wohnungen und sonstigen schutzbedürftigen Nutzungen.

#### **Grundstückszu- und ausfahrten**

In den Allgemeinen Wohngebieten können die Tiefgarage bzw. Gemeinschaftstiefgaragen mit den Kraftfahrzeugen ausschließlich von der Ratoldstraße und Raheinstraße aus angefahren werden, so dass das gesamte Wohnquartier frei von Kfz-Nutzung ist.

Die Zu- und Ausfahrtsbereiche von den öffentlichen Verkehrsflächen zu den Allgemeinen Wohngebieten werden in Anzahl und Lage begrenzt, um ausreichenden Abstand von Kreuzungsbereichen zu halten und um möglichst wenig Querungen durch den Kfz-Verkehr im Bereich der Gehbahnen an Ratold- und Raheinstraße zu erzeugen.

Von den festgesetzten Zu- und Ausfahrten sind geringfügige Abweichungen möglich, sofern technische Gründe dies erfordern und die Abweichungen mit den öffentlichen Belangen vereinbar sind.

In den Allgemeinen Wohngebieten, ausgenommen in WA Süd(1), sind die Zu- und Ausfahrten aus Gründen des Schallschutzes in die oberirdischen Gebäude integriert und vollständig eingehaust herzustellen. Zudem sollen sowohl Zu- und Ausfahrten als auch Ein- und Ausgänge aus gestalterischen Gründen in die Gebäude integriert werden. Außerdem wird dadurch vermieden, dass die Freiräume durch solche Elemente beeinträchtigt werden. Im WA Süd(1) soll eine integrierte oder auch eigenständige Tiefgaragenzufahrt ggf. auch neben dem Gebäude ermöglicht werden, um auf ein Zurücktreten des Baukörpers aufgrund der Abstandsflächen sowie einen südlich ggf. im Rahmen der Ausführung zu ermöglichenden Bushalt zu reagieren.

### **Hol- und Bringverkehr Kindertageseinrichtungen**

Der Hol- und Bringverkehr für die Kitas im WA Nord(3), WA Süd(3) und WA Süd(7) kann von der Ratoldstraße und Raheinstraße aus stattfinden. Das Konzept schlägt im öffentlichen Straßenraum Besuchsstellplätze vor, deren Nutzung bei Bedarf im Vollzug durch verkehrsordnende Maßnahmen (eingeschränkte Halteverbote, Kurzzeitparkplätze) entsprechend zugunsten des Hol- und Bringverkehrs gesichert werden soll.

Für die Kita im WA Süd(3) werden aufgrund ihrer nahen Lage an der Ratoldstraße und vor dem Hintergrund der geringen Verfügbarkeit von Stellplätzen im Straßenraum außerdem vier oberirdische Stellplätze für den Hol- und Bringverkehr auf Privatgrund ermöglicht. Die Stellplätze für den Hol- und Bringverkehr sind verkehrsnah nördlich der Erdgasregelstation auf der Fläche mit der Festsetzung Stellplätze (St) vorgesehen.

### **Besuchsstellplätze Wohnnutzung**

In dem neu geordneten Straßenraum der Ratoldstraße und Raheinstraße können Besuchsstellplätze als Längsparker nachgewiesen werden. Je nach Ausgestaltung der Straßenflächen können in den öffentlichen Straßenräumen Ratold-/Raheinstraße bis zu ca. 122 Besuchsstellplätze oberirdisch erstellt werden.

Davon wären ca. 37 neue Stellplätze im Straßenraum der Raheinstraße (westseitig, dem Planungsgebiet zugewandt) möglich, welcher im Bestand keine Stellplätze aufweist.

In der Ratoldstraße gibt es im Bestand ca. 104 Stellplätze (ca. 54 westseitig und ca. 50 ostseitig). Gegenüber der Bestandssituation wird sich die Anzahl der Stellplätze voraussichtlich reduzieren, da entlang der Westseite neue Zu- und Ausfahrtsbereiche entstehen und die Längsparker alternierend mit Baumpflanzflächen angeordnet werden.

Je nach Ausgestaltung des Straßenraumes können zukünftig ca. 85 oberirdische Stellplätze in der Ratoldstraße untergebracht werden.

Dabei sind ca. 28 Stellplätze an der Westseite und ca. 57 Stellplätze an der Ostseite (im Vgl. zu bisher nur 45 Stellplätzen im Bestand an der Ostseite) möglich. Aus verkehrsplanerischer Sicht kann entsprechend einerseits eine Zuordnung der westlichen Stellplätze zu dem westlichen Neubaugebiet und andererseits der östlichen Stellplätze dem östlichen Bestand angerechnet werden.

Da durch die 900 Wohneinheiten des Planungsgebietes jedoch ein größerer Bedarf an Besuchsstellplätzen neu entsteht, wird ein zusätzliches Angebot in den Gemeinschaftstiefgaragen des WA Süd(2) und (6) an insgesamt 26 herzustellenden Besuchsstellplätzen festgesetzt. Diese gegenüber der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt München bezüglich der Besuchsstellplätze abweichende Regelung ist hier aufgrund der besonderen Situation im Planungsgebiet erforderlich, da im öffentlichen Straßenraum nicht ausreichend Flächen zur Verfügung stehen und angesichts der Freiraumgestaltung eine Situierung in den oberirdischen Freiflächen nicht gewünscht ist. Ausgehend von 37 Stellplätze im Straßenraum der Raheinstraße sowie 28 Besuchs-

stellplätze auf der westlichen dem Planungsgebiet zugewandten Seite im Straßenraum der Ratoldstraße und insgesamt 26 Besuchsstellplätze auf Privatgrund im Planungsgebiet im Bereich entlang der Ratoldstraße werden insgesamt 91 Besuchsstellplätze zugunsten des neuen Planungsgebietes als zur Verfügung gestellt angerechnet werden können. Bei ca. 900 Wohneinheiten bedeutet dies einen Stellplatzschlüssel von 1:10, d. h. ein Besuchsstellplatz pro 10 Wohneinheiten. Damit wird erreicht, dass im Bereich der Ratoldstraße das verkehrlich erforderliche Angebot an Stellplätzen für Besucher\*innen im Straßenraum der Ratoldstraße und in diesen beiden Gemeinschaftstiefgaragen gegeben ist. Die beiden hierzu vorgesehenen Gemeinschaftstiefgaragen der Teilbaugebiete WA Süd(2) mit 14 Besuchsstellplätzen im nördlichen Bereich des WA Süd und WA Süd(6) mit 12 Besuchsstellplätzen im südlichen Bereich des WA Süd sind sowohl von der Lage als auch hinsichtlich ihrer Größe der städtebaulich und verkehrlich geeignete Standort im Planungsgebiet. Die Verortung an diesen Standorten gewährleistet einerseits eine gute Verteilung und somit Erreichbarkeit entlang der Ratoldstraße sowie andererseits in Bezug auf ihre Größe die Umsetzbarkeit eines zusätzlichen Stellplatzangebot neben zu den dort unterzubringenden pflichtigen Stellplätzen. Eine Verteilung der Besuchsstellplätze auf mehr Tiefgaragen wird damit bewusst vermieden.

Es wird durch die Festsetzungen zugelassen, dass im WA Süd auf diese Besuchsstellplätze auch mit freistehenden Beschilderungen hingewiesen werden kann.

In Anbetracht der sehr guten Anbindung des Quartiers mit dem ÖPNV am S- und U-Bahnhof Feldmoching kann von weiteren Besuchsstellplätzen abgesehen werden.

### **Verkehrsflächen, Fuß- und Radwegbrücke**

Die Aufweitung der Bernhardstrasse im westlichen Bereich dient der Anbindung und Verbindung der Geh- und Radfahrbeziehungen aus dem Gebiet sowie auch einer möglichen Zufahrt von Rettungsfahrzeugen in das Gebiet und einer ausreichenden Zufahrtsmöglichkeit zur angrenzenden Ausgleichsfläche.

Im Bereich der westlichen Aufweitung der Bernhardstraße können im Bauvollzug unter Berücksichtigung der verkehrlichen Belange vor Ort, insbesondere von Rettungsflächen und der Zufahrt zur Ausgleichsfläche gegebenenfalls weitere untergeordnete Anlagen, wie überdachte Anlagen für den öffentlichen Personennahverkehr (Bike & Ride, o.a.) umgesetzt werden.

Des Weiteren ist zur Schaffung einer nord-südgerichteten Fuß- und Radwegführung über die Dülferstraße, eine Fuß- und Radwegbrücke mit einer Mindestbreite von fünf Metern und mit einer lichten Höhe über der Dülferstraße von mindestens 3,80 m, Höhenbezugspunkt 491,4 m ü. NHN2016 zulässig.

### **Erschließung Stellwerk Flst. Nr. 1767/15**

Für das Stellwerk der DB wird die Möglichkeit einer verkehrlichen Erschließung von der Ratoldstraße aus mit berücksichtigt. Bzgl. der Einzelheiten wird auf die Begründung zum Punkt Dienstbarkeiten verwiesen.

Aus Gründen der Verkehrssicherheit ist an der Ein- und Ausfahrtstelle zum Stellwerk die dortige Lärmschutzwand 14 (LSW 14) an ihrem südlichen Endstück über zehn Meter Länge vollständig in durchsichtigem Glas unter Berücksichtigung der Maßnahmen zum Vogelschutz herzustellen. Damit wird eine frühzeitige gegenseitige Wahrnehmbarkeit von Ausfahrenden sowie Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen im Nahbereich der Zu- und Ausfahrt des Stellwerks ermöglicht.

Im Weiteren ist die nordwestliche Bebauung im WA Süd(8) gegenüber der Ein- und Ausfahrtstelle zum Stellwerk soweit zurückgenommen, dass auch hier eine frühzeitige gegenseitige Wahrnehmbarkeit von Einfahrenden sowie Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen ermöglicht ist. Die Einfriedung der Freiflächen vor der nordwestlichen Bebauung im WA Süd(8) stellt sicher, dass eine Gefährdung von dortigen Personen durch Ein- und Ausfahrende einerseits ausgeschlossen bleibt und durch deren begrenzte Höhe von 0,70 m notwendige Sichtfelder für Ein- und Ausfahrende sowie Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen gewahrt bleiben. Eine verkehrssichere Zufahrt kann mithilfe dieser Maßnahmen gewährleistet werden.

Die Erschließung des Stellwerk ist derzeit von der westlichen Lerchenstraße aus gegeben. Sollte diese dort zukünftig aufgrund des höhenfreien Ausbaus des Bahnübergangs Lerchenstraße entfallen, wird hier eine zweite Zufahrtsmöglichkeit von der Ratoldstraße aus über die Dienstbarkeitsfläche gesichert.

Die Mitarbeiter\*innen des Stellwerkes können dann über diesen Weg ihren Arbeitsplatz erreichen. Im Übrigen können dann weiterhin auf dem Stellwerkgrundstück auch Instandhaltungsmaterial gelagert und dazu gelegentlich angeliefert bzw. auch abgeholt werden.

Gemäß Aussagen der DB gegenüber dem Schallgutachter wurde hier mit dem „Worst-Case“ von zwei Pkw- und zwei Lkw-Fahrten pro Stunde gerechnet. Lkw-Fahrten gehören realistisch aber eher zur Ausnahme, da das Stellwerk nicht täglich beliefert bzw. angefahren wird. Auch die Pkw-Fahrten werden in der Regel deutlich weniger sein, hier ist eher von drei bis vier Fahrten am Tag auszugehen. Es sind im Stellwerk derzeit zwei Mitarbeiter\*innen im Schichtbetrieb tätig. Hinzukommen zeitweise noch ein oder zwei Instandhaltungsmitarbeiter\*innen. Die vorgesehene Fläche für die Zufahrt muss und kann auch Bauarbeiten bzw. einen Umbau/Abriss des Stellwerkes langfristig ermöglichen. Stellwerkbauteile können im Umbaufall auch in Modulbauweise durch Sattelschlepper angeliefert werden. Ähnliches gilt gegebenenfalls auch im Falle vereinzelt anzuliefernder Materiallieferungen.

#### **4.12. Dienstbarkeitsflächen, Schutzzonen**

Rückgrat des städtebaulichen und freiraumplanerischen Entwurfs ist die durchgehende Wegebeziehung parallel zu den Gleisen, an der sich die polygonalen Baufelder aufreihen. Hierfür bereitet der Bebauungsplan in verschiedenen Teilbaugebieten die dingliche Sicherung von Flächen zugunsten der Allgemeinheit durch Festsetzungen im Plan und textlich in § 11 der Satzung vor. Diese Wegeverbindung in Nord-Süd-Richtung sowie die zwischen den Bauräumen entstehenden Gassen und platzartigen Aufweitungen, die die bahnbegleitende durchgängige Wegeverbindung abschnittsweise an die Ratold- bzw. Raheinstraße anbinden, werden als mit einem Geh- und Rad-



fahrrecht zugunsten der Allgemeinheit dinglich zu sichernde Flächen festgesetzt, so dass die Durchwegung des Gebiets sichergestellt ist. Gleichzeitig bieten diese Flächen mit ihren platzartigen Aufweitungen und mit den unmittelbar angrenzenden privaten Freiflächen insbesondere den Bewohner\*innen des Quartiers als auch der Nachbarschaft vielfältige Nutzungs- und Aufenthaltsqualitäten, z. B. In Form von Treffpunkten mit Sitzmöglichkeiten oder Spielmöglichkeiten wie Hüpf- und Bewegungsspiele.

Durch diese das gesamte Planungsgebiet vernetzenden Wegebeziehungen wird eine optimale Anbindung der einzelnen Teilbaugebiete an den S- und U-Bahnhof Feldmoching zum einen erreicht. Zum anderen stellt die bahnbegleitende durchlaufende Wegebeziehung eine autofreie attraktive Fuß- und Radwegverbindung zu den Kitas im Planungsgebiet, den öffentlichen Grünflächen am nördlichen Rand des Planungsgebietes und im Weiteren in Richtung Oberschleißheim dar.

Eine Überbauung der mit einem Geh- und Radfahrrecht zugunsten der Allgemeinheit festgesetzten Flächen im Bereich zwischen Dülferstraße und Bernhardstraße in oberen Geschossen z. B. Bei einem künftigen Ausbau der P+R-Anlage wird nicht ausgeschlossen. Im Bauvollzug ist auf eine ausreichende lichte Höhe zu achten, um die festgesetzte Wegebeziehung zu gewährleisten.

Für die im Plan als dinglich zu sichern gekennzeichneten Flächen G und R im Bereich der Fuß- und Radwegebrücke über der Dülferstraße, mit Festsetzung eines Gehrechts und Radfahrrechts für die Allgemeinheit, wird planlich mit einem Maß von fünf Metern und die hierfür notwendige Überbauung der Dülferstraße mit 6,0 m Breite festgesetzt. Dies stellt sicher, dass in diesem Bereich die notwendige lichte Breite von fünf Metern für einen Begegnungsverkehr von Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen zwischen den Brückengeländern geben ist.

An der Nordgrenze des Teilbaugebiets WA Nord(3) verläuft südlich der westlichen Verlängerung der Herbergstraße ein Abwasserkanal auf Privatgrund. Um zukünftig die übergeordnete technische Infrastruktur zu sichern, wird unmittelbar südlich der Fuß- und Radwegunterführung eine entsprechende Leitungsrechtsfläche im Bebauungsplan zugunsten der Allgemeinheit festgesetzt. Diese führt weiter durch die bahnbegleitend festgesetzte Ausgleichsfläche, bei der es sich künftig um eine Fläche der Landeshauptstadt München handelt.

Im Süden des Teilbaugebiets WA Süd(3) erfolgt die Leitungsführung zur in der Lage neu festgesetzten Erdgasregelstation an der Ratoldstraße. Wie bei dem vorgenannten Abwasserkanal handelt es sich hierbei um eine Anlage der übergeordneten technischen Infrastruktur, für die deshalb ebenfalls eine Leitungsrechtsfläche zugunsten der Allgemeinheit festgesetzt wird.

Bahnbegleitend sieht der Bebauungsplan Ausgleichsflächen vor. Bei diesen Flächen handelt es sich künftig um städtische Flächen. Da diese zum Teil nicht unmittelbar an

künftige Verkehrsflächen angrenzen, muss deren Zugänglichkeit für die Stadt insbesondere zur Umsetzung der für diese Flächen vorgesehenen Pflege- und Entwicklungsmaßnahmen hinreichend gesichert werden. Durch den Bebauungsplan wird insofern vorbereitet, dass im Süden des WA Nord(2), im Norden und Süden des WA Nord(3), im Süden des WA Süd(2) sowie im Norden des WA Süd(3) im Bereich der jeweils dortigen mit „FB“ bezeichneten Flächen, neben dem Geh- und Radfahrrecht für die Allgemeinheit, beschränkte Fahrrechte jeweils zugunsten der Landeshauptstadt München gesichert werden, um die Zu- und Ausfahrten zur Pflege der bahnseitigen Ausgleichsflächen zu sichern.

Die dingliche Sicherung erfolgt über den städtebaulichen Vertrag. Hier ist ebenfalls geregelt, dass die Zufahrtsbereiche zu den Ausgleichsflächen eine ausreichende Traglast von mindestens 18 t für die Pflegefahrzeuge der Stadt haben, soweit sie nicht gleichzeitig auch als Zufahrt für den Katastrophenschutz dienen und deshalb eine höhere Traglast benötigen (s. u.).

Im Norden des WA Nord(3) und im Norden des WA Süd(3) dienen die vorgenannten Zufahrten gleichzeitig auch als Zufahrt für den Katastrophenschutz. Dieser benötigt ebenfalls eine hinreichend gesicherte Zufahrt mit seinen Fahrzeugen und im weiteren einen Zugang über die bahnbegleitenden Ausgleichsflächen zu den Gleisanlagen für den Katastrophenfall. Aufgrund der Längenausdehnung des Planungsgebiets entlang der Bahngleise ist für eine schnelle Erreichbarkeit eine einzelne Zufahrtsmöglichkeit nicht ausreichend. In Abstimmung mit der Feuerwehr wurden deshalb die beiden Zufahrten so gewählt, dass sie den im Bereich des Planungsgebiets im Katastrophenfall abzudeckenden Gleisbereich in gleichmäßige Abschnitte untergliedern. Damit wird auch der entsprechenden Anforderung seitens der Deutschen Bahn AG Rechnung getragen, mindestens alle 500 m einen Durchgang bzw. eine Fluchttüre (mit entsprechendem Wegerecht) vorzusehen. Zur dauerhaften dinglichen Sicherung umfassen die mit „G R FB“ bezeichneten Flächen im Norden des WA Nord(3) und im Norden des WA Süd(3) deshalb ein beschränktes Fahrrecht für Personen, die in öffentlichem Auftrag zum Zweck des Katastrophenschutzes handeln. Durch städtebaulichen Vertrag wird geregelt, dass die Zufahrtsbereiche für den Katastrophenschutz eine ausreichende Traglast von mindestens 26 t haben.

Im WA Nord(3), WA Süd(3) und WA Süd(7) befinden sich die für das Planungsgebiet erforderlichen Kindertagesstätten (Kita/s) mit zugehörigen hinweislich dargestellten Freispielflächen. Da deren Zugangs- bzw. An- und Ablieferbereiche nicht unmittelbar an der Rahein- bzw. Ratoldstraße liegen, ist es zur Ver- und Entsorgung dieser Einrichtungen, z. B. mit Lebensmitteln, Spielgeräten, Sand, Müll etc., erforderlich, dass die die Bauräume und Grünflächen begleitenden Wegeflächen künftig in beschränktem Umfang mit (Liefer-)Fahrzeugen befahren werden können. Zum Zwecke der dauerhaften Sicherung dieser Befahrungsmöglichkeit umfassen deshalb die mit „G R FB“ bezeichneten Flächen im Süden des WA Nord(3), im WA Süd(7) und im WA Süd(8) neben dem Geh- und Radfahrrecht für die Allgemeinheit auch die dingliche Sicherung eines beschränkten Fahrrechts jeweils zugunsten der Landeshauptstadt München zur Ver- und Entsorgung der Kita.

Im WA Süd(3) liegt die Freispielfläche, die derzeit hinweislich dargestellt ist, voraussichtlich nicht unmittelbar an der Ratoldstraße. Daher bedarf es auch dort für die mit „L GB FB“ bezeichnete Fläche einer entsprechenden dinglichen Sicherung neben dem für diese bereits festgesetzten Leitungsrecht zugunsten der Allgemeinheit. Diese beinhaltet neben dem beschränkten Fahrrecht speziell an dieser Stelle mangels eines ansonsten bereits zugunsten der Allgemeinheit festgesetzten Gehrechts auch ein beschränktes Gehrecht. Diese Fläche dient dem Hol- und Bringverkehr der Kita; im südlichen Teilbereich werden hier zudem die dem Hol- und Bringverkehr der Kita dienenden Stellplätze festgesetzt. Das beschränkte Geh- und Fahrrecht wird deshalb jeweils zugunsten der Landeshauptstadt München für beide Zwecke festgesetzt.

Um eine durchgängige bahnbegleitende Wegeführung zu ermöglichen, ist über der Dülferstraße eine Überbauung mit einer Geh- und Radwegbrücke zulässig (s. o.). Südlich an diese Brücke grenzen städtische Flächen an. Die Regelungen zu Herstellung und Unterhalt werden im städtebaulichen Vertrag getroffen. Da die Stadt Pflichten im Bezug auf das Brückenbauwerk übernimmt, ist es erforderlich, dass sie mit Fahrzeugen für den Bauunterhalt und mit entsprechenden Räumfahrzeugen bis an die Brücke heran bzw. über diese zu ihren eigenen Flächen fahren kann. Zur Absicherung dieser Zufahrtsmöglichkeit umfasst deshalb die im Süden des WA Nord(3) mit „G R FB“ bezeichnete Fläche neben dem Geh- und Radfahrrecht für die Allgemeinheit und den bereits oben aufgeführten beschränkten Fahrrechten für die Pflegezu- und -ausfahrt und die Ver- und Entsorgung der Kita auch die Festsetzung zur Vorbereitung einer dinglichen Sicherung eines beschränkten Fahrrechts zugunsten der Landeshauptstadt München, um die Zufahrt zur Fuß- und Radwegebrücke über der Dülferstraße für Räumfahrzeuge und für Fahrzeuge zum Bauunterhalt zu gewährleisten.

Die Zufahrt zum Stellwerkgrundstück der Deutschen Bahn (Flst. Nrn. 1767/15 und 1767/16) erfolgt derzeit über die Lerchenstraße. Da künftig nicht ausgeschlossen ist, dass der heute im Bereich der Lerchenstraße bestehende beschränkte Bahnübergang durch ein Unterführungsbauwerk ersetzt wird – entsprechende Planungsüberlegungen bestehen – und im Zuge einer solchen Maßnahme eine unmittelbare Anbindung des Stellwerkgrundstücks über die Lerchenstraße künftig nicht mehr möglich ist, wird eine alternative Zufahrtsmöglichkeit innerhalb des Planungsgebiets vorgesehen. Zu diesem Zwecke wird im Norden des Teilbaugebiets WA Süd(8) im Bereich der mit „G R FB LB“ bezeichneten Fläche neben dem Geh- und Radfahrrecht für die Allgemeinheit und dem beschränkten Fahrrecht für die Ver- und Entsorgung der Kita auch ein beschränktes Fahrrecht zugunsten des jeweiligen Eigentümers des Stellwerkgrundstücks sowie zu Gunsten der Landeshauptstadt München festgesetzt. Damit diese Zufahrtsmöglichkeit künftig gegebenenfalls geeignet ist, die notwendigen An- und Abfahrten des hier angesiedelten Instandhaltungslagers und einen Stellwerkbau zu ermöglichen, wird im städtebaulichen Vertrag geregelt, dass diese Zufahrtsfläche so auszugestalten ist, dass eine Befahrung mit einem Sattelschlepper bis zu 40 t sowie durch die Feuerwehr möglich ist. Eine Unterbauung mit Tiefgaragen wird durch die Festsetzungen des Bebauungsplans daher nicht zugelassen.

Um die übergeordnete technische Infrastruktur (z. B. Wasser, Abwasser, Strom und Telekommunikation) zu den Grundstücken Flst. Nrn. 1767/15 und 1767/16 zu gewährleisten, ist im WA Süd(8) neben einem beschränkten Fahrrecht ein beschränktes Leitungsrecht zugunsten der Landeshauptstadt München und zugunsten der Eigentümer\*in der Grundstücke Flst. Nrn. 1767/15 und 1767/16 vorgesehen.

Im Norden ist entlang der Raheinstraße straßenbegleitend in der öffentlichen Grünfläche hinweislich die westliche und östliche Grenze einer Leitungsschutzzone dargestellt. Eine dingliche Sicherung ist an dieser Stelle nicht erforderlich, weil es sich sowohl bei der Raheinstraße als auch bei der öffentlichen Grünfläche um städtische Flächen handelt.

Um die Zugänglichkeit zu den Leitungen im Bereich der festgesetzten Leitungsrechtsflächen sowie der hinweislich dargestellten Leitungsschutzzone zu gewährleisten, dürfen diese weder unter- noch überbaut bzw. durch Aufschüttungen verändert werden. Um ein Einwurzeln zu verhindern sind die Leitungen darüber hinaus von jeglicher Baumpflanzung und tief wurzelnden Sträuchern freizuhalten.

Hiervon ausgenommen sind die Leitungsrechtsflächen im WA Süd(3), im unmittelbaren Anschluss an das WA Süd(4) im Bereich des Bauraums sowie der Lärmschutzwand und die Leitungsrechtsfläche im Norden des WA Nord(3) im Bereich der Lärmschutzwand sowie bezüglich der nur in oberen Obergeschossen zulässigen Vorbauten. Da die neue zu verlegende Erdgashochdruckleitung zukünftig durch den Durchgang im westlichen Baukörper des WA Süd(3) verlaufen wird, darf die dortige mit „L“ bezeichnete Dienstbarkeitsfläche ab einer Höhe von 3,00 m über Gelände im Bereich der in der Planzeichnung festgesetzten Überbauung überbaut werden. Im WA Nord(3) wird in Verbindung mit der Regelung in § 6 Abs. 6 sicher gestellt, dass die Anforderungen in Bezug auf eine Überbauung des Kanals eingehalten sind, sowie bezüglich der Lärmschutzwand die Festsetzungen einer technischen Umsetzbarkeit nicht entgegen stehen. Der Mindestabstand von Außenkante Kanal zu Außenkante Fundament der Lärmschutzwand soll 2,50 m nicht unterschreiten, die Fundamente dürfen jedoch in der Kanalschutzzone zum Liegen kommen.

Um gewisse Spielräume für den Bauvollzug und die Freiflächengestaltung einzuräumen, kann von der festgesetzten Lage und Größe der Dienstbarkeitsflächen abgewichen werden, wenn technische oder gestalterische Gründe dies erfordern und die Abweichung unter Würdigung nachbarlicher Interessen mit den öffentlichen Belangen vereinbar ist.

#### **4.13. Dachform und Dachaufbauten**

Das städtebauliche und landschaftsplanerische Konzept sieht eine subtil bewegte Dachlandschaft vor. Ziel ist eine kleinteilige Struktur mit vielfältiger Dachlandschaft, die zusammen das charakteristische Gesamtgefüge im Quartier bildet. Daher werden mit Ausnahme vom WA Nord(4) Flachdächer mit einer Neigung von max. 5 Grad festgesetzt, die eine Begrünung und die Nutzung als Freiflächen sowie die Errichtung technischer Anlagen zur Nutzung von Solarenergie ermöglichen.

Im WA Nord(4) mit dem Bestandsgebäude Raheinstraße 3 wird ein Mansarddach mit einer Traufhöhe von 3,70 m und einer Firsthöhe von 9,90 m festgesetzt, um die historisch prägende Dachform zu sichern.

Um ein ruhiges Erscheinungsbild zu gewährleisten, werden für Dachaufbauten und technische Anlagen Festsetzungen getroffen. So sind technische Dachaufbauten und technische Anlagen auf den Dächern nur in der vorgegebenen Höhe zulässig und sofern sie der Nutzung der Gebäude dienen. Dabei dürfen sie eine Höhe von 3,0 m über dem Durchstoßpunkt durch die Dachfläche nicht überschreiten. Abweichend davon sind im WA Nord(4) technische Dachaufbauten und technische Anlagen auf den Dächern unzulässig, um das charakteristische Erscheinungsbild des Mansarddachs nicht zu beeinträchtigen.

Dachausstiege sind ausschließlich in Verlängerung der gemeinschaftlich genutzten Treppenhäuser zulässig, um die Anzahl der Dachausstiege zu begrenzen und gleichzeitig eine gemeinschaftliche Nutzung von Dachgärten, die für alle Bewohner\*innen zugänglich sind, zu ermöglichen. Die Zugänglichkeit über die gemeinschaftlichen Treppenhäuser gilt auch für die private Dachgartennutzung, sofern sie nicht über einen Austritt aus einer im Anschluss aufgehenden Fassade erfolgen kann.

Mit diesen Festsetzungen wird ein Betreten der Dachflächen für die zur Nutzung Berechtigten geschaffen und die Möglichkeit zur gemeinschaftlichen sowie privaten Nutzung von Dachgärten in allen Teilbaugebieten, ausgenommen WA Nord(1) und WA Nord(4), eröffnet. Im WA Nord(1) sind Atriumhäuser intendiert, bei denen die Dachfläche über einem ersten Geschoss bis zu 100 % intensiv begrünt werden kann und damit eine Dachgartennutzung mit maximal bis zu 60 % Belagsflächen ermöglicht wird, wobei die Dachfläche über das angrenzende aufgehende zweite Geschoss erreicht werden kann.

Um das Gesamtbild nicht zu beeinträchtigen, dürfen die Dachausstiege eine Höhe von 3,6 m über dem Durchstoßpunkt durch die Dachfläche und einschließlich Nebenanlagen, wie z. B. Nebenräume zur Aufbewahrung von Gartenmobiliar, Gartengeräten etc., jeweils 25 m<sup>2</sup> Grundfläche pro Treppenhaus nicht überschreiten. Damit sie sich in das Gesamtbild einfügen sind auch für sie ausschließlich Flachdächer zulässig. Diese sind ab einer Größe von 15 m<sup>2</sup> extensiv zu begrünen.

Um die Freiraumnutzungen auf den Flachdächern nicht zu stark einzuschränken und ein ruhiges Erscheinungsbild zu wahren, dürfen Dachaufbauten und technische Anlagen auf Dächern eine Fläche von maximal 15 % des darunter liegenden Geschosses nicht überschreiten. Dachaufbauten sowie technische Anlagen sind jeweils baulich zusammenzufassen, einzuhausen und mindestens um das Maß ihrer Höhe von den Außenkanten der Fassaden abzurücken, um sicher zu stellen, dass die erforderlichen Dachaufbauten gestalterisch hinter die Gebäudekubatur zurücktreten und negative Auswirkungen auf den öffentlichen und privaten Freiraum vermieden werden.

Technische Anlagen zur Nutzung von Solarenergie sind unter Berücksichtigung von

§ 13 Absatz 5 der Satzung ohne flächenmäßige Begrenzung zulässig. Um ein ruhiges Erscheinungsbild der Dachflächen zu sichern, wird ihre Höhe auf maximal 0,5 m ab ihrem Durchstoßpunkt durch die Dachfläche beschränkt. Sie sind mindestens um das Maß ihrer Höhe von der Außenkante der Fassade des darunter liegenden Geschosses abzurücken. Diese Festsetzungen werden getroffen, damit keine negativen Auswirkungen auf den öffentlichen und privaten Freiraum ausgehen und die Nutzung der Solarenergie nicht in Konkurrenz mit der extensiven Dachbegrünung steht.

Reine Sichtschutzwände werden ausgeschlossen, um den Umfang von Dachaufbauten auf das unbedingt notwendige Maß zu beschränken.

Zum Schutz von Dachgartennutzungen sind als Dachaufbauten Lärmschutzwände mit einer maximalen Höhe von 2,25 m zulässig. Dies ergibt sich aus dem erforderlichen Schallschutz. Um die sichere Nutzung von Dachgärten und -terrassen zu gewährleisten, sind Absturzsicherungen zulässig. Diese werden auf eine Höhe von maximal 1,20 m ab ihrem Durchstoßpunkt durch die Dachfläche beschränkt. Aus baulich-gestalterischen Gründen sind Absturzsicherungen in Form von offenen Geländern herzustellen und um mindestens das Maß ihrer Höhe von der Außenkante der Fassade zurückzusetzen, so dass ebenfalls keine negativen Auswirkungen auf die umgebenden Freiflächen sowie das Erscheinungsbild der Dachlandschaft entstehen.

#### **4.14. Dachbegrünung**

Die Begrünung der Dachflächen mindert eine Aufheizung des Planungsgebietes, hält Niederschlagswasser zurück, trägt zur Feinstaubfilterung bei und bedingt eine erhebliche Attraktivitätssteigerung höher gelegener Wohnungen mit Dachblick. Daher sind die auf Flachdächern nicht durch Dachaufbauten und technische Anlagen belegten Flächen zu begrünen.

Bei einer extensiven Begrünung beträgt die durchwurzelbare Mindestgesamtschichtdicke (einschließlich Dränschicht) dabei 20 cm anstelle der üblichen 10 cm. Die höhere Schichtdicke ermöglicht eine erweiterte Pflanzenauswahl, weist eine höhere Speicherkapazität in Bezug auf Niederschlagswasser auf und bietet verschiedenen Tierarten Überwinterungsmöglichkeiten.

Bei einer intensiven Begrünung beträgt die durchwurzelbare Mindestgesamtschichtdicke (einschließlich Dränschicht) im Mittel 40 cm. Diese ist mit Rasen, Stauden und Sträuchern zu begrünen oder mit Nutzpflanzen zu bepflanzen. Belagsflächen sind bis zu einem Anteil von 60 % der intensiv zu begrünenden Dachfläche zulässig und in die angrenzenden Pflanzflächen zu entwässern. Die erhöhte Substratstärke von im Mittel 40 cm in Verbindung mit der Möglichkeit, die Substratstärken zu variieren, eröffnet einen deutlich größeren Gestaltungsspielraum bei der Pflanzenauswahl, so dass auch Kleingehölze und Sträucher verwendet werden können. Ebenso bietet die erhöhte Mindestgesamtschichtdicke von im Mittel 40 cm Möglichkeiten für urbanes Gärtnern, gleichzeitig wird den Belangen der Regenrückhaltung Rechnung getragen.

Um eine Nutzung von Dachflächen zu ermöglichen, werden in sämtlichen Teilbaugebieten prozentual die maximal zulässigen Flächenanteile an intensiv zu begrünender

Fläche bezogen auf die gesamte Dachfläche des jeweiligen Teilbaugebietes festgesetzt. Die festgesetzten Obergrenzen für die intensiv begrünten Flächen ermöglichen eine Dachgartennutzung mit einem Anteil von max. 60 % zulässiger Belagsfläche. Bei Teilbaugebieten, in denen der Orientierungswert für die Freiflächenversorgung am Boden nicht erreicht werden kann, ermöglichen die zulässigen Obergrenzen für eine intensive Dachbegrünung die Umsetzung von ausreichend großen gemeinschaftlichen Dachgärten, um insbesondere das Defizit (je nach Teilbaugebiet zwischen zwei Quadratmeter und vier Quadratmeter je Einwohner\*in) bis zur Erreichung des Orientierungswertes von 20 m<sup>2</sup> je Einwohner\*in ausgleichen zu können (WA Nord(3) südlicher Bauraum, WA Süd(2), WA Süd(3), WA Süd(5), WA Süd(6), WA Süd(7), WA Süd(8)). Insgesamt werden im Planungsumgriff 4.550 m<sup>2</sup> gemeinschaftlich nutzbare Dachgärten vertraglich gesichert.

Darüber hinaus ermöglichen die festgesetzten Obergrenzen zu einem gewissen Anteil (bis zu maximal 20 % der erforderlichen Fläche der vertraglich zu sichernden Flächen für Gemeinschaftsdachgärten) die Herstellung weiterer Dachgärten, die für eine private oder ebenfalls gemeinschaftliche Nutzung herangezogen werden können.

In denjenigen Teilbaugebieten, in denen kein Defizit in Bezug auf die Orientierungswerte zur Freiflächenversorgung besteht (WA Nord(2), WA Nord(3) nördliche Bauräume, WA Süd(1), WA Süd(4)), ist eine intensive Dachbegrünung von maximal 20 % bezogen auf die gesamte Dachfläche zulässig, um eine private oder ebenfalls gemeinschaftliche Dachgartennutzung zu ermöglichen.

Das WA Nord(1) stellt diesbezüglich aufgrund seiner Bauweise mit dort nach Maßgabe des Rahmenplans vorgesehenen und zulässigen Atriumhäusern eine Besonderheit dar, da hier nur über Erdgeschoss eine intensive Dachbegrünung bis zu 100 % zulässig ist und keine Dachgartennutzungen in einer weiteren darüber liegenden Ebene. Hiermit soll erreicht werden, dass über der festgesetzten maximal zulässigen Wandhöhe auch keine Beeinträchtigung der Dachlandschaft durch Dachaufbauten, wie zusätzlich erforderliche Lärmschutzwände, Dachausstiege oder Geländer gegeben ist.

Eine Freiraumnutzung auf dem Dach ist aus gestalterischen und ökologischen Gründen an eine intensive Dachbegrünung gekoppelt mit entsprechenden Obergrenzen. Die gemeinschaftlich nutzbaren Dachgärten für die Bewohner\*innen mit den entsprechenden Flächenanteilen für die Teilbaugebiete WA Nord(3) südlicher Bauraum, WA Süd(2), WA Süd(3), WA Süd(5), WA Süd(6) WA Süd(7) und WA Süd(8) werden im städtebaulichen Vertrag über Dienstbarkeiten gesichert.

Mit den Festsetzungen von Obergrenzen für intensiv begrünte Dachflächen wird einerseits eine übermäßige Ausdehnung von Dachgartennutzungen und Dachaufbauten (Lärmschutzwände) ausgeschlossen, andererseits wird den Erfordernissen der Freiflächenversorgung innerhalb des Planungsgebietes Rechnung getragen und in allen Teilbaugebieten der aktuell geltende Orientierungswert von insgesamt 20 m<sup>2</sup> öffentliche Grün- und private Freifläche je Einwohner\*in eingehalten.

Um die Nutzung regenerativer Energien zu erleichtern und damit einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten, sind technische Anlagen zur Nutzung von Solarenergie ohne Flächenbegrenzung zulässig. Da auch die Dachbegrünung zur Verbesserung des Klimaschutzes beiträgt und, um eine Konkurrenz beider Flächenansprüche zu vermei-

den, sind Anlagen zur Nutzung von Solarenergie mit einer extensiven Dachbegrünung zu kombinieren. Diese Kombination kann flächenmäßig übereinander oder voneinander getrennt erfolgen, wobei im letzteren Fall ein Mindestflächenanteil von 80 % der nicht durch Dachaufbauten und technische Anlagen belegten Flächen zu begrünenden Dachfläche festgesetzt wird, um ausreichend begrünte Dachflächen zu erhalten. Durch die Festsetzung, auf Flachdächern mit einer extensiven Dachbegrünung eine durchwurzelbare Mindestgesamtschichtdicke von 20 cm (einschließlich Dränschicht) vorzusehen, ist eine ausreichende Kompensation auch für den Anteil von max. 20 % der nicht begrünten, ausschließlich mit Anlagen für Solarenergie versehenen Dachflächen gewährleistet.

#### **4.15. Werbeanlagen**

Um das Ortsbild und den Charakter des allgemeinen Wohngebietes nicht zu beeinträchtigen, werden Festsetzungen zu Werbeanlagen getroffen.

Frei stehende Werbeanlagen sind aus gestalterischen Gründen in den Allgemeinen Wohngebieten ausgeschlossen, da sie dem Charakter eines Wohngebietes widersprechen. Die Errichtung freistehender Hinweisschilder im WA Süd wird ermöglicht, um auf die jeweilige Zufahrt zu den Besuchsstellplätzen in der Gemeinschaftstiefgarage hinweisen zu können.

Zum Schutz der Biotopverbundachse entlang der Bahn dürfen Werbeanlagen nicht zu dieser Seite orientiert werden. Zudem sind Werbeanlagen innerhalb der als zu begrünen und zu bepflanzen festgesetzten Flächen nicht zulässig, um Beeinträchtigungen dieser Flächen sowie der Biotopverbundachse als auch deren Wirkung in Bezug auf das Orts- und Landschaftsbild zu vermeiden.

Grundsätzlich sind Werbeanlagen in Form von Großplakaten und Spanntüchern, laufenden Schriften, Blink- und Wechselbeleuchtung, sich bewegende Werbeanlagen (wie z. B. Fahnen, Lightboards, Videowände), Skybeamern und Laserstrahlern unzulässig, da diese die Gebäudearchitektur dominieren und negative Auswirkungen auf das Orts- und Landschaftsbild haben.

#### **4.16. Aufschüttungen, Abgrabungen und Stützmauern**

Die grundsätzliche Unzulässigkeit von Aufschüttungen oder Abgrabungen zielt auf die Erhaltung der bestehenden, ebenen Topographie ab.

Um einen höhengleichen Anschluß der nicht überbaubaren Grundstücksflächen an das Niveau der angrenzenden ausgebauten öffentlichen Verkehrsflächen zu erreichen, sind entsprechende Geländeanpassungen in Form von Aufschüttungen und Abgrabungen zulässig.

Für eine attraktive und funktionsgerechte Gestaltung der Freiräume werden ebenso durch Ausnahmen bewusst Spielräume geschaffen. Angemessene Geländemodellierungen in Form von kleinflächigen Abgrabungen und



Aufschüttungen im Bereich von Spielplätzen, auch im Bereich der Kitas, und Innenhöfen sowie bei Baumpflanzungen können zu hohen Gestalt- und Nutzungsqualitäten sowie zur Verbesserung von Wuchsstandorten durch Erhöhung des Substrataufbaus im Bereich von Baumpflanzungen beitragen. Jedoch sind darüber hinausgehende Veränderungen des Niveaus der Freispielflächen der Kitas nicht zugelassen.

Das Freiraumkonzept basiert auf unterschiedlich nutzbaren Freiräumen, die mittels Niveauunterschieden voneinander abgegrenzt werden.

Um die halböffentlichen, nachbarschaftsbezogenen Innenhöfe der einzelnen Baufelder der Teilbaugebiete WA Nord(2), WA Nord(3) sowie WA Süd(1) bis WA Süd(7) von den öffentlich nutzbaren Geh- und Radfahrrechtflächen abzusetzen, wird eine Anhebung des Geländeneiveaus der Innenhöfe um 0,5 m mit Ausnahme der Kita-Freiflächen festgesetzt. Die entstehenden Höhenübergänge markieren den Übergang von den öffentlich nutzbaren Geh- und Radfahrrechtflächen zu den intimeren Höfen der Nachbarschaften sowie den Übergang der Kita-Freiflächen zu den angrenzenden gemeinschaftlich nutzbaren Freiflächen. Eine Aufschüttung im Schutzbereich (Kronenbereich zzgl. 1,5 m) des zum Erhalt festgesetzten Baumes im WA Süd(4) ist unzulässig, da diese zum Absterben des Baumes führt.

Die privaten Wohnungsgärten werden durch Festsetzung einer zusätzlichen Geländeanhebung von 0,5 m gegenüber dem Niveau der Innenhöfe nochmals räumlich-funktional abgesetzt. In Verbindung mit einer Erhöhung der Erdgeschosses (Hochparterre) der Wohnungen, die somit gegenüber den Gassen um bis zu einem Meter erhöht liegen, sind somit sowohl die Wohnungen als auch die dazugehörigen privaten Wohnungsgärten vor Einblicken geschützt. Nichtwohnnutzungen im Erdgeschoss wie Gewerbe oder soziale Nutzungen liegen mit der Oberkante Fertigfußboden auf dem tieferen Niveau der Gassen und profitieren von einer um bis zu einem Meter erhöhten Raumhöhe gegenüber den im Hochparterre situierten Wohnungen.

Im WA Nord(1) mit Bauräumen für Gartenhofhäuser und im WA Nord(4) mit dem zu erhaltenden Gebäude Raheinstraße 3 wird dies nicht festgesetzt, um eine den dortigen Planungen entsprechende Freiflächengestaltung zu erlauben. Im WA Süd(8) wird dies nicht festgesetzt, da dort Feuerwehrflächen innerhalb des Baufeldes möglich sein sollen.

Die Geländeabstufungen sind mit baulichen Elementen wie Treppen, Mauern und Sitzkanten mit max. 0,5 m Höhe oder barrierefrei erschließenden Rampen zu gestalten.

Um die Funktionalität des Biotopkorridors zu verbessern und Schallreflexionen auf der Westseite der Bahn zu vermeiden, wird im Bereich der „Flächen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft“ eine Anschüttung von Lärmschutzwänden und Abgrenzungsmauern als nach Westen geneigte Halbwälle zugelassen.

#### **4.17. Einfriedungen, Zäune, Mauern und Sichtschutzelemente**

Um den offenen Charakter und die Durchlässigkeit des Wohnquartiers zu gewährleis-

ten, werden Einfriedungen in den allgemeinen Wohngebieten weitestgehend ausgeschlossen. Die Festsetzungen von Bereichen, in denen Einfriedungen, Zäune und Mauern verpflichtend umzusetzen sind, erfolgt nur dort, wo Sicherheitsbelange dies erfordern (Freiflächen von KITAS, Quartiersmitte südlich der Dülferstraße bis zur Abgrenzungsmauer, im WA Süd(8) südlich der Stellwerkszufahrt entlang der westlichen Grenze des Geltungsbereichs ) oder es für den Schutz der Privatsphäre im Bereich von Wohnungsgärten bzw. Terrassen sowie Atriumgärten und zur Abgrenzung der Innenhöfe der Baufelder gegenüber den öffentlich zugänglichen Geh- und Radfahrrechtsflächen erforderlich ist. Festsetzungen zu Art und Gestaltung von Einfriedungen sollen zu einem einheitlichen Erscheinungsbild beitragen. Die Festsetzungen der Einfriedungen zu den Bahnflächen im Bereich der Quartiersmitte und im WA Süd(8) in den in der Abb. 2 der Satzung rot gekennzeichneten Bereichen werden aufgrund von Sicherheitsbelangen getroffen und verhindern die Zugänglichkeit auf die angrenzenden Bahngleise. Südlich angrenzend an die verpflichtende Einfriedung im WA Süd(8) wird eine Einfriedung zur Abgrenzung von angrenzenden Flächen mit gleicher Höhe zugelassen.

Daher sind die Einfriedungen von Wohnungsgärten nur als sockellose, offene Zäune auf der Innenseite mit einer Höhe von maximal einem Meter (Bezugshöhe ist das Niveau der Wohnungsgärten) in Verbindung mit einer Begrünung aus geschnittenen Laubholzhecken mit einer Mindesthöhe von 1,5 m und einer Maximalhöhe von 1,8 m (Bezugshöhe ist das Niveau der Innenhöhe) zulässig, welche auf der Seite zu den gemeinschaftlich nutzbaren Freiflächen aus gestalterischen und ökologischen Gründen zu pflanzen sind. Untereinander können die Wohnungsgärten durch Sichtschutzelemente oder geschnittene Laubholzhecken bis zu einer maximalen Höhe von zwei Metern und Tiefe von 2,5 m abgegrenzt werden. Die Zulassung von straßenseitigen Einfriedungsmauern in WA Nord(1) innerhalb des Bauraums dienen dem Schutz privater Wohnhöfe/-gärten (Atriumgärten). Die maximale Höhe wird im Hinblick auf die Straßenraumgestaltung und die Wirkung auf die Nachbarschaft auf maximal 1,80 m begrenzt.

Die Festsetzung von Mauern und/oder geschnittenen Laubholzhecken mit einer maximalen Höhe von 1,40 m, bezogen auf das Niveau der Geh- und Radfahrrechtsflächen im Bereich der Baufeldöffnungen von WA Nord(2), WA Nord(3), WA Süd(1) bis WA Süd(3) und WA Süd(5) bis WA Süd(7) auf zwei Dritteln der Länge dient in Verbindung mit den Festsetzungen zur Anhebung des Geländeneiveaus der ablesbaren Abgrenzung der Innenhöfe von den öffentlich nutzbaren Gehrechtsflächen.

Weiterhin ist im WA Süd(8) entlang der als zu begrünenden festgesetzten Fläche nördlich des westlichen Bauraumes entlang der gesamten Westseite und nordseitig weiterführend über eine Länge von 14 m mit einer offenen Einfriedung oder Mauer mit maximal 0,70 m Höhe zu errichten. Diese dürfen mit Stauden oder Kleinsträuchern mit einer maximalen Höhe von 0,70 m hinterpflanzt werden. Diese Festsetzung ist aufgrund der unmittelbar angrenzenden Stellwerkszufahrt, die auch von LKW's und Sattelschleppern mit einem Gesamtgewicht von 40 t befahren werden darf, erforderlich. Durch die Abgrenzung in Form eines Zaunes oder einer Mauer in Höhe von max.

0,7 m wird einerseits ein Heraustreten aus den Freiflächen auf die G+R- und FB-Flächen im Bereich der Schleppkurve verhindert, durch die Höhenbegrenzung sowohl der Mauer als auch der Hinterpflanzung auf 0,70 m bleiben andererseits Sichtbeziehungen zwischen den Freiflächen und den G+R- und FB-Flächen erhalten. Diese Festsetzung dient der Verkehrssicherheit insbesondere für Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen sowie der Bewohnerschaft des WA Süd(8).

Einfriedungen von Freiflächen für Kitas sind dagegen bis zu einer Höhe von 1,50 m aus Sicherheitsgründen zulässig. Für die Lärmschutzwand 15 (LSW 15) wird eine gesonderte Regelung getroffen.

Dabei wird zu den Geh- und Radfahrrechtsflächen sowie zum öffentlichen Straßenraum eine Einfriedung durch Mauern zur Wahrung einer entsprechenden Privatheit zugelassen, während entlang aller anderen Grenzen (z. B. gemeinschaftlich nutzbare Freiflächen in den Innenhöfen) ausschließlich offene Einfriedungen zulässig sind.

Sämtliche Mauern sind gestalterisch an die angrenzende Fassadengestaltung der Gebäude anzupassen, damit eine abgestimmte Gesamtgestaltung entsteht.

Die Festsetzung einer Abgrenzungsmauer mit einer Höhe von 1,5 m in nördlicher Verlängerung zur Lärmschutzwand 7 (LSW 7) sowie in westlicher Verlängerung der Lärmschutzwand 1 (LSW 1) erfolgt, um die westlich bzw. südlich angrenzenden „Flächen mit besonderen Entwicklungsmaßnahmen“ (Biotopkorridor) vor Störungen durch Erholungsnutzungen zu schützen.

Mit der festgesetzten Einfriedung der Erdgasregelstation auf Höhe von WA Süd(4) soll das technische Gebäude mit seinen Betriebsflächen geschützt und zusammen mit den Festsetzungen zur Begrünung in die Bau- und Freiraumstruktur integriert werden. Um sie in das Ortsbild einzubinden, sind die Einfriedungen von außen mit mindestens 1,50 m hohen geschnittenen Laubholzhecken oder ausdauernden Kletterpflanzen zu begrünen.

An den öffentlichen Straßenraum angrenzende Einfriedungsmauern im WA Nord(1) sowie die Lärmschutzwand im WA Süd(7) sind straßenseitig zu begrünen. Damit soll eine gestalterische Bereicherung und Aufwertung des Stadtraumes durch Bepflanzungen sichergestellt werden.

#### **4.18. Vogelschutzmaßnahmen**

Für das Planungsgebiet und die unmittelbare Umgebung konnten bei den Kartierungen insgesamt zwanzig Vogelarten erfasst werden. Neben überwiegend kommunen Arten konnte die in München saP-relevante Gartengrasmücke im Planungsgebiet sowie der Turmfalke, der auf der bayerischen Vorwarnliste steht, im nahen Umgriff des Planungsgebietes kartiert werden. Die meisten als Brutvögel eingestuft Arten brühten in den Gehölzen zwischen Bahn und Ratold- bzw. Raheinstraße. Eine Abgrenzung zu Brutstätten in Hausgärten östlich des Planungsgebietes war teilweise schwierig, da es in manchen Abschnitten regelmäßige Hin- und Herflüge gab. Im Umfeld des

Planungsgebietes dürfen deshalb sehr wahrscheinlich diverse weitere Brutarten der erfassten Arten vorkommen. Durch die Präsenz von zwei Spechtarten kann nicht ausgeschlossen werden, dass immer wieder neue Baumhöhlen entstehen, insbesondere in den Grundstücken mit älteren, größeren Bäumen wie im Bereich Raheinstraße 3 und Rambertweg 27, wo alter Baumbestand zum Erhalt festgesetzt wird. Die entlang der Bahn nördlich und südlich außerhalb des Planungsgebietes vorhandenen Heckenstrukturen, die in der Biotopkartierung erfasst sind, bieten ebenfalls Lebensraum für diverse Vogelarten.

Es werden Maßnahmen zum Vogelschutz festgesetzt, welche Vögel vor Kollision mit Glasflächen schützen soll. Großflächig transparente oder spiegelnde Bauteile stellen Gefahren für Vögel dar, da diese das transparente oder spiegelnde Hindernis, durch das die dahinterliegende oder sich spiegelnde Landschaft sichtbar ist, nicht erkennen. In allen Baugebieten sind daher bei großflächigen Glaselementen und Fensterbändern, Eckverglasungen und den festgesetzten Lärmschutzwänden, Abgrenzungsmauern und Mauern den Belangen des Vogelschutzes Rechnung tragende Verglasungen (wie z. B. licht-reflexionsarme Verglasungen) und/oder Gestaltungen bzw. anerkannte Maßnahmen gegen Vogelschlag zu wählen. Spiegelnde Balkone mit durchsichtig verglasten Brüstungen sind nicht zulässig.

#### **4.19. Grünordnungskonzept**

Rückgrat des Freiraumkonzeptes ist die bahnbegleitende, durchgehende Fuß- und Radwegverbindung, das Freiraumgeflecht aus Gassen und Plätzen zwischen den polygonalen Bauräumen sowie die Freihaltung und Aufwertung der westlich angrenzenden Biotopverbundachse für trockenheitsliebende Tier- und Pflanzenarten. Die Anordnung der Baufelder erzeugt ein Netz an Freiräumen für unterschiedliche Nutzungen. Das städtebauliche und freiraumplanerische Konzept generiert einen verhältnismäßig großen Anteil an privaten Freiflächen. Da sie gleichzeitig der fußläufigen Erschließung dienen und auch für die Allgemeinheit zugänglich und nutzbar sind, werden diese Flächen mit einem Faktor von 0,5 in der Freiflächenbilanzierung angesetzt.

Die geschützten Innenhofbereiche bieten Raum sowohl für private Wohnungsgärten als auch gemeinschaftliche Nutzungen mit Kleinkinderspiel und stellen somit Freiräume für Nachbarschaften dar. Diese werden ergänzt durch das die Baufelder umgebende Netz aus befestigten und begrüneten Freiflächen, die sowohl für die neuen Bewohner\*innen als auch für die Allgemeinheit zugänglich und nutzbar sind. Das Freiraumangebot für nachbarschaftliche Nutzungen auf Privatgrund wird v. a. im südlichen Teil des Planungsgebiets in fast allen Baufeldern durch die Errichtung gemeinschaftlich nutzbarer Dachgärten für die Bewohner\*innen des jeweiligen Gebäudes ergänzt, da in den Hofbereichen abgesehen von den Kinderspielplätzen nur wenige für die Allgemeinheit zugängliche Flächen für gemeinschaftlich nachbarschaftliche Nutzung angeboten werden können. Insbesondere in den Baufeldern, in denen die Kitas integriert sind, nehmen die Freispielflächen der Kitas einen erheblichen Anteil der Hofbereiche in Anspruch. Aufgrund der Entfernung von mindestens 600 m bis zu 1.200 m des südlich der Dülferstraße gelegenen Wohnquartiers zu den öffentlichen Grünflächen am nördlichen Rand des Planungsgebietes ist die Erreichbarkeit der neu

entstehenden öffentlichen Grünflächen teilweise eingeschränkt.

Über den durchgehenden Fuß- und Radweg parallel zur Bahn werden alle Freiräume untereinander vernetzt und an die neu entstehenden, ca. 1,6 ha großen öffentlichen Grünflächen im Norden des Planungsgebietes angebunden. In diesem Quartierspark entstehen weitere großzügige Spielangebote, die auf den autofreien Wegen durch das Wohnquartier und der zugehörigen neuen Fuß- und Radweg-Brücke über die Dülferstraße v. a. für ältere Kinder gut erreichbar sind und die Grünverbindung zum Feldmochinger Anger darstellen.

Das Freiraumgeflecht aus Gassen sowie Plätzen mit den angrenzenden Grün- und Freiflächen ist ebenso wie die öffentlichen Grünflächen für die Allgemeinheit zugänglich und bietet vielfältige Angebote für Erholung, Kommunikation und Spiel, da es frei von Kfz-Verkehr ist. Diese Flächen ermöglichen eine gute Durchwegung des gesamten Quartiers und dienen der fußläufigen Erschließung der Gebäude sowie auch überwiegend als Feuerwehrezufahrten. Um eine öffentliche Nutzung zu ermöglichen, werden diese Flächen mit einem Geh- und Radfahrrecht zugunsten der Allgemeinheit gesichert.

Das Bepflanzungskonzept zielt auf ein gut durchgrüntes Wohnquartier mit hoher Aufenthaltsqualität für die Bewohner\*innen und günstigen siedlungsklimatischen Bedingungen ab. Dabei bilden sowohl die Baumpflanzungen des Straßenraumes zusammen mit den zu begrünenden Freiflächen der Baugrundstücke als auch der öffentlichen Grünflächen ein robustes Grüngerüst. Aufgrund des Freiraumkonzeptes mit unterschiedlicher Höhenzonierung der verschiedenen nutzbaren Freiflächen in den Baugebieten ergeben sich v. a. in den unterbauten Innenhöfen günstigere Wuchsbedingungen für Bäume, da aufgrund ihrer Anhebung um 0,5 m gegenüber dem Niveau der Gehrechtsflächen eine Überdeckung der Tiefgaragen bzw. Kellergeschosse von im Mittel 1,10 m erfolgt. Diese Überdeckung ermöglicht die nachhaltige Durchgrünung des Quartiers mit Baumpflanzungen auch im Bereich der unterbauten Flächen.

Die durch die Festsetzungen ermöglichten und vertraglich gesicherten gemeinschaftlich nutzbaren Dachgärten stellen daher eine wichtige Ergänzung des Freiraumangebotes innerhalb einer Hausgemeinschaft dar. Neben den gemeinschaftlich nutzbaren Dachgärten wird in geringem Umfang eine private Dachgartennutzung zugelassen. Neben der quantitativen Ergänzung der Grün- und Freiflächenversorgung bieten die Dachgärten aufgrund ihrer exponierten Lage mit einer guten Besonnung und Fernsicht zusätzliche besondere Freiraumqualitäten.

Mit den Festsetzungen zu öffentlichen Grün- und privaten Freiflächen sowie den vertraglich geregelten Gemeinschaftsdachgärten werden die geltenden Orientierungswerte der Landeshauptstadt München von 20 m<sup>2</sup> privater Frei- und öffentlicher Grünfläche pro Einwohner\*in außerhalb des Mittleren Rings eingehalten.

## **Grünordnung allgemein**

Die allgemeinen Festsetzungen zur Grünordnung entsprechen den Standards der Landeshauptstadt München für die Sicherung einer fachgerechten und nachhaltigen Umsetzung grünordnerischer Maßnahmen.

Es wird die Begrenzung befestigter Freiflächen auf ein für eine funktionsgerechte Nutzung erforderliches Maß festgesetzt. Bei den festgesetzten Mindestpflanzgrößen von 25/30 cm Stammumfang (StU) für große Bäume bzw. 20/25 cm StU für mittelgroße Bäume wird die Pflanzqualität gegenüber dem üblichen Standard angehoben. Ziel ist dabei, in Kombination mit der Mindestgröße für durchwurzelbare Pflanzflächen von 24 m<sup>2</sup> und der geforderten Mindestbodenüberdeckung von Tiefgaragen von 0,60 m für mittelgroße Bäume bzw. mindestens 1,20 m für große Bäume wichtige Voraussetzungen für eine rasch wirksame Durchgrünung und einen langfristigen Erhalt der Baumpflanzungen zu schaffen. Die Festsetzung größerer Pflanzqualitäten für große und mittelgroße Bäume stellt eine zusätzliche Kompensation für erforderliche Fällungen dar.

Es wurde geprüft, dass eine Versickerung auf Baugebieten über Rigolen oder ggf. in besonderen Situationen auch über Mulden bzw. Mulden-Rigolen-Systeme erfolgen kann. Welche Versickerung gewählt wird, kann im Vollzug geklärt werden.

## **Grünordnung öffentliche Grünflächen**

Mit den rund 1,6 ha großen öffentlichen Grünflächen wird ein neues Freiraumangebot am nördlichen Stadtrand geschaffen. Die Anlage wird mit Rasen- und Wiesenflächen, zahlreichen Baum- sowie Strauchpflanzungen, Wegeverbindungen und vielseitigen Spiel- und Erholungsbereichen parkartig gestaltet. Nach Norden lockert die Gehölzkulisse auf, so dass ausreichend Platz für Spielflächen verbleibt.

Durch die Pflanzung von mindestens 42 standortgerechten großen oder mittelgroßen Bäumen erhält der Park ein stabiles Grüngerüst, wobei der Anteil an großen Bäumen mindestens 50 % betragen muss. § 40 BNatSchG sieht eine Regelung bezüglich der Verwendung gebietseigener Gehölze in der freien Natur vor. Die Grünfläche grenzt hier jedenfalls an die freie Natur an, auch wenn durch die Festsetzungen eher eine parkähnliche Gestaltung vorgegeben ist. Aufgrund der besonderen Lage am Ortsrand angrenzend an die freie Landschaft wird in der öffentlichen Grünfläche daher hier ein Anteil von 70 % gebietseigener Bäume festgesetzt. Damit wird einerseits den naturschutzfachlichen Zielsetzungen Rechnung getragen, zum anderen wird ausreichend Flexibilität für die freiraumplanerische Umsetzung mit unterschiedlichen Nutzungsansprüchen, z. B. die Anlage von ökologisch bedeutsamen und kulturhistorisch Ortsrand prägenden Streuobstwiesen oder Spielplätzen ermöglicht. Zudem bleiben Spielräume für die Auswahl klimaresilienter Gehölzarten. Nach Möglichkeit ist neben gebietseigenen Gehölzen zumindest zu einem gewissen Anteil die Verwendung autochthoner Arten anzustreben, auch wenn dies gesetzlich nicht vorgeschrieben ist.

Um die vorhandene nördliche Siedlungskante landschaftlich einzubinden, soll die Gehölzkulisse am südlichen Rand der östlichen öffentlichen Grünfläche verdichtet werden. Hier ist außerdem die Pflanzung von Heckenstrukturen in Form von drei dreireihigen Heckenstrukturen aus gebietseigenen Sträuchern mit einer Länge von mindes-

tens 10 m und einem Pflanzraster von 1,5 m mal 1,5 m festgesetzt. Die Heckenstrukturen sind als Artenschutzmaßnahme (FCS-Maßnahme) für die Gartengrasmücke erforderlich, aufgrund ihrer Lage am Siedlungsrand und ihrer Funktion als Bruthabitat für die Gartengrasmücke sind sie der freien Natur zuzuordnen, so dass auch hier die Verwendung gebietseigener Gehölze festgesetzt wird.

Zum Schutz der Pflanzung vor Betreten ist diese mit Ausnahme zur südlichen Grundstücksgrenze mit einem Wall aus überwiegend dornigem Astwerk mit einer Höhe von ca. 1,20 m und einer Breite von ca. drei Metern einzufassen. Damit diese Maßnahme bereits frühzeitig ihre Wirkung entfalten kann, ist die Verwendung von überwiegend drei mal verpflanzten Solitärgehölzen in einer Mindestpflanzgröße von 175-200 cm (Solitär dreimal verpflanzt mit Ballen 175-200 cm Höhe) erforderlich.

Die öffentlichen Grünflächen bilden den Übergang zwischen Siedlung und angrenzendem nördlichen Landschaftsraum und stellen in östlicher Richtung einen Brückenschlag zum Grünzug des Feldmochinger Angers dar, der in ca. 300 m bis 400 m Entfernung parallel zum Planungsgebiet verläuft. Für die südlichen Wohngebiete ist ein kurzer Zugang zum Feldmochinger Anger über die bestehenden Anliegerstraßen möglich.

Für den Feldmochinger Anger sollen langfristig weitere Angebote für die Freiraumnutzung im dortigen Verfahren geprüft werden.

### **Grünordnung Verkehrsflächen**

Neben den öffentlichen Grünflächen im Norden erhalten auch die Ratold- und die Raheinstraße, von denen aus das Quartier verkehrlich erschlossen wird, ein stabiles Grüngerüst aus großen Laubbäumen, die als Kompensation für erforderliche Fällungen dienen und die Aufenthaltsqualität des Straßenraumes deutlich erhöhen. Daher sind in der Ratoldstraße 31 große Laubbäume zu pflanzen. In der vom Querschnitt geringer dimensionierten Raheinstraße sind mindestens elf große Laubbäume zu pflanzen. Um den Straßenquerschnitt möglichst gering zu halten, sind die Baumstandorte sowohl in der Rahein- als auch in der Ratoldstraße mit den erforderlichen Längsparkern zu kombinieren. Ein weiterer großer Baum ist im Bereich der Straßenaufweitung der Raheinstraße gegenüber der Pflegezu- und -ausfahrt Nr. 1 zu pflanzen. Dies hat neben ökologischen Gründen auch den Zweck, unerlaubtes Parken an dieser Stelle zu vermeiden.

### **Grünordnung in den Allgemeinen Wohngebieten**

Unmittelbar angrenzend an die Fassaden sind ausschließlich in den Innenhöfen Wohnungsgärten zulässig, die unmittelbar von den Wohnungen aus zugänglich sind. Die Regelung gilt nicht für das WA Nord(1), da hier ggf. eine Bebauung mit Atriumhäusern und dementsprechend zugeordneten abgeschlossenen Hofbereichen erfolgen soll. Ebenso wird im WA Nord(4) ein Wohnungsgarten ohne Einschränkung zugelassen. Im WA Süd(8) sind Wohnungsgärten ausgeschlossen, da hier die Feuerwehrezufahrt aufgrund der Freihaltezone im Bereich der Lerchenstraße für eine eventuelle Höhenfreimachung des Bahnübergangs durch den Innenhof geführt werden muss und somit

kein Platz für Wohnungsgärten verbleibt.

Um ausreichend dimensionierte gemeinschaftlich nutzbare Freiflächen in den Innenhöfen zu sichern, werden maximal zulässige Flächenanteile für Wohnungsgärten differenziert nach den einzelnen Teilbaugebieten bzw. Bauräumen festgesetzt. Die Obergrenzen bewegen sich mit Ausnahme stark verengter Hofsituationen (z. B. wegen Kita-Freiflächen) zwischen 30 und 45 % der Hoffläche. Mit dieser Vorgabe können Privatgartenzonen rein rechnerisch mit einer durchschnittlichen Tiefe von drei Metern inklusive einer Terrasse geschaffen werden. Die städtebauliche und freiraumplanerische Idee ist jedoch nicht, die Wohnungsgärten bzw. Terrassen in einer einheitlichen Tiefe vorzusehen, vielmehr ist hier ein Vor- und Zurückspringen in Abstimmung mit den Baukörpern gewünscht. Daher ist die durchschnittliche Tiefe lediglich ein rechnerisch ermittelter Wert. Um jedoch noch ausreichend gemeinschaftliche Freiflächen in den Innenhöfen zu ermöglichen, wird ein maximal zulässiger prozentualer Anteil an Wohnungsgärten inklusive Terrassen bezogen auf die Gesamtfläche des jeweiligen Innenhofes festgesetzt. Die letztliche Ausformung und Tiefenentwicklung bleibt variabel. Somit kann bei der Hofgestaltung auf die spannungsreiche Polygonalstruktur der Baukörper bzw. Freiräume flexibel geantwortet werden.

Im Gegensatz zu den Gassen und Plätzen bieten die Innenhöfe in den Teilbaugebieten WA Nord(2), WA Nord(3), WA Süd(1) bis WA Süd(8) ruhigere und intimere Aufenthaltsbereiche.

Die gemeinschaftlich genutzten Freiflächen der Innenhöfe bieten Aufenthalts- und Spielmöglichkeiten. Die nach Art. 7 Abs. 3 BayBO herzustellenden Kinderspielplätze sind auf den Baufeldern insbesondere zwischen den Bauräumen herzustellen. In den gemeinschaftlich nutzbaren Hofbereichen sind die Spielflächen primär für Kleinkinder nachzuweisen. Damit diese ohne Umweg und Nutzung der Geh- und Radfahrrechtsflächen erreichbar sind, ist die Erschließung über die jeweiligen Treppenhäuser erforderlich. Lediglich im Hof des WA Süd(7) können die nach der BayBO nachzuweisenden Spielbereiche nur zu einem sehr geringen Teil nachgewiesen werden, da dieser nahezu vollumfänglich als Freispielfläche für die dortige Kita genutzt wird. Um trotzdem ein wohnungsnahes Spielflächenangebot anbieten zu können, sind gemäß Planzeichnung innerhalb der benachbarten Freiflächen von WA Süd(5) bis WA Süd(7) jeweils Spielplätze am Westrand festgesetzt, die den Bedarf für das WA Süd(7) selbst mit decken sollen. Gleichzeitig stehen diese beiden Kinderspielflächen im WA Süd(5) und WA Süd(6) aufgrund ihrer Lage direkt angrenzend an die Geh- und Radfahrrechtsflächen der Allgemeinheit, insbesondere aber allen Bewohner\*innen des Quartiers südlich der Dülferstraße zur Verfügung, zumal diese nicht eingezäunt werden dürfen.

Um eine gute Durchgrünung des Wohngebietes zu erzielen und die erforderlichen Baumfällungen zu kompensieren, ist pro 300 m<sup>2</sup> der nicht überbauten Grundstücksflächen mindestens ein standortgerechter, großer oder mittelgroßer Baum zu pflanzen. Dabei muss der Anteil an großen Bäumen mindestens 25 % betragen. Innerhalb der Wohnbaugebiete wird die Verwendung gebietseigener Gehölze nicht festgesetzt, da hier mit beengten Verhältnissen und einem erhöhten Versiegelungsgrad andere Kriterien bei der Auswahl von Baumarten im Vordergrund stehen (z.B. Klimaresilienz, Mul-



tifunktionalität, hohe Gestaltungsansprüche) und auch kein naturschutzrechtliches Erfordernis i. S. des § 40 BNatSchG besteht. Aus naturschutzfachlicher Sicht ist es jedoch wünschenswert, unter anderem auch gebietseigene oder sogar autochthone Gehölze zu verwenden, um deren Genpool möglichst auf großer Fläche zu erhalten.

Entlang der Nord-Süd-Wegeverbindung parallel zu den Bahngleisen sind nur in den aufgeweiteten zu begrünenden Flächen Baumpflanzungen in Gruppen vorgeschlagen, um eine zu starke Verschattung der angrenzenden Biotopflächen zu vermeiden.

Der wertvolle und identitätsstiftende Gehölzbestand im Bereich des WA Nord(3) (Raheinstraße 3) im Bereich der Kita-Freispielfläche und im Bereich der angrenzenden Ausgleichsfläche sowie im Bereich des WA Nord(4) sowie ein dominanter Einzelbaum im WA Süd(4) wird zur Erhaltung festgesetzt. Dieser kann auf die nach der Satzung zu pflanzenden Bäume angerechnet werden.

Sofern sich unvermeidbare Erfordernisse im Rahmen der Kampfmittelfreimachung bzw. Altlastensanierung ergeben, kann in den festgesetzten Baumbestand im WA Nord(3) ausnahmsweise eingegriffen werden. Entfallene Bäume sind im Verhältnis 1:1 unter Beachtung der Satzung zu ersetzen.

Um dem urbanen Charakter des Wohnquartiers v. a. südlich der Dülferstraße zu entsprechen, sind entlang der Raheinstraße und der Ratoldstraße die Flächen gemäß § 6 Abs. 4 der Satzung zwischen Bauraum und Straßenbegrenzungslinien mit Bodenbelägen zu gestalten. Damit können diese Flächen auch die erforderlichen Funktionen wie z. B. Fahrradabstellflächen im Bereich der Hauseingänge übernehmen oder in untergeordnetem Umfang auch mit Pflanzflächen für Fassadenbegrünungen oder auch Kleingehölze bzw. Staudenpflanzungen aufgewertet zu werden.

#### **4.20. Flächen mit besonderen Entwicklungsmaßnahmen**

Die bahnbegleitenden Flächen (als „Flächen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft“ und „Ausgleichsflächen“ festgesetzten Bereiche) haben besondere Bedeutung als Verbundkorridor für Arten magerer Lebensräume. Der Korridor soll weitestgehend ungestört von Freiraumnutzung und ausreichend besonnt sein. Die Besonnung wird durch einen angemessenen Abstand der neu geplanten Bebauung von der östlichen Grenze des Biotops erreicht (0,8 H); die Lärmschutzanlagen tragen in geringem Umfang zur Verschattung bei. Von der östlichsten Bahngleisachse aus wird auf Bahngrund ein Streifen von sechs Metern Breite als Bahnpflegestreifen für die Nutzung durch die DB AG freigehalten.

Der notwendige Lärmschutz für eine gut nutzbare und qualitätsvolle Gestaltung der östlich angrenzenden Freiflächen im Quartier erfordert die Ausführung von unterschiedlich hohen Lärmschutzanlagen (zwischen 2,75 m und 4,50 m Höhe) entlang der Bahn. Um eine Verschattung der im Planungsgebiet festgesetzten Ausgleichsflächen durch die freistehende Lärmschutzwand zu vermeiden und die Exposition der Flächen zu optimieren (v. a. verbesserter Strahlungsgenuss in den Spätnachmittagsstunden), werden die Flächen des Trockenbiotops innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2108a im Pflege- und Entwicklungskon-

zept als westexponierte Halbwälle vorgesehen. Im Bereich der Halbwälle werden Aufschüttungen als zulässig festgesetzt. Die Umsetzung ist über den städtebaulichen Vertrag gesichert. Die Wälle werden durch die festgesetzten Lärmschutzwände zur neuen Bebauung hin abgefangen. Die Ausführung als Halbwall in Kombination mit einer begleitenden Lärmschutzwand erfüllt neben der Lärmschutzfunktion auch einen Schutz des Biotops vor unerwünschter Störung durch Betreten. Im Anschluss an die Lärmschutzwand (LSW) 1 in Richtung Westen sowie in nördlicher Verlängerung der LSW 7 sind darüber hinaus 1,50 m hohe Abgrenzungsmauern festgesetzt, die die angrenzenden Ausgleichsflächen bzw. Bahnflächen ebenfalls vor Betreten schützen.

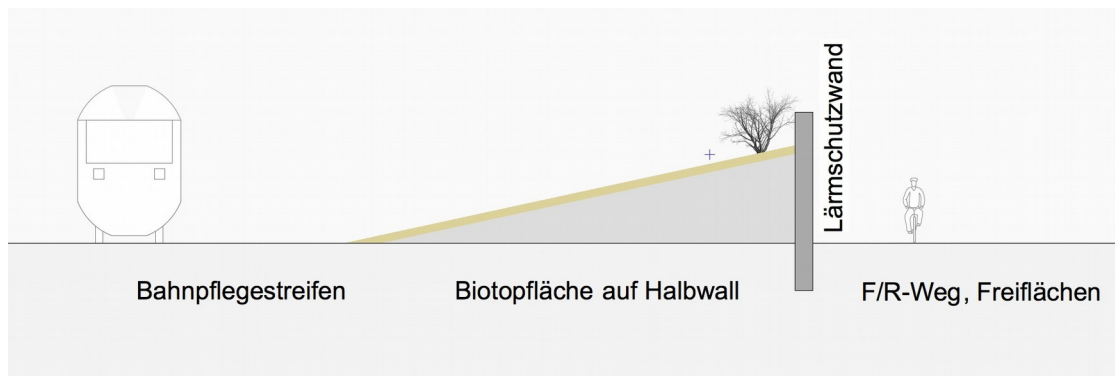


Abb. 13: Biotopverbundkorridor  
Quelle: planwerkstatt karlstetter

Die Biotopflächen innerhalb des Planungsgebiets mit einer Gesamtgröße von ca. 6.000 m<sup>2</sup> (gegenüber dem Planstand zum Verfahren gem. § 4 Abs. 2 BauGB nochmals um rund 850 m<sup>2</sup> vergrößert) werden als „Flächen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft“ festgesetzt sowie auf Basis eines Pflege- und Entwicklungskonzepts naturnah gestaltet und entwickelt. Die Umsetzung ist durch den städtebaulichen Vertrag gesichert.

Im nördlichen Teilbereich zwischen Raheinstraße und Dülferstraße wird innerhalb des Planungsgebietes ein durchschnittlich ca. sieben Meter (min. fünf bis max. zehn Meter) breiter Biotopstreifen als Ausgleichsfläche festgesetzt, der lediglich in einem kurzen Abschnitt im Bereich der Unterführung Herbergstraße sowie im Bereich der Dülferstraße aufgrund dortiger Verkehrsflächen unterbrochen ist. Zwischen Dülferstraße und Bernhardstraße im Bereich der derzeitigen P+R-Anlage wird ebenfalls ein Streifen von ca. fünf Metern Breite mit deutlicher Aufweitung auf Höhe der Bernhardstraße mit einer Länge von ca. 95 m festgesetzt. Damit wird eine deutliche Verbesserung in diesem Abschnitt erzielt, da derzeit die P+R-Anlage bis an einen nur schmalen Bahnpflegestreifen heranreicht und dieser Abschnitt bisher eine Engstelle im Biotopverbund darstellt. Im Gegenzug wird der Korridor an anderen Stellen stärker aufgeweitet. Insbesondere am Nordrand des Planungsgebietes wird ein rund 2.000 m<sup>2</sup> großes Trittsteinbiotop entwickelt.

Im Anschluss an die im Planungsumgriff festgesetzten Ausgleichsflächen zwischen Dülfer- und Bernhardstraße grenzt südlich die im Rahmen des Planfeststellungsver-

fahrens zur Baumaßnahme Ausbau S1 West Bahnhof Feldmoching planfestgestellte Ausgleichsfläche der DB mit einer durchschnittlichen Breite von ca. 14,5 m und einer Länge von ca. 300 m an, die als ökologische Ausgleichsfläche entwickelt und gesichert wird (ca. 3.890 m<sup>2</sup> große Teilfläche südlich des S- und U-Bahnhofs Feldmoching). Hierzu liegt ein Planfeststellungsbeschluss vom 13.05.2020 vor. Die Realisierung erfolgt nach Aussagen der DB bis Ende 2021. Diese Ausgleichsfläche wird durch die im Plan festgesetzte linsenförmige Ausgleichsfläche (westlich des WA Süd(2) und (3)) ergänzt, sodass diese beiden Flächen insgesamt an der breitesten Stelle ca. 25 m Breite aufweisen und damit die Lebensraumfunktion für trockenheitsliebende Arten deutlich gestärkt wird.

Um den Zielvorgaben des ABSP zu entsprechen, entlang der Bahntrasse eine lineare Vernetzungsachse mit Erhalt und Optimierung von Trockenstandorten zu schaffen, wird zusätzlich außerhalb des Planungsgebietes eine Fläche südwestlich der Lerchenstraße und östlich angrenzend an Bahnflächen in den Biotopverbundkorridor einbezogen und vertraglich gesichert. Diese ca. 2.500 m<sup>2</sup> große Fläche stellt ein weiteres Trittsteinbiotop dar, um die Lebensraumfunktion sowohl für Gehölzbrüter als auch trockenheitsliebende Arten zu stärken.

Ursprünglich war geplant, auch angrenzende Flächen westlich des Planungsumgriffs auf Bahngrund mit einer Fläche von insgesamt ca. 4.500 m<sup>2</sup> als Biotop zu sichern. Insbesondere die Flächen südlich der planfestgestellten Ausgleichsfläche westlich angrenzend an den Planungsumgriff bis zu den Bahnbetriebsflächen in einer Größenordnung von ca. 3.150 m<sup>2</sup> sind seitens der DB als potentielle künftige Ausgleichsflächen eingestellt. Die Herstellung im Sinne des Biotopverbunds ist derzeit jedoch noch nicht rechtlich gesichert.

Da diese Flächen Bahnflächen darstellen, die nicht für eine Überplanung zur Verfügung stehen, befinden sie sich nicht im Umgriff des Bebauungsplans. Eine Absicherung über eine vertragliche Regelung konnte hier nicht erreicht werden. Die Landeshauptstadt München wird jedoch weiterhin versuchen, sich bei der DB für eine mit den Zielen des Biotopverbunds vereinbare Pflege, insbesondere Vermeidung zu starker Verschattung durch Gehölzaufwuchs einzusetzen.

Auch wenn im Rahmen des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2108a die rechtliche Sicherung der o. g. Flächen südlich der Ausgleichsfläche mit einer Flächengröße von ca. 3.150 m<sup>2</sup> derzeit nicht möglich ist, wird eine deutliche Stärkung der Biotopverbundachse durch die Maßnahmen, die zum großen Teil der Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108a festsetzt, im Verbund mit der vertraglich geregelten Ausgleichsfläche südwestlich der Lerchenstraße sowie der planfestgestellten Ausgleichsfläche zur S1 erzielt. Die sowohl im Norden, südlich der Bernhardstraße sowie südlich der Lerchenstraße deutlich aufgeweiteten Flächen fungieren als Trittsteinbiotope. Damit bieten sie günstige Standortbedingungen für trockenheitsliebende Tier- und Pflanzenarten und ermöglichen diesen auch einen (zeitweisen) Aufenthalt auf diesen Flächen. Durch diese Trittsteinbiotope wird insbesondere bedrohten Arten die Ausbreitung erleichtert und auch der genetische Austausch von Subpopulationen ermöglicht. Damit

sind die Trittsteine ein wesentlicher Baustein zur Arterhaltung und erleichtern Wanderungen zwischen den für die Arterhaltung geeigneten Arealen, die ansonsten nicht erreicht werden können aufgrund zu großer Distanzen zwischen den entsprechenden Lebensräumen.

Insgesamt können somit im Rahmen der Festsetzungen zum Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108a, dazugehörige vertragliche Regelungen zur Ausgleichsfläche südlich der Lerchenstraße und unter Berücksichtigung der angrenzenden planfestgestellten Ausgleichsflächen zur S1 entlang der Bahnachse ca. 12.500 m<sup>2</sup> als Biotopverbundkorridor umgesetzt werden.

#### **4.21. Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung/Baumbilanz/Artenschutz**

Trotz vorgesehener umfangreicher Minimierungsmaßnahmen im Planungsgebiet verbleibt ein Eingriff in Natur und Landschaft. Die Ermittlung des Ausgleichsflächenbedarfes erfolgt gemäß den Grundsätzen des Leitfadens zur Eingriffsregelung in der Bauleitplanung. Ein Teil des Ausgleichsflächenbedarfes wird im Umgriff des Bebauungsplanes nachgewiesen, um den gemäß Arten- und Biotopschutzprogramm (ABSP) erforderlichen Biotopverbundkorridor bahnbegleitend für Arten der mageren Lebensräume sichern zu können (ca. 0,6 ha), eine externe Ausgleichsfläche von ca. 0,25 ha wird durch vertragliche Regelungen hinzugezogen. Der größte Teil des Ausgleichsflächenbedarfes wird im Bereich der Fröttmaninger Heide nachgewiesen (ca. 4,3 ha). Ein großer Teil des v. a. durch Sukzession entstandenen Gehölzaufwuchses kann nicht erhalten werden. Die Erhaltung des v. a. im Bereich des Grundstücks Rahnstraße 3 als erhaltenswert bis sehr erhaltenswert eingestuften Baumbestands wird durch Festsetzungen gesichert. Erforderliche Fällungen werden durch umfangreiche Neupflanzungen (ca. 220 Bäume) sowie durch höhere Pflanzqualitäten kompensiert. Die Baumschutzverordnung gilt im Planungsgebiet nicht, jedoch sind Hecken, Feldgehölze und -gebüsche nach Art. 16 Bayerisches Naturschutzgesetz (BayNatSchG) geschützt, so dass die Rodung bzw. Fällung einen Eingriff im Sinne des BNatSchG darstellt und daher eine genehmigungspflichtige Maßnahme ist. Der Eingriff wurde bereits ermittelt und die erforderlichen Ausgleichsflächen werden im Zuge der Gesamtmaßnahme nachgewiesen.

Die faunistischen Bestandsaufnahmen und die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP) führen zu folgendem Ergebnis:

Durch die Überplanung und weitgehende Bebauung des Planungsgebietes sind die meisten lokalen Populationen der (nachgewiesenermaßen oder potentiell) vorkommenden streng geschützten Tierarten und der europäischen Vogelarten bzw. ihre Lebensstätten nicht oder nur unerheblich betroffen. Für einige Arten, insbesondere Fledermäuse und Vögel, sind spezifische Vermeidungsmaßnahmen erforderlich, um nicht gegen die artenschutzrechtlichen Verbote zu verstoßen. Für Gehölzfledermäuse sowie die Gartengrasmücke ist außerdem eine artenschutzrechtliche Ausnahme in Verbindung mit entsprechenden zusätzlichen Artenschutzmaßnahmen erforderlich, da nicht garantiert werden kann, dass die Habitate dieser Arten in räumlichem und zeitlichem Zusammenhang erhalten werden können bzw. es zu erheblichen Störungen kommen kann.

Die Inaussichtstellung der artenschutzrechtlichen Ausnahme in Bezug auf die Gartengrasmücke sowie Gehölzfledermäuse im Rahmen des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2108a wurde am 15.10.2019 mit entsprechenden Auflagen erteilt.

#### **4.22. Brandschutz/Feuerwehr/Katastrophenschutz**

Im Planungsgebiet sind im Bestand folgende Anfahrts- und Zugriffsmöglichkeiten für Rettungskräfte und den öffentlichen Katastrophenschutz zu den Gleisanlagen gegeben (siehe Abb. 14a und b):

- Verlängerung Herbergstraße bei der Unterführung,
- Bernhardstraße,
- ca. auf Höhe Franz-Kötterl-Straße,
- ca. auf Höhe Jakob-Sturm-Weg (südl. Grundstücksgrenze Rambertweg 27).

Um die Anfahrts- und Zugriffsmöglichkeiten zu den Gleisanlagen weiterhin zu gewährleisten, sind im nördlichen, bahnseitigen Bereich des Teilbaugebiets WA Süd(3) und südlich der Herbergstraße im Rahmen der Umsetzung Zugänge herzustellen. Entsprechend werden in der Planzeichnung Zugänge für Katastrophenschutz an zwei Stellen im Abstand von ca. 500 m dargestellt. In § 23 Abs. 4 werden zudem Festsetzungen zu notwendigen Toren in der Lärmschutzwand getroffen. Zudem wird auf die Dienstbarkeitenregelung in § 11 Abs. 7 (öffentlicher Katastrophenschutz) verwiesen. Im Bereich der geplanten Biotopverbundachse kann die Zugänglichkeit durch den Einbau von Toren, die im Notfall durch die Feuerwehr geöffnet werden können, in der Umsetzung sichergestellt werden. Es wird auf die Festsetzungen zu den Lärmschutzwänden verwiesen. Die Feuerwehr gelangt mit Fahrzeugen bis zu diesen Zugangsmöglichkeiten und dann über Tore in der Lärmschutzwand fußläufig zu den Gleisen. Hierzu müssen die erforderlichen Zugangsmöglichkeiten innerhalb des Planungsgebiets zu den Gleisen für schwere Katastrophengeräte bzw. Großfahrzeuge mit einer Gesamtmasse von 26 t anfahrbar sein. Dies wird entsprechend der oben genannten Regelungen zu den Dienstbarkeitsflächen auch im städtebaulichen Vertrag gesichert. In den Bereichen, in denen die Befahrung auf unterbauten Bereichen, z. B. bei Tiefgaragen, erforderlich ist, ist im Bauvollzug der entsprechende statische Nachweis zu führen.

Aufstellbereiche für Rettungsfahrzeuge sollen in den gassenartig ausgebildeten Erschließungszonen der Wohngebäude nachgewiesen werden. Die Regelung erfolgt im Bauvollzug.

Die Geh- und Radfahrrechtsflächen sind entsprechend der jeweiligen Erfordernisse nach den „Richtlinien über Flächen für die Feuerwehr“ auszubilden. Der Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108a sieht einen durchgehenden Geh- und Radweg entlang der Bahn vor. In den Allgemeinen Wohngebieten WA Nord(3) und WA Süd wird entsprechend des Brandschutzkonzeptes der Geh- und Radweg auch für die Feuerwehrbefahrung genutzt. Aus diesem Grund ist möglichst umfänglich eine Mindestbreite von 5,50 m in einem Mindestabstand von drei Metern zu den Gebäuden vorgesehen. Wo dies bis zur Baugrenze stellenweise nicht gewährleistet ist, kann dies durch ein Zurückbleiben des Baukörper von der Baugrenze bei Bedarf kompensiert werden.

Aufgrund der geplanten Höhenentwicklung der Gebäude in den Allgemeinen Wohngebieten WA Nord(3) und WA Süd bedarf es des Einsatzes von Drehleitern. Die Innenhöfe im WA Nord(3) und WA Süd sollen als begrünte und ruhige Innenhöfe mit Spielmöglichkeiten für die Bewohner\*innen zur Verfügung stehen. Aus diesem Grund sind die Feuerwehzufahrten auf den befestigten Gassen und Platzflächen außerhalb der Baufelder anzuordnen.

Eine Ausnahme bildet das Teilbaugebiet WA Süd(8), in dem die Feuerweherschließung über den Innenhof erfolgen muss. Grund ist die westlich an das Teilbaugebiet WA Süd(8) unmittelbar angrenzende und zu berücksichtigte Freihaltezone für die geplante Bahnunterführung im Bereich Lerchenstraße. Somit stehen keine ausreichenden Flächen für die Anleiterung der westlichen Fassaden zur Verfügung. Auch im Baufeld 10 des WA Süd(2) kann abhängig von der Grundrisskonzeption eine zusätzliche Feuerwehr-Zufahrt durch einen kurzen Stich in den Innenhof erforderlich werden.



Abb. 14a: Zufahrten für Feuerwehr und Rettungskräfte Bereich nördlich der Bernhardstraße  
Quelle: DRAGOMIR STADTPLANUNG GmbH





Abb. 14b: Zufahrten für Feuerwehr und Rettungskräfte Bereich südlich der Bernhardstraße  
Quelle: DRAGOMIR STADTPLANUNG GmbH



#### 4.23. Lärmschutzkonzept

In einer schalltechnischen Untersuchung (Möhler + Partner Ingenieure AG, Bericht Nr. 700-5330-SU-2 vom 04.12.2020 mit redaktionellen Änderungen vom 21.04.2021) wurden die Ein- und Auswirkungen der zukünftigen Verkehrs- und Anlagengeräusche auf und durch das geplante Vorhaben prognostiziert und mit den Anforderungen an den Schallschutz im Städtebau entsprechend der DIN 18005, 16. BImSchV, TA Lärm und 18. BImSchV beurteilt.

##### **Verkehrslärm**

Das Planungsgebiet unterliegt den Verkehrslärmeinwirkungen der angrenzenden Straßen (Rahein-, Ratold-, Weilt-, Dülfer-, Lerchen- und Bernhardstraße) und der im weiteren Umfeld befindlichen Straßen (BAB A99) sowie der Bahnstrecke München–Regensburg. In einer schalltechnischen Untersuchung wurden die Auswirkungen des zukünftigen Verkehrslärms prognostiziert und mit den Anforderungen an den Schallschutz beurteilt.

Nach Errichtung des Planvorhabens betragen die höchsten Verkehrslärm-Beurteilungspegel entlang der Bahnstrecke bis zu 70 dB(A) tagsüber und bis zu 72 dB(A) nachts. Entlang der Raheinstraße treten Beurteilungspegel durch Verkehrsgerausche von bis zu 57/55 dB(A) Tag/Nacht und entlang der Ratoldstraße von bis zu 66/58 dB(A) Tag/Nacht auf. Die Orientierungswerte der DIN 18005 für WA von 55/45 dB(A) Tag/Nacht werden entlang der Bahnstrecke um bis zu 15/27 dB(A) Tag/Nacht, entlang der Raheinstraße um bis zu 2/10 dB(A) Tag/Nacht und entlang der Ratoldstraße um bis zu 11/13 dB(A) Tag/Nacht überschritten.

Für Freispielflächen von Kindertageseinrichtungen wird in der Landeshauptstadt München der Orientierungswert der DIN 18005 für WA bzw. Parkanlagen tagsüber von 55 dB(A) als Zielwert herangezogen. Der Zielwert wird für die nördliche Kita im WA Nord(3) bei Pegeln von bis zu 59 dB(A) um bis zu 4 dB(A) überschritten, für die mittlere Kita im WA Süd(3) bei Pegeln von bis zu 54 dB(A) eingehalten und für die südliche Kita im WA Süd(7) bei Pegeln von bis zu 63 dB(A) um bis zu 8 dB(A) überschritten (Berechnungshöhe  $h = 2$  m über GOK).

Entsprechend der Systematik der DIN 18005 können Überschreitungen der Orientierungswerte des Beiblatts 1 in gewissem Rahmen mit sonstigen städtebaulichen Belangen abgewogen werden, wobei die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV (hilfsweise) i. d. R. einen gewichtigen Hinweis dafür darstellt, dass einer Abwägung keine grundsätzlichen schalltechnischen Gesichtspunkte entgegenstehen und gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse vorliegen. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV betragen für Wohngebiete (gilt für Reine Wohngebiete, Allgemeine Wohngebiete nach BauNVO) 59/49 dB(A) Tag/Nacht. Nach Auffassung des Umweltbundesamts können Gesundheitsgefährdungen bei einer dauerhaften Lärmbelastung von mehr als 65/60 dB(A) tags/nachts nicht ausgeschlossen werden.

Gesundheitsgefährdende Beurteilungspegel treten entlang der Bahnstrecke tagsüber und nachts sowie entlang der Ratoldstraße tagsüber auf bzw. können nicht ausgeschlossen werden. Entlang der Bahnstrecke betragen die Pegel dabei zum Teil mehr als 70 dB(A) nachts. Darüber hinaus verbleiben Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV.

Beim Schienenlärm ist das gesunde Wohnen abhängig von Aufwachreaktionen der Bewohner\*innen im Nachtzeitraum. Maßgebend sind hierfür im vorliegenden Fall nicht die Mittelungspegel des Verkehrslärms, sondern kurzzeitige Geräuschspitzen von einzelnen Zugvorbeifahrten des Güterzugverkehrs und die Häufigkeit des Auftretens dieser Geräuschspitzen. Aufgrund der Lage des Planungsgebiets unmittelbar angrenzend an die Bahnstrecke und aufgrund des zu erwartenden Güterzugaufkommens ist zumindest in Teilbereichen des Planungsgebiets insbesondere in der Nähe der Bahnstrecke mit relevanten mittleren Maximalpegeln des Güterzugverkehrs zu rechnen. Deshalb sind im Einwirkungsbereich der Bahnstrecke bei der Auslegung des baulichen Schallschutzes die mittleren Maximalpegel zu berücksichtigen. Der bauliche Mindestschallschutz nach DIN 4109 darf dabei nicht unterschritten werden.

In den Bereichen des Planungsgebiets mit Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV und/oder mit Überschreitungen gesundheitsgefährdender Beurteilungspegel müssen weitergehende aktive und/oder passive Schallschutzmaßnahmen getroffen werden, die über die Mindestanforderungen zum Schallschutz von Außenbauteilen nach DIN 4109 hinausgehen.

Ein Abrücken von der Bahnstrecke und von den Straßen ist angesichts des ohnehin schon sehr schmalen Planungsgebiets und dem Ziel der Schaffung von dringend benötigten Wohnraumes nicht sinnvoll möglich. Die vorliegende Planbebauung reagiert auf die Verkehrslärmeinwirkungen, indem zur Hauptlärmquelle (Bahnstrecke) eine abschirmende Bebauung errichtet werden soll, die im dahinter liegenden Planungsgebiet eine deutliche Reduzierung der Belastung nach sich zieht. Zum Schutz der ebenerdigen Freiflächen wurden bereits aktive Schallschutzmaßnahmen entlang der Bahnstrecke erarbeitet und berücksichtigt. Eine darüber hinausgehende Errichtung weiterer aktiver Maßnahmen (z. B. Schallschutzwände, -wälle, Kombinationen Wand/Wall) ist zum Schutz der geplanten Gebäude nicht verhältnismäßig möglich, da diese nahezu in gleicher Höhe angelegt werden müssten wie die zu schützende Bebauung. Dies kommt aus städtebaulichen Gründen nicht in Betracht. Um gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sicher zu stellen, sind daher passive Schallschutzmaßnahmen vorgesehen und festgesetzt.

Allgemein gilt, dass sich die Anforderungen an den Schallschutz von Außenbauteilen (Wände, Fenster usw.) aus der DIN 4109 „Schallschutz im Hochbau“ ergeben. Aufgrund des Art. 13 Abs. 2 BayBO und der Bayerischen Technischen Baubestimmungen (BayTB), Ausgabe Oktober 2018, ist die/der Bauherr\*in verpflichtet, die hierfür erforderlichen Maßnahmen nach der Tabelle 7 der DIN 4109-1, Juli 2016 bzw. E DIN 4109-1/A1, Januar 2017 im Rahmen der Bauausführungsplanung zu bemessen. Die

Lärmpegelbereiche nach DIN 4109 werden nicht festgesetzt, sondern lediglich die Anwendung der DIN 4109.

In den Bereichen ohne bzw. mit geringen Überschreitungen der Orientierungswerte der DIN 18005 für allgemeine Wohngebiete von bis zu 4 dB(A) Tag/Nacht ist ein baulicher Schallschutz ausreichend. Die Mindestanforderungen ergeben sich aus der DIN 4109.

An den Fassaden der Gebäude mit Überschreitungen der Orientierungswerte von mehr als 4 dB(A) (mit Verkehrslärmpegeln > 59/49 dB(A) Tag/Nacht) sind neben einem ausreichenden Schalldämmmaß der Außenbauteile zusätzlich schallgedämmte Lüftungseinrichtungen bzw. andere geeignete Einrichtungen zur fensterunabhängigen Belüftung notwendig. Für schutzbedürftige Aufenthaltsräume, die durch eine geeignete Grundrissorientierung über ein Fenster an einer lärmgeschützten Fassadenseite belüftet werden können, kann auf schallgedämmte Lüftungseinrichtungen verzichtet werden. Fensterunabhängige Lüftungsmöglichkeiten werden notwendig, da die Schalldämmung der Außenbauteile nur wirksam ist, solange die Fenster geschlossen sind. Insbesondere während der Nacht, in der Stoßlüftung nicht möglich ist, muss eine Belüftung der Räume auch bei geschlossenen Fenstern gewährleistet sein, wenn die Höhe des Außenlärmpegels auch ein zumindest teilweises Öffnen der Fenster unmöglich macht. Im Planungsgebiet sind voraussichtlich an einem überwiegenden Teil der Gebäude aus Lärmschutzgründen schallgedämmte Lüftungseinrichtungen vorzusehen.

An den Gebäudeseiten mit gesundheitsgefährdenden Verkehrslärmpegeln von über 65/60 dB(A) Tag/Nacht sind lüftungstechnisch notwendige und somit offenbare Fenster von schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen von Wohnungen (Wohn-, Schlaf-, Kinderzimmer) durch eine geeignete Grundrissgestaltung zu vermeiden.

Entlang der Bahnstrecke betragen die Pegel zum Teil sogar mehr als 70 dB(A) nachts, so dass festgesetzt wird, dass durch eine strikte Grundrissorientierung reagiert werden muss und somit offenbare Fenster in den gemäß Abbildungen 3a-3d rot gekennzeichneten Bereichen mit gesundheitsgefährdenden Verkehrslärmpegeln von mehr als 70/65 dB(A) Tag/Nacht schutzbedürftiger Aufenthaltsräume von Wohnungen ohne Ausnahme ausgeschlossen werden müssen. Nicht offenbare Fenster schutzbedürftiger Aufenthaltsräume sind nicht oder nur mit einem speziellen Öffnungsmechanismus (z. B. Hausmeisterschlüssel) zu Reinigungszwecken offenbare Schallschutzfenster. Offenbare Fenster von Nebenräumen (z. B. Bad, Küche ohne Essbereich, Abstellräume) können auch lärmexponiert angeordnet werden.

An den weiterhin hoch belasteten Gebäudeseiten mit Verkehrslärmpegeln über 65/60 dB(A) Tag/Nacht, an denen Fenster von Aufenthaltsräumen von Wohnungen lüftungstechnisch notwendig sind, sind diese mit speziellen baulich-technischen Maßnahmen (Gebäudevorsprünge, Laubengänge, Schallschutzloggien, vorgehängte Fassaden, Schallschutzerker o. Ä.) so zu schützen, dass vor diesen Fenstern zumin-

dest die hilfsweise verwendeten Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden.

Es werden auch solche Schallschutzkonstruktionen bzw. nicht schutzbedürftige Vorräume zugelassen, die bei teilgeöffneten Fenstern einen mittleren Innenpegel ( $L_{A,m}$ ) von nicht mehr als 30 dB(A) nachts innerhalb des Aufenthaltsraumes sicherstellen, wobei die Belüftbarkeit der Räume gewährleistet sein muss (z. B. Kastenfenster). Die Schallschutzkonstruktionen können offenbar gestaltet werden (z. B. verglaste Loggien mit verschiebbaren Glaselementen). Bei offenbaren Konstruktionen müssen jedoch die dahinter liegenden Außenbauteile (Fenster, Fenstertüren usw.) so dimensioniert sein, dass die Schalldämmung der davor liegenden Schallschutzkonstruktion nicht beim Schallschutz gegen Außenlärm angerechnet wird

Bei der Grundrissgestaltung ist in den Bereichen mit gesundheitsgefährdenden Verkehrslärmpegeln ( $> 65/60$  dB(A) Tag/Nacht) darauf zu achten, dass mindestens die Hälfte der schutzbedürftigen Aufenthaltsräume einer Wohnung über Fenster belüftet werden kann, vor denen die Verkehrslärmpegel weniger als 59/49 dB(A) Tag/Nacht betragen. In begründeten Einzelfällen kann hiervon abgewichen werden (z. B. in Gebäudeeckbereichen o. Ä.).

Für Büronutzungen existieren eine Vielzahl technischer Möglichkeiten, wie zum Beispiel Schallschutz-Kastenfensterkonstruktionen gegebenenfalls in Verbindung mit schallgedämmten Lüftungseinrichtungen, die einen ausreichenden Schallschutz im Inneren und damit gesunde Arbeitsverhältnisse ermöglichen. Insoweit kann ein ausreichender Schallschutz durch technische Maßnahmen an den Gebäuden entsprechend den Anforderungen der bauaufsichtlich eingeführten DIN 4109 durch passive Schallschutzmaßnahmen hergestellt werden (ausreichendes Schalldämm-Maß der Außenbauteile). Die erforderliche Belüftung kann bei Büroräumen durch eine kontrollierte Zwangsbelüftung oder durch Stoßlüftung sichergestellt werden. An den Fassadenseiten mit Verkehrslärmpegeln von mehr als 65 dB(A) tags, dies betrifft die zur Bahnstrecke orientierten Seiten, müssen Fenster von Büroräumen mit einer mechanischen Belüftungseinrichtung ausgestattet werden, wenn diese nicht über ein Fenster an einer verkehrslärmabgewandten Seite belüftet werden können. Ein Verzicht auf Büronutzungen an Fassaden mit Beurteilungspegeln durch Verkehrslärm  $> 65$  dB(A) tags ist nicht erforderlich.

### **Verkehrslärm – Realisierungsreihenfolge**

Das Planungsgebiet soll voraussichtlich in einzelnen Bauabschnitten realisiert werden. Eine diesbezügliche Untersuchung zeigte, dass insbesondere die fehlende Abschirmung im voraussichtlich ersten Bauabschnitt (WA Süd(1) bis WA Süd(4)) und voraussichtlich zweiten Bauabschnitt (WA Nord(1) bis WA Nord(4) mit ersten Bauabschnitt vorhanden) zu keiner nennenswerten Veränderung der Verkehrslärmsituation führt. Auch für die Kita-Freiflächen ergeben sich keine Verschlechterungen. Somit ist auch keine erhebliche Zunahme bezüglich der erforderlichen Schallschutzmaßnahmen zu erwarten und eine Festsetzung wird nicht getroffen. Im voraussichtlich dritten Bauabschnitt (WA Süd(7) und WA Süd(8) (mit ersten bis dritten Bauabschnitt vorhan-

den) und im voraussichtlich vierten Bauabschnitt (WA Süd(5 bis WA Süd(6)) kann eine Verschlechterung der Lärmsituation ausgeschlossen werden.

Innerhalb der einzelnen Baufelder stellen die geplante Bebauung und die geplanten Schallschutzeinrichtungen entlang der Bahnstrecke eine wesentliche Schallabschirmung für die jeweils dahinter liegende Planbebauung und für die Freibereiche dar. Um einen ausreichenden Lärmschutz der Neubebauung von Beginn an zu gewährleisten, wird festgesetzt, dass die Bebauung und die Schallschutzeinrichtung je Bauraum durchgehend ohne Zwischenräume errichtet werden muss und dass die Errichtung der Gebäude in den östlichen Bauräumen erst zulässig ist, wenn die schallabschirmende Bebauung in den jeweils westlichen Bauräumen an der Bahnstrecke vollständig wirksam errichtet ist.

Darüber hinaus wird aus diesem Grund festgesetzt, dass

- die Nutzungsaufnahme der Bebauung im Teilgebiet WA Süd(1) erst zulässig ist, wenn die schallabschirmende Bebauung im nördlichen Bauraum von WA Süd(2) vollständig (Gebäude inklusive geschlossener Fensterflächen) wirksam ist,
- die Nutzungsaufnahme der Bebauung im östlichen Bauraum von Teilgebiet WA Süd(2) erst zulässig ist, wenn die schallabschirmende Bebauung im westlichen Bauraum von WA Süd(3) vollständig wirksam ist,
- die Nutzungsaufnahme der Bebauung im südlichen Bauraum im Teilgebiet WA Süd(5) erst zulässig ist, wenn die schallabschirmende Bebauung im westlichen Bauraum von WA Süd(6) vollständig wirksam ist, sowie
- die Nutzungsaufnahme der Bebauung im östlichen Bauraum im Teilgebiet WA Süd(6) erst zulässig ist, wenn die schallabschirmende Bebauung im westlichen Bauraum von WA Süd(7) vollständig wirksam ist.

Ebenso wird festgesetzt, dass die erforderlichen Schallschutzmaßnahmen bis Nutzungsaufnahme der östlichen Bauräume errichtet und wirksam sind, um den erforderlichen Schutz zu gewährleisten.

### **Verkehrslärm – Freiflächenschutz**

Auch für Freibereiche können Überschreitungen der Orientierungswerte des Beiblatts 1 der DIN 18005 abgewogen werden, wobei die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV (hilfsweise) i. d. R. einen gewichtigen Hinweis dafür darstellt, dass gesunde Wohnverhältnisse vorliegen. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV betragen für Wohngebiete (gilt für Reine Wohngebiete und Allgemeine Wohngebiete nach BauNVO) 59 dB(A) tags. Nachts (22-6 Uhr) entsteht auf Freibereichen i. d. R. keine Betroffenheit. Für Freispielflächen von Kitas können Überschreitungen des Zielwertes von 55 dB(A) tags für Verkehrslärmpegel von bis zu 57 dB(A) tags auf zwei Dritteln der Freispielfläche und von bis zu 59 dB(A) tags auf dem verbleibendem Drittel abgewogen werden.

Für den ebenerdigen Freiflächenschutz entlang der Bahnstrecke wurde ein Lärmschutzkonzept (Lärmschutzanlagen mit einer Höhe von  $h = 2,75$  m bis 4,5 m) entwi-

ckelt, das entsprechend als aktive Schallschutzmaßnahme festgesetzt wird. Dadurch ist sichergestellt, dass im südlichen Planungsgebiet entlang der Bahn im Bereich der Baufelder im WA Süd(5) bis WA Süd(7) die öffentlichen Kinderspielflächen ausreichend geschützt sind (Zwei Drittel-, ein Drittel-Kriterium der Landeshauptstadt München). Es wurde ermittelt, dass die nördlichste Lärmschutzanlage im Planungsgebiet zum Schutz der öffentlichen Grünfläche eine Höhe von mindestens  $h = 3,00$  m über Gelände aufweisen muss, um auf einem anzustrebenden Großteil der Grünfläche (mit ca. 65 % fast zwei Drittel) den Zielwert von 59 dB(A) tagsüber einzuhalten.

Auf der Freispielfläche der Kita im WA Nord(3) betragen die Verkehrslärmpegel in einer Berechnungshöhe von  $h = 2$  m über Gelände bis zu 59 dB(A). In einer Berechnungshöhe von  $h = 1,2$  m über Gelände (entspricht der üblichen, kinderspezifisch betrachteten Nutzerhöhe) zeigt sich, dass auf zwei Dritteln der Freispielfläche Beurteilungspegel durch Verkehrslärm von weniger als 57 dB(A) und auf einem Drittel der Freispielfläche Beurteilungspegel zwischen 57 dB(A) und 59 dB(A) vorliegen. Die Anforderungen der Landeshauptstadt München werden somit eingehalten und weitergehende Schallschutzmaßnahmen sind nicht erforderlich. Auf der Freispielfläche der Kita im WA Süd(7) betragen die Verkehrslärmpegel im östlichen Bereich der Fläche bis zu 63 dB(A), so dass die Anforderungen der Landeshauptstadt München nicht eingehalten werden. Ursächlich für die hohen Pegel ist die Ratoldstraße. Für den notwendigen Schallschutz muss entlang der östlichen Grenze der Freispielfläche eine Schallschutzwand mit einer Höhe von mindestens  $h = 1,75$  m über eine Länge von  $l = 17$  m errichtet werden.

Um auf Höhe der Herbergstrasse die Unterführung im Bereich der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung umsetzen zu können, wird ein Wanddurchbruch in der Lärmschutzwand in der entsprechend notwendigen Breite und Höhe zugelassen. Im Bereich der Pflegezufahrten und -ausfahrten sind ebenfalls in der Umsetzung Tore vorzusehen, für die die erforderliche Schalldämmung festgesetzt wird. Für die aus Verkehrssicherheitsgründen durchsichtig auszuführenden Teile der Lärmschutzwand 14 bei der Stellwerkszufahrt wird ebenfalls eine besondere Regelung zum Absorptionsmaß getroffen.

Eine geringfügige Abweichung wird zugelassen bei Vorliegen technischer oder gestalterischer Gründe, sofern dies mit den schalltechnischen und öffentlichen Belangen vereinbar ist, um eine die erforderliche Flexibilität für den Vollzug zu gewährleisten.

In den Obergeschossen der künftigen Wohnbebauung entlang der angrenzenden Straßen wird der Zielwert für Außenwohnbereiche von maximal 59 dB(A) überschritten. Hier müssen Außenwohnbereiche als verglaste Loggien bzw. Balkone (z. B. mit verschiebbaren Glaselementen oder einseitig zum Lärm geschlossene Ausführungen) oder Wintergärten ausgeführt werden, so dass in der Mitte des Außenwohnbereiches ein Verkehrslärmpegel von 59 dB(A) tagsüber nicht überschritten wird.

Im Planungsgebiet sind im südlichen Bauraum von WA Nord(3) und im WA Süd(2) bis WA Süd(8) nutzbare Dachgartenflächen vorgesehen. Es wurden beispielhafte Einzel-

punktberechnungen durchgeführt, die zeigen, dass die Dachflächen von Gebäude(-teilen) im Schallschatten von Gebäuden entlang der Bahn ohne weitere Abschirmungsmaßnahmen nutzbar sind. Für alle anderen Dachbereiche, sofern hier in der Umsetzung schützenswerte Außennutzungen vorgesehen würden, werden Schallschutzwände mit einer Höhe von  $h = 1,75$  bis  $2,25$  m über der jeweiligen Dachoberkante erforderlich, um den Zielwert von  $59$  dB(A) am Tage einzuhalten. Diese sind aus Glas beziehungsweise auch ohne Absorptionsverlust zulässig.

Da allgemein schutzbedürftige Freiflächennutzungen zulässig sein sollen, wird festgesetzt, dass schutzbedürftige Frei- und Außenwohnbereiche (Privatgärten, Terrassen, Dachterrassen, Balkone, Kinderspielflächen von Wohnanlagen usw.) nur zulässig sind, wenn zwei Meter über Oberkante Boden der Nutzfläche ein Verkehrslärm-Beurteilungspegel von  $59$  dB(A) tagsüber (6-22 Uhr) nicht überschritten wird.

#### **Verkehrslärm – Auswirkungen auf die Nachbarschaft**

Das Planvorhaben führt einerseits durch Fassaden- und Wandreflexionen, durch Abschirmungen aufgrund der Planbebauung sowie andererseits aufgrund der Änderung von Verkehrsmengen zu einer Änderung der Verkehrslärmsituation in der Nachbarschaft. Die Auswirkungen des Planvorhabens werden im Hinblick auf die Verkehrslärmsituation für die betroffene Nachbarschaft hilfsweise nach den Maßgaben der 16. BImSchV bewertet. Im Sinne der 16. BImSchV gelten Änderungen des Beurteilungspegels aus Verkehrslärm von weniger als  $2,1$  dB(A) als nicht wesentlich, sofern (mit Ausnahme von Gewerbegebieten) Verkehrslärmpegel von  $70/60$  dB(A) Tag/Nacht nicht erreicht bzw. weitergehend überschritten werden.

#### **Verkehrslärm – Auswirkungen auf die Nachbarschaft durch Reflexionen**

Es zeigt sich, dass unter Berücksichtigung einer bahnseitig hochabsorbierenden Ausführung der Lärmschutzanlagen ( $D_{\text{refl}} = 8$  dB(A)) und aufgrund der Abschirmung durch die neue Planbebauung in der östlichen Nachbarschaft Pegelreduzierungen von bis zu  $7/12$  dB(A) Tag/Nacht zu erwarten sind.

In der westlichen Nachbarschaft auf der gegenüber liegenden Seite der Bahnstrecke, bestehend aus Wohnbebauung (und teils auch Gewerbe), ergäben sich – allein mit hochabsorbierenden Ausführung der Lärmschutzanlagen ( $D_{\text{refl}} = 8$  dB(A)) als Lärmschutzmaßnahme - Pegelerhöhungen von bis zu  $1,6$  dB(A)/aufgerundet  $2$  dB(A), (in Bezug auf eine angenommene Lärmschutzwand-Höhe von  $1,5$  m) bei maximalen Verkehrslärmpegeln von  $69/70$  dB(A) Tag/Nacht. Diese Erhöhungen sind relevant im Sinne der 16. BImSchV, da der als Grenzwert angegebene Nachtpegel von  $60$  dB(A) weitergehend erhöht wird (bezüglich der Wohnnutzungen). Damit kommt es bei einer hilfsweisen Bewertung der Auswirkungen der Planung auf die Gesamtlärmsituation nach den Maßgaben der 16. BImSchV rechnerisch zu einer wesentlichen Erhöhung der Verkehrslärmpegel in der westlichen Nachbarschaft, da sich die Beurteilungspegel an der bereits erheblich lärmvorbelasteten Bestandsbebauung (Verkehrslärmpegel  $> 60$  dB(A) nachts) weiter erhöhen. Daraus könnte ein Anspruch der westlichen Nachbarschaft auf Schallschutzmaßnahmen oder Entschädigung durch die verkehrli-

chen Auswirkungen des Planvorhabens resultieren. Die verkehrlichen Auswirkungen auf die Nachbarschaft westlich der Bahnstrecke sind dagegen als nicht wesentlich im Sinne der 16. BImSchV einzustufen.

Aus schallgutachterlicher Sicht kann festgehalten werden, dass minimale Pegelerhöhungen von bis zu 0,5 dB(A) nicht wahrnehmbar sind und somit minimale Pegelerhöhungen zumutbar erscheinen (vgl. Verwaltungsgericht (VG) München, Urteil vom 21.09.2016, Beschluss Nr. M 9 K 15.3732), insbesondere wenn die umsetzbaren Möglichkeiten des Schallschutzes auf Seiten der Planbebauung ausgeschöpft sind. Dass eine solche Zusatzbelastung bestehende Gesundheitsgefahren erhöhen könnte, ist aus schallschutzfachlicher Sicht unwahrscheinlich. Durch die Plangebäude wird keine neue bedeutende Lärmquelle geschaffen. Bei einer ganzheitlichen Betrachtung der Nachbarschaft werden weiterhin mehr Nachbargebäude von der Planung profitieren (östliche Nachbarschaft).

Im Zuge der Bauleitplanung sollen vorhabenbedingte Verschärfungen der Immissionssituation soweit möglich vermieden oder vermindert werden. Entsprechend wurden Möglichkeiten von weitergehenden Vermeidungs- und Verminderungs-Maßnahmen hinsichtlich Fassaden- und Wandreflexionen geprüft und entsprechende Festsetzungen vorgesehen, die sowohl die Belange der Nachbarschaft als auch der wirtschaftlichen Umsetzbarkeit der Planungen berücksichtigen.

Eine Vermeidung kann durch eine hochabsorbierende Ausführung der Gesamtfassaden oder eine Neigung der Fassaden erreicht werden. Hochabsorbierende Fassaden sind sehr aufwändig, wirtschaftlich nicht verhältnismäßig und im Wohnungsbau mit einem Fensterflächenanteil an der Gesamtfassade von mindestens 20 – 30 % nicht ohne weiteres umsetzbar.

Eine durchgängig geneigte Ausführung der Planbebauung, die die Schallreflexionen über die Bestandsgebäude lenkt, erscheint ebenfalls nicht umsetzbar.

Es wurde insofern ein Lösungskonzept mit drei Alternativen zur Umsetzung für die Bahnreflexionen entwickelt, das sicherstellt, dass in der Nachbarschaft auf der gegenüberliegenden Seite der Bahnstrecke keine relevanten Pegelerhöhungen  $\geq 0,1$  dB(A) auftreten. Die in § 23 Abs. 6 getroffenen Festsetzungen werden durch die Darstellungen in den Abbildungen 4a und 4b der Satzung ergänzt:

1. Das Gesamt-Schall-Absorptionsvermögen der bahnungsgewandten Fassaden innerhalb der einzelnen Baugebiete wird so festgesetzt, dass die Pegelerhöhungen weniger als 0,1 dB(A) betragen, was je nach Lage des Teilbaugebietes durch ein Gesamt-Absorptionsvermögen von  $D_{\text{refl}} = 5/6/7$  dB(A) erreicht werden. Daraus folgt ein möglicher (reflektierender) Fensterflächenanteil von 40/30/20 % an der Gesamtfassade, sofern Akustikziegel oder akustisch gleich wirkende Elemente mit einem Absorptionsvermögen von  $D_{\text{refl}} = 10$  dB(A) verwendet werden.

oder



2. Die Fassaden und Reflexions-/Fensterflächen werden geneigt ausgeführt (im Folgenden nicht aufgeführte Teilbaugebiete benötigen keine Neigung):

WA Nord(1):	$\geq 2^\circ$
WA Nord(2) und WA Nord(3):	$\geq 8^\circ$
WA Süd(3) und WA Süd(4):	$\geq 7^\circ$
WA Süd(2) und WA Süd(8) (südlicher Bereich mit max. WH 22,5 bis 23 m):	$\geq 10^\circ$
WA Süd(8) (westlicher Bereich mit max. WH 16,5 bis 20 m):	$\geq 6^\circ$

oder

3. Das Schall-Absorptionsvermögen der Fassaden (ohne Reflexions-/Fensterflächen) der einzelnen Teilbaugebiete wird wie in der Lösungsmöglichkeit Nr. 1 ausgeführt (d. h. Akustikziegel o. Ä. können auch mit einem Absorptionsvermögen  $D_{\text{refl}} < 10 \text{ dB(A)}$  ausgeführt werden) und nur die Reflexions-/Fensterflächen werden entsprechend Lösungsmöglichkeit Nr. 2 geneigt.

Für alle Reflexionsflächen, die unterhalb der Schienenoberkante (= + 0,6 m im Gleisbereich) liegen, kann auf die o.g. Anforderungen verzichtet werden. Darüber hinaus kann auf die o. g. Anforderungen verzichtet werden, wenn die Fassadenteile unterhalb der Oberkante der jeweils davorliegenden Schallschutzeinrichtungen liegen. Das heißt, im vorliegenden Fall kann je nach Lage des betroffenen Gebäudes der untere Teil mit 2,75 m bis 4,5 m ohne die o. g. Anforderungen errichtet werden.

Weitere Lösungsansätze (absorbierende Fassade mit einem Absorptionsvermögen  $D_{\text{refl}} = 4 \text{ dB(A)}$ , Erhöhung der festgesetzten Schallschutzanlage, Lärmschutzwände auf der anderen Seite der Bahnstrecke außerhalb des Plangebiets, an der Horizontalen gedrehte Fensterflächen sowie eine Zick-Zack-Bebauung) wurden aus schalltechnischer Sicht ebenfalls geprüft, stellen aber keine umsetzbaren Lösungsmöglichkeiten dar.

Das o. g. Lösungskonzept mit seinen Umsetzungsmöglichkeiten führt zu keinen relevanten Pegelerhöhungen  $> 0,1 \text{ dB(A)}$ . Es werden planseitig durch die Fassadenausführung mit Schallabsorption und/oder Neigung umfangreiche Schallschutzmaßnahmen getroffen, die die schalltechnische Verträglichkeit mit der schutzbedürftigen Nachbarschaft sicherstellen. Darüber hinausgehende Schallschutzmaßnahmen sind nicht verhältnismäßig und aus bautechnischen Gründen nicht umsetzbar. Hierzu führt das Niedersächsische Oberverwaltungsgericht mit seinem Urteil vom 24.06.2015 (Beschluss Nr. 1 KN 138/13, Textziffer 60) aus: „Dabei ist der Antragsgegnerin in ihrem Ausgangspunkt zuzustimmen, dass die Lärmschutzbelange der von den Reflexionen Betroffenen in der Abwägung hintenangestellt werden können, wenn Lärmschutz mit verhältnismäßigem Aufwand nicht bewirkt werden kann und das Interesse an der Ausführung der Planung das Lärmschutzinteresse der Anwohnern überwiegt“.

Mit dem Lösungskonzept wird eine anspruchsvolle und komplexe Umsetzung des

Wohnquartiers mit Gestaltungsspielräumen und wirtschaftlich tragbaren Fassaden ermöglicht. Zudem können die künftigen Wohnungen über die Westseite zur Bahnstrecke ausreichend belichtet werden, wenn ein möglichst großer Fensterflächenanteil entstehen kann. Für den Anspruch an die Gestaltung des Quartiers und seiner Gebäude ist die Bahnseite entscheidend: Sie ist zum einen die gestalterische „Visitenkarte“ für den mit ÖPNV oder mit der Bahn am Planungsgebiet vorbei Reisenden. Zum anderen ist die Bahnseite auch auf der stadträumlichen Ebene der Bewohnerin oder des Bewohners und des Langsamverkehrs (Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen) als Adresse des Quartiers konzipiert.

Aus schallgutachterlicher Sicht kann zudem festgehalten werden, dass minimale Pegelerhöhungen von bis zu 0,5 dB(A) nicht wahrnehmbar sind und somit minimale Pegelerhöhungen zumutbar erscheinen (vgl. VG München – M 9 K 15.3732, Urteil vom 21.09.2016), insbesondere wenn die umsetzbaren Möglichkeiten des Schallschutzes auf Seiten der Planbebauung ausgeschöpft sind. Dass eine solche Zusatzbelastung bestehende Gesundheitsgefahren erhöhen könnte, ist aus schallschutzfachlicher Sicht unwahrscheinlich. Durch die Plangebäude wird keine neue bedeutende Lärmquelle geschaffen.

Bei einer ganzheitlichen Betrachtung der Nachbarschaft werden weiterhin mehr Nachbargebäude von der Planung profitieren (östliche Nachbarschaft).

### **Verkehrslärm – Auswirkungen auf die Nachbarschaft Dülferstraße**

Die Dülferstraße soll voraussichtlich insbesondere durch neue Abbiegespuren umgebaut werden. Am Knotenpunkt Dülferstraße/Ratoldstraße wird eine Ampelanlage bauseitig vorgesehen. Durch die erheblichen Ausbaumaßnahmen der Knotenpunkte, kommt es voraussichtlich zu einem erheblichen baulichen Eingriff. Es ist jedoch noch nicht sicher, ob und wann am Knotenpunkten Dülferstraße/Raheinstraße gegebenenfalls zu einem späteren Zeitpunkt aufgrund von Verkehrsentwicklungen eine Ampelanlage errichtet wird. Daher wurde sowohl für die Variante mit als auch ohne Ampelanlage geprüft, ob durch den erheblichen baulichen Eingriff eine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV auftritt.

Die Berechnungen an maßgeblichen Einzelpunkten in der Nachbarschaft zeigen, dass in der Situation ohne Ampeln in der Nachbarschaft Pegelerhöhungen von bis zu 1,2 dB(A) tags und 1,1 dB(A) nachts und in der Quartiersmitte von 1,1 dB(A) tags und 1,3 dB(A) nachts infolge des baulichen Eingriffs auftreten. Diese Pegelerhöhungen sind nicht wesentlich im Sinne der 16. BImSchV, da sie weniger als 2,1 dB(A) betragen und Pegel von  $\geq 70/60$  dB(A) nicht erreicht bzw. weitergehend überschritten werden. Ein Anspruch der Nachbarschaft auf Entschädigung bzw. Lärmschutz ist nicht absehbar.

Die Berechnungen für die Situation mit Ampeln zeigen, dass in der bestehenden Nachbarschaft Pegelerhöhungen von bis zu 3,6/3,9 dB(A) Tag/Nacht und in der Quartiersmitte von bis zu 4,1/4,3 dB(A) Tag/Nacht auftreten. Diese Pegelerhöhungen sind

wesentlich im Sinne der 16. BImSchV, da sie mehr als 2,1 dB(A) betragen und auch Pegel von mindestens 70/60 dB(A) Tag/Nacht erreicht bzw. weitergehend erhöht werden. Die Berechnungen zeigen, dass im Falle der Realisierung der Ampelanlagen für folgende Gebäude dem Grunde nach ein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen bzw. Entschädigung (24. BImSchV) resultiert: Dülferstraße 63, 65, 70, 72, 72a, 74, Ratoldstraße 70, 72 und Leberlestraße 1.

Nach der 16. BImSchV besteht bei Überschreitung der Kriterien für wesentliche Änderungen Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen für jede betroffene Nutzungseinheit (Wohneinheit, Gewerbeinheit). Die Lärmwirkungen sollen primär durch Lärmminierungsmaßnahmen an der Quelle oder im Schallausbreitungsweg verringert werden. Wenn dies in der Nähe von stark befahrenen Verkehrswegen mit vertretbaren Mitteln nicht oder nur teilweise möglich ist, können Schallschutzmaßnahmen an Gebäuden (sog. passiver Schallschutz) eine unzumutbare Beeinträchtigung von Aufenthaltsräumen verhindern und eine bestimmungsgemäße Nutzung der Gebäude gewährleisten.

Im vorliegenden Fall sind aufgrund der innerstädtischen Lage keine aktiven Schallschutzmaßnahmen an der Quelle (lärmarmen Asphalt) oder im Ausbreitungsweg (Schallschutzwände) umsetzbar und verhältnismäßig.

Die Verwendung von lärmarmen Asphalten (z. B. Flüsterasphalt) als aktiver Schallschutz ist hier nicht geeignet. Flüsterasphalt ist nur bei Geschwindigkeitsbereichen über 60 km/h zweckmäßig, die innerorts nicht zu erwarten sind. Auch sind in Kreuzungsbereichen lärmarme Asphalte aufgrund der auftretenden Scherkräfte nicht zum Einsatz geeignet. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung kann im Bebauungsplanverfahren nicht festgesetzt werden. Aktive Schallschutzmaßnahmen in Form Teil-/Vollabdeckungen (Tunnel) sowie Einschnitts-/Trog-/Hochlagen sind im vorliegenden Fall nicht umsetzbar. Die Errichtung von Lärmschutzwänden als aktiver Schallschutz ist auch hier nicht geeignet. Ein vollständiger Schutz im Sinne der 16. BImSchV, d. h. eine notwendige Einhaltung der Immissionsgrenzwerte für Wohngebiete von 59/49 dB(A) Tag/Nacht, ist nicht mit vertretbarem Aufwand möglich, da Kosten erforderlich würden, wenn durchgehende Lärmschutzwände mit Höhen > 6 m, gegebenenfalls ca. 9 m, vorgesehen würde. Geringere Lärmschutzwandhöhen hätten nur eine pegelreduzierende Wirkung auf Teilbereiche der ebenerdigen Freibereiche und ggf. Erdgeschossbereiche und würden insoweit keinen umfassenden Schutz bieten. Außerdem würde die Wirkung deutlich lückenhaft, da die betroffenen Anwesen über die Dülferstraße und Ratoldstraße erschlossen werden, d. h. es ergeben sich Lücken in den Schallschutzwänden, welche selbst im Fall von dortigen Torabschlüssen nicht gesichert als immer ausreichend geschlossen und insoweit schützend betrachtet werden können. Die Zugänglichkeit der Grundstücke wäre hierdurch erheblich beeinträchtigt.

Daher ist eine Lösung, soweit erforderlich, über passive Schallschutzmaßnahmen vorgesehen. Die Abwicklung der erforderlichen passiven Schallschutzmaßnahmen (ausreichendes Schalldämmmaß der Außenbauteile wie Fenster) an bestehenden Gebäuden regelt die Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung 24. BImSchV. Im Falle der Realisierung der Ampelanlagen resultiert für die oben genann-

ten Gebäude dem Grunde nach ein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen bzw. Entschädigung (24. BImSchV). Da eine ausreichende Schalldämmung der Außenbauteile eines Wohnraumes in der Regel nur bei geschlossenen Fenstern gewährleistet ist, müssen im Falle des passiven Schallschutzes für Schlaf- und Kinderzimmer schallgedämmte Lüftungseinrichtungen vorgesehen werden, damit die Planung den Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse hinsichtlich der Höhe der Lärmeinwirkungen und den Anforderungen an die Lufthygiene auch während der Nachtruhe entspricht. Bei Aufenthaltsräumen und Büronutzungen, die überwiegend am Tag genutzt werden, ist dagegen die Frischluftzufuhr durch Stoßlüftung des Raumes, d. h. dem temporären Öffnen der Fenster, zumutbar. Hier werden keine schallgedämmten Lüftungseinrichtungen vorgesehen.

#### **Anlagen-/Gewerbelärm – Anlagen/Betriebe außerhalb des Geltungsbereiches**

Die Beurteilungspegel durch Anlagen/Betriebe außerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2108a, insbesondere aus westlich angrenzenden Gebieten einschließlich der Betrachtung von gewerblichen Geräuschen von Bahnnutzungen sowie des Discounters und der P+R-Anlage im Bereich der Dülferstraße, werden künftig bis zu 58/41 dB(A) Tag/Nacht betragen, so dass die Immissionsrichtwerte der TA Lärm für Allgemeine Wohngebiete von 55/40 dB(A) Tag/Nacht um bis 3/1 dB(A) Tag/Nacht überschritten werden.

Relevante kurzzeitige Geräuschspitzen können ausgeschlossen werden. Bei alleiniger Berücksichtigung des Abstandsmaßes wird das Spitzenpegelkriterium für Allgemeine Wohngebiete tagsüber ab einem Abstand von etwa 13 m eingehalten. Im vorliegenden Fall beträgt der kürzeste Abstand des Planungsgebietes zu den Anlagen außerhalb ca. 25 m. Im Nachtzeitraum können relevante kurzzeitige Geräuschspitzen aufgrund der Abschirmwirkung der Bestandsbebauung und aufgrund der geplanten Lärmschutzanlage entlang der Bahn ausgeschlossen werden.

Die Lärmkonflikte bei den Betrachtungen zum Anlagenlärm außerhalb des Plangebietes haben ihre Ursache in der Gewerbefläche südwestlich sowie im elektronischen Stellwerk der Deutschen Bahn (ebenfalls südwestliches Plangebiet) und beschränken sich auf diesen Teilbereich des Plangebietes; betroffen sind die Baugebiete WA Süd(6), WA Süd(7) und WA Süd(8). Daher müssen in diesem Bereich entlang der Bahnstrecke Immissionsorte von Wohnungen nach TA Lärm ausgeschlossen werden. Dies sind offenbare Fenster von schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen von Wohnungen nach DIN 4109 (Wohn-, Schlaf- und Kinderzimmer). Diese Maßnahme wird bereits gegenüber Verkehrslärm erforderlich. Nicht offenbare Fenster schutzbedürftiger Aufenthaltsräume sind nicht oder nur mit einem Schlüssel zu Reinigungszwecken offenbare Schallschutzfenster. Ein nicht offenes Fenster gilt nicht als Immissionsort nach TA Lärm, wodurch keine Einhaltung der Immissionsrichtwerte 0,5 m vor dem geöffneten Fenster erforderlich ist. Die Anforderungen an den passiven Schallschutz nach DIN 4109 sind dennoch einzuhalten, d. h. durch eine ausreichende Schalldämmung der nicht offenen Fensterkonstruktion werden niedrige Innenpegel bei geschlossenen Außenbauteilen gewährleistet.

Der P+R-Parkplatz mit derzeit 156 Pkw-Stellplätzen westlich des Discount-Markts soll gegebenenfalls interimweise durch ein P+R-Parkdeck mit 300 Stellplätzen ersetzt werden. Es zeigt sich, dass im Falle einer solchen Erweiterung der P+R-Anlage auf 300 Stellplätze in den geplanten allgemeinen Wohngebieten die Anforderungen der TA Lärm für Allgemeine Wohngebiete eingehalten werden. Schallschutzmaßnahmen an den Plangebäuden sind bei Erweiterung der P+R-Anlage nicht erforderlich.

### **Anlagen-/Gewerbelärm – Anlagen/Betriebe innerhalb des Geltungsbereiches – Erdgasregelstation**

Innerhalb des Planungsgebiets ist auf einer Fläche für Ver- und Entsorgung auf Höhe des Jakob-Sturm-Weges als geräuschrelevante Einrichtung eine Erdgasregelstation geplant. Derzeit existieren noch keine konkreten Planungen zur Erdgasregelstation. Es handelt sich um eine genehmigungspflichtige Anlage, deren schalltechnische Verträglichkeit im Rahmen des Bauvollzugs nachzuweisen bzw. sicherzustellen ist. Dies ist aus schalltechnischer Sicht auch möglich, da durch den Betrieb der Anlage keine Lärmkonflikte zu erwarten sind bzw. diese mit verhältnismäßigen und üblichen Maßnahmen lösbar sind (beim Betrieb der Erdgasregelstation können nennenswerte tieffrequente und tonhaltige Geräuschanteile abgestrahlt werden; bei der Auslegung der konkreten Maßnahmen (Wand- und Dachaufbau, schallabsorbierende Auskleidung, Art und Dimensionierung der Schalldämpfer) ist darauf zu achten, dass tieffrequente Geräusche (8-125 Hz) und tonhaltige Geräusche vermieden werden). Eine Festlegung von konkreten Schallschutzmaßnahmen ist erst im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens zweckmäßig und möglich.

### **Anlagenlärm – Sport-/Freizeit-/Spielflächen**

Im nördlichen Planungsgebiet werden zwei öffentliche (parkartige) Grünflächen mit Rasen- und Wiesenflächen, Baum- und Strauchpflanzungen, Wegen und Spielflächen festgesetzt. Die Ausführungsplanung mit detaillierten Angaben zu Art und Lage der Sport-/Spielflächen auf den Grünflächen liegt noch nicht vor. Es wurde informativ ermittelt, welche Nutzungen grundsätzlich möglich und welche Abstände dabei zu beachten sind.

Beurteilungsgrundlage ist die Sportanlagenlärmschutzverordnung (18. BImSchV). Kinderspielplätze fallen unter die Regelungen des Gesetzes über Anforderungen an den Lärmschutz bei Kinder- und Jugendspieleinrichtungen (KJG) und müssen nicht schalltechnisch beurteilt werden. Sie sind demnach ohne Einschränkung möglich. Bolzplätze, Skate-Anlagen o. Ä. sind aufgrund der Nähe zur bestehenden Wohnbebauung im vorliegenden Fall nicht möglich. Streetball- und Beachvolleyballanlagen dagegen können im vorliegenden Fall auf der öffentlichen Grünfläche vorgesehen werden, sofern ein Abstand zur südlichen Bebauung im reinen Wohngebiet an der Hochlandstraße vom Rand der Sport-/Spielflächen von mindestens 45 m (bei einer Streetballanlage mit einem Korb oder einer Beachvolleyballanlage) bzw. von 56 m (bei einer Streetballanlage mit zwei Körben) beachtet wird.

Festsetzungen werden insofern diesbezüglich nicht vorgesehen, da die Gestaltung der Freiflächen mit wünschenswerten entsprechenden Anlagen unter Berücksichtigung der Vorgaben des Schallschutzes im Vollzug ausreichend möglich ist.

### **Sonstige Geräusche und Ausbauvorhaben**

In Oberschleißheim befindet sich eine Polizeihubschrauberstaffel, die erweitert werden soll. Hierzu existiert ein Planfeststellungsbeschluss mit Lärmgutachten. Dem Lärmgutachten vom TÜV Süd vom 05.10.2017 kann entnommen werden, dass im Planungsgebiet keine relevanten Hubschrauber- und Sportfliegergeräusche auftreten. Das Planungsgebiet „Ratold-/Raheinstraße“ liegt außerhalb der Tag- und Nachtschutzzonen nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG) und die Orientierungswerte der DIN 18005 für WA werden eingehalten. Es sind keine Bauverbote oder Nutzungsbeschränkungen zu beachten.

Die BAB A92 soll vom Autobahndreieck München-Feldmoching bis zum Anschlussknoten Neufahrn sechsstreifig ausgebaut werden. Hierzu existiert ein Planfeststellungsbeschluss (1. Tektur vom 22.12.2017) mit Lärmgutachten. Diesem Lärmgutachten kann entnommen werden, dass für den Abschnitt vom Autobahndreieck Feldmoching bis zur Anschlussstelle Oberschleißheim ein Emissionspegel (von der BAB abgestrahlt) von  $L_{m,E} = 76,9/70,6$  dB(A) Tag/Nacht angesetzt wurde, wobei lärmmindernde Straßenoberflächen zum Einsatz kommen sollen. Im Rahmen der schalltechnischen Berechnungen für das Planungsgebiet „Ratold-/Raheinstraße“ wurde demgegenüber ein um etwa 1 dB(A) höherer Emissionspegel von  $L_{m,E} = 77,9/71,9$  dB(A) Tag/Nacht berücksichtigt. Insofern ist der geplante Ausbau der BAB A92 in der vorliegenden Schalluntersuchung ausreichend berücksichtigt. Bemerkenswert ist zudem, dass die BAB A92 für die Geräuschentwicklung im Planungsgebiet „Ratold-/Raheinstraße“ nicht maßgeblich ist, da die BAB A99 und die Bahnstrecke pegelbestimmend sind.

Ein Ausbau der BAB A99 ist derzeit nur im Bundesverkehrswegeplan aufgenommen. Detaillierte Planungen hierzu existieren noch nicht. Für die BAB A99 wurde jedoch in der vorliegenden Schalluntersuchung eine Verkehrszunahme für den Prognosehorizont 2030 von etwa 15 % im Vergleich zur Bestandssituation angenommen.

Geräusche von Kitas und Freispielflächen von Kindern o. Ä. sind aufgrund der rechtlichen Rahmenbedingungen nicht zu beurteilen, jedoch wird hinsichtlich einer schalltechnischen Optimierung empfohlen, auf eine schalltechnisch günstige Situierung von Freispielflächen von Kindern zu achten. Dies kann bspw. durch Ausnutzung einer schallabschirmenden Bebauung oder durch einen Mindestabstand der Freispielfläche zu den nächstgelegenen schutzbedürftigen Nutzungen von etwa zehn Metern erreicht werden.

Zur Geräuschminimierung wird festgesetzt, dass Tiefgaragenrampen innerhalb des Planungsgebietes eingehaust auszuführen bzw. in ein Gebäude integriert werden müssen. Bei deren baulicher Ausführung muss zudem der Stand der Lärmminde-

rungstechnik (z. B. lärmarmes Garagenrolltor, Regen- bzw. Entwässerungsrinnenabdeckung usw.) beachtet werden, so dass der Lärmbeitrag der baulich-technischen Einrichtungen (Rolltor, Regenrinne, Tiefgaragen-Abluft usw.) die Geräuschabstrahlung an der Tiefgaragenzufahrt durch die Kraftfahrzeuge nicht nennenswert ( $< 1 \text{ dB(A)}$ ) erhöht. Dabei wird festgesetzt, dass die Innenwände und Decken der Rampen schallabsorbierend zu verkleiden sind und einen Absorptionskoeffizienten von  $\alpha_{500} > 0,8$  bei 500 Hz aufzuweisen haben. Die Einhausung der Rampen hat ein Schalldämmmaß von  $R'_{w,R} = 25 \text{ dB}$  aufzuweisen.

#### 4.24. Erschütterungen

Aufgrund der räumlichen Nähe des Vorhabens zu den Bahngleisen der Bahnstrecken mit den Streckennummern 5500 und 5566 im Bereich der Haltestelle Feldmoching in München wurden mögliche schwingungsinduzierte Auswirkungen im Rahmen eines erschütterungstechnischen Gutachtens untersucht (Gutachten der Möhler + Partner Ingenieure AG vom 04.02.2021). Hierbei wurden die Einwirkungen durch Erschütterungen und Sekundärluftschall gemessen und für das Planvorhaben prognostiziert. Dabei wurde eine aktuelle Prognose für das Jahr 2030 zugrunde gelegt; weiter in die Zukunft gehende Prognosen bis beispielsweise 2035 sind wegen nicht erreichbaren Datenlagen dazu möglich. Das darin enthaltene Betriebsprogramm geht deutlich über das vor Ort gemessene Zugaufkommen hinaus. Deshalb müssen die Messwerte auf das zukünftige Zugaufkommen hochgerechnet werden.

Die Prognosen auf Basis von Erschütterungsmessungen im freien Feld zeigen, dass im gesamten Planungsgebiet der Mindestabstand bei 55 m zum nächstgelegenen Durchgangsgleis bzw. 35 m zum nächstgelegenen Rangiergleis liegt, damit keine Maßnahmen erforderlich werden. Diese erforderlichen Abstände zu den Baufeldern werden nicht eingehalten.

Im Zuge der Bauausführung ist auf die Immissionen entsprechend zu reagieren. Deshalb wird festgesetzt, dass in den betroffenen Baugebieten WA Nord(1), WA Nord(2), WA Nord(3), WA Nord(4), WA Süd(1), WA Süd(2), WA Süd(3), WA Süd(4), WA Süd(5), WA Süd(6), WA Süd(7) und WA Süd(8) bei der Errichtung von schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen im Nahbereich der Bahnstrecken sowie darüber hinaus in baulich daran gekoppelten Gebäuden und Bauteilen (z. B. Tiefgaragen, Tiefgaragenein- und -ausfahrten, Nebenanlagen, Fahrwege usw., die gegebenenfalls auch in anderen Bauräume liegen) bei Unterschreitung des Mindestabstandes von 55 m zum nächstgelegenen Durchgangsgleis bzw. 35 m zum nächstgelegenen Rangiergleis eine Prüfung der zum Genehmigungszeitpunkt vorherrschenden Erschütterungssituation (bauspezifischer Nachweis) vorgenommen werden muss. Erforderlichenfalls sind technische bzw. konstruktive Maßnahmen vorzusehen, die eine Einhaltung der Anhalts- und Richtwerte für Erschütterungs- und Sekundärschallimmissionen sicherstellen.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Baugebiete WA Süd(1) und WA Süd(8) zu schützen sind, wenn keine Entkopplung zu betroffenen Baufeldern bzw. Bauräumen erfolgt (z. B. bauliche Kopplung durch Tiefgarage etc.).

Im Bereich der Bernhardstraße verläuft die U-Bahn-Linie U2 in Ost-West-Richtung. Die von der U-Bahn ausgehenden Erschütterungseinwirkungen im Plangebiet wurden nicht eigens gemessen, da die Station Feldmoching eine Endstation mit geringeren Fahrgeschwindigkeiten darstellt und der Oberbau der U-Bahn als schweres Masse-Feder-System mit einer Eigenfrequenz von höchstens 10 Hz ausgeführt ist. Auf Basis vergleichbarer Situationen in München ist zu beachten, dass künftig keine bauliche Kopplung zum Tunnelbauwerk der U-Bahn erfolgt und ein Mindestabstand von 10 m zum U-Bahn-Tunnel beachtet wird, der einen Erfahrungswert bzgl. vergleichbarer Situationen darstellt. Der Abstand des U-Bahn-Bauwerks zu den festgesetzten Bauräumen in den nächstgelegenen Teilbaugebieten WA Süd(1) und WA Süd(2) beträgt im vorliegenden Fall ca. 18 m. Damit ist davon auszugehen, dass bei Errichtung der Gebäude im Plangebiet in Massivbauweise die Anhaltswerte nach DIN 4150-2 (Erschütterungen im Bauwesen, Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) eingehalten werden. Auch die Richtwerte für Sekundärschallimmissionen (TA Lärm) werden eingehalten.

Das Masse-Feder-System im Oberbau der U-Bahn und die Mindestabstände von 55 m zum nächstgelegenen Durchfahrtgleis bzw. 35 m zum nächstgelegenen Rangiergleis setzen für die Plangebäude Massivbauweise mit Stahlbetondecken voraus. Bei einer anderweitigen Bauweise (z. B. Leicht- oder Holzbauweise) kann es zu höheren Erschütterungseinwirkungen kommen. Es wird daher festgesetzt, dass im Falle einer Abweichung von der konventionellen Bauweise (Massivbau mit Stahlbetondecken) grundsätzlich in allen Baugebieten im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens der Nachweis der Einhaltung der gestellten Anforderungen zu bringen ist; die Mindestabstände von 55 m zum nächstgelegenen Durchfahrtgleis bzw. 35 m zum nächstgelegenen Rangiergleis gelten in diesem Fall nicht.

#### **4.25. Elektrische und magnetische Felder**

Aufgrund der räumlichen Nähe des Vorhabens zu den oberirdischen Bahnanlagen im Westen wurden die elektrischen und magnetischen Felder untersucht (Möhler + Partner Ingenieure AG, Bericht Nr. 700-5330-EMF, 08.10.2020). Hierbei wurden die zukünftigen Einwirkungen messtechnisch ermittelt, prognostiziert und nach der 26. BImSchV zum Schutz der Allgemeinheit beurteilt.

Bezüglich der Wechselfelder wurden elektrische Feldstärken von bis zu  $E = 0,53 \text{ kV/m}$  (arithmetischer Mittelwert des Effektivwertes) bzw.  $E = 0,88 \text{ kV/m}$  (Maximalwert des Effektivwertes) und magnetische Flussdichten von bis zu  $B = 2,71 \text{ } \mu\text{T}$  (arithmetischer Mittelwert des Effektivwertes) bzw.  $B = 6,44 \text{ } \mu\text{T}$  (Maximalwert des Effektivwertes) gemessen.

Die höchsten gemessenen (kurzzeitigen) Spitzenwerte der elektrischen Feldstärke betragen bis zu 9 %, die höchsten (kurzzeitigen) Spitzenwerte der magnetischen Flussdichte betragen bis zu 2,2 % der Grenzwerte der 26. BImSchV. Die gemessenen Mittelwerte der elektrischen Feldstärke betragen bis zu 5,3 % und die gemessenen



Mittelwerte der magnetischen Flussdichte betragen bis zu 1 % der Grenzwerte der 26. BImSchV und halten damit die gesetzlichen Anforderungen ein.

Ebenso werden die angegebenen Abstände der Berichte der DB-Systemtechnik zu elektrischen und magnetischen Feldern bei Standard-Oberleitungsanlagen vom 29.02.2016 eingehalten, die zur Beurteilung der höchsten betrieblichen Auslastung herangezogen werden und die sich auf den maximalen betrieblichen Dauerstrom der Oberleitungsanlagen beziehen (worst-case).

Die Untersuchung kommt zum Ergebnis, dass die gesetzlichen Anforderungen der 26. BImSchV zuverlässig eingehalten werden, so dass keine Festsetzungen bzw. keine Schutzmaßnahmen gegenüber den elektrischen und magnetischen Feldern erforderlich sind.

#### **4.26. Lufthygiene**

Da das Planungsgebiet östlich der Bahnstrecke München–Regensburg und westlich der Ratoldstraße bzw. Raheinstraße liegt und die Dülferstraße durch das Planungsgebiet verläuft sind relevante verkehrsbedingte Luftschadstoffe nicht ausgeschlossen. Aus diesem Grund wurde die Luftschadstoffsituation untersucht und beurteilt (Möhler + Partner Ingenieure AG, Bericht Nr. 700-5330-LH-1, 27.10.2020).

Die Durchführung der Immissionsprognose erfolgt für die maßgebenden Schadstoffkomponenten Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) und Feinstaubpartikel (PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>) mit dem mikroskaligen Ausbreitungsmodell MISKAM. Die Luftschadstoffbelastung setzt sich aus der städtischen Hintergrundbelastung und der verkehrsbedingten Zusatzbelastung zusammen. Die Abschätzung der städtischen Hintergrundbelastung erfolgte anhand der Jahresmessdaten des Bayerischen Landesamtes für Umwelt. Die verkehrsbedingte Emissionszusatzbelastung wurde mit Hilfe des Handbuchs für Emissionsfaktoren Version 4.1 (HBEFA 4.1) unter zusätzlicher Berücksichtigung der PM<sub>10</sub>-Emission durch Abrieb und Aufwirbelung ermittelt und die Immissionen im Null- und Planfall durch Ausbreitungsberechnungen für das Prognosejahr 2035 ermittelt, wobei die Emissionsparameter des HBEFA 4.1 für das Jahr 2025 und nicht für das Prognosejahr 2035 verwendet wurden. Dies hat folgenden Grund: HBEFA 4.1 schätzt basierend auf der absehbaren Entwicklung der Abgasvorschriften das Emissionsniveau des Flottenmixes ab. Diese Abschätzung fällt insbesondere bei hohen Lkw-Anteilen jedoch sehr optimistisch aus, was zur Folge hat, dass die Emissionsfaktoren für das Prognosejahr 2035 (Verkehrsmengenprognose) wesentlich niedriger sind als im Jahr 2025. Für den Fall einer frühen Baurealisierung (vor dem Prognosejahr 2035), wäre somit ein zu niedriger Emissionsansatz gewählt. Für eine Prognose auf der sicheren Seite werden die Emissionsfaktoren des Jahres 2025 zugrunde gelegt. Demnach werden die maßgebenden Grenzwerte der 39. BImSchV, abgesehen vom Straßenraum der Dülferstraße, im gesamten Planungsgebiet eingehalten; in den Baugebieten selbst werden an den Fassaden der Plangebäude keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch die verkehrsbedingten Luftschadstoffimmissionen im Sinne des Bundesimmissionsschutzgesetzes prognostiziert.

Die höchsten Belastungen an den Plangebäuden treten ebenerdig im WA Süd(7) auf. Nach der Errichtung des Planvorhabens betragen die prognostizierten Jahresmittelwerte an den Plangebäuden maximal  $24,0 \mu\text{g}/\text{m}^3$   $\text{NO}_2$ ,  $16,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$  für  $\text{PM}_{10}$  und  $14,3 \mu\text{g}/\text{m}^3$  für  $\text{PM}_{2,5}$ . Durch die durchgehende von Norden nach Süden reichende Bebauung kann für die dahinterliegenden Plangebäude eine weitreichende Ausbreitung der Luftschadstoffe vermieden werden.

Die Auswirkungen des Planvorhabens auf die Nachbarschaft wurden durch eine Differenzbetrachtung (Planfall – Nullfall) ermittelt. In der Nachbarschaft, werden am Bestandsgebäude Ratoldstraße 70 die höchsten Schadstoffzunahmen prognostiziert. Dort beträgt die Erhöhung der Luftschadstoffbelastung durch das Planvorhaben im Jahresmittelwert für  $\text{NO}_2$  bis zu  $0,8 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , bis zu  $0,1 \mu\text{g}/\text{m}^3$  für  $\text{PM}_{10}$  und bis zu  $0,1 \mu\text{g}/\text{m}^3$  für  $\text{PM}_{2,5}$ . Dafür ist vor allem der Ziel-/Quellverkehr des Planvorhabens ursächlich. Derartige Erhöhungen der Luftschadstoffbelastung von weniger als 3 % ( $\approx 1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$  bei einem Immissionsgrenzwert von  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  für  $\text{NO}_2$  und  $\text{PM}_{10}$ , bzw.  $\approx 0,75 \mu\text{g}/\text{m}^3$  bei einem Immissionsgrenzwert von  $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$  für  $\text{PM}_{2,5}$ ) des Immissionsjahresmittelwertes sind nach TA-Luft nicht relevant. Zusätzlich dazu führen die Erhöhungen am Immissionsort zu einer Luftschadstoffbelastung, die weiterhin die Grenzwerte der 39. BImSchV zuverlässig unterschreitet.

Es werden in der Nachbarschaft weiterhin die Grenzwerte der 39. BImSchV für Stickstoffdioxid  $\text{NO}_2$  und Feinstaubpartikel  $\text{PM}_{10}$  und  $\text{PM}_{2,5}$  deutlich unterschritten, so dass die Realisierung des Planvorhabens keine negativen Auswirkungen auf die Luftschadstoffbelastung in der Nachbarschaft erwarten lässt.

Aufgrund der Planbebauung ändern sich die Strömungsverhältnisse (tendenziell niedrigere Windgeschwindigkeiten) in der Nachbarschaft, so dass im Straßenraum grundsätzlich höhere Luftschadstoffe prognostiziert werden (auch bedingt durch den Ziel- und Quellverkehr des Vorhabens) und in den dahinterliegenden Nachbarbebauungen niedrigere Luftschadstoffbelastungen im Vergleich zur Bestandssituation auftreten.

#### **4.27. Altlasten und Kampfmittel**

Im Planungsgebiet befinden sich zwei verfüllte Kiesgruben. Es konnten im Bereich der genannten Gruben (erbohrte Auffüllungsmächtigkeiten von bis zu 2,3 m bzw. bis zu 3,5 m, die jedoch nicht ins Grundwasser reichen) sowie im Bereich des Oberbodens teilweise bis maximal in einem Meter Tiefe geringe Verunreinigungen (Mineralölkohlenwasserstoffe (MKW), polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK), Schwermetalle) festgestellt werden, die im Rahmen des Bauvollzuges abfallrechtlich zu behandeln sind. Ebenso wurde in der vertraglich gesicherten externen Ausgleichsfläche eine kleinräumige Auffüllung mit rund drei Metern, die ebenfalls nicht bis in das Grundwasser reicht, bestätigt, die ebenfalls soweit erforderlich im Vollzug abfallrechtlich behandelt werden kann. Eine Gefährdung des Grundwassers oder des Menschen kann ausgeschlossen werden, so dass kein akuter Handlungsbedarf besteht.

Es wurden historische Kampfmitteluntersuchungen durchgeführt. Das Ergebnis dieser Untersuchungen ergab, dass das gesamte Untersuchungsgebiet in einer Bombenabwurfzone liegt. Aus diesem Grund besteht Verdacht auf Bombenblindgänger von Spreng- und Splitterbomben. Aufgrund der stattgefundenen Bodenkämpfe besteht Verdacht auf Artillerie- und Panzergranaten sowie Flak-Blindgänger. Entsprechend besteht ein weiterer Erkundungsbedarf. Es wird empfohlen, vor dem Bauvollzug das Planungsgebiet nach Kampfmitteln durch einen Fachbetrieb mit Erlaubnis nach § 7 SprengG absuchen zu lassen.

Die Lösung im Bauvollzug erscheint bzgl. der Altlasten und Kampfmittel insofern möglich.

## 5. Nachhaltigkeit

Mit den Beschlüssen zur Stadtentwicklung PERSPEKTIVE MÜNCHEN sowie mit dem Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung (Nachhaltigkeitsaspekte in Bebauungsplänen vom 10.10.2012, Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 09592) hat sich die Landeshauptstadt München zur Berücksichtigung des Prinzips der Nachhaltigkeit bei der weiteren Stadtentwicklung bekannt. Darüber hinaus hat sich die Landeshauptstadt München 2017 mit Beschluss der Klimaschutzziele zum Ziel (27.09.2017, Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V0821) gesetzt, bis zum Jahr 2050 die weitgehende Klimaneutralität (0,3 Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente) zu erreichen und bis zum Jahr 2030 die energiebedingten Treibhausgasemissionen auf drei Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente pro Einwohner\*in und Jahr zu reduzieren.

Vor dem Hintergrund der Klimaveränderungen hat die Vollversammlung des Stadtrats am 18.12.2019 den Klimanotstand ausgerufen, die Klimaneutralität der Stadtverwaltung bis 2030 und die Ausarbeitung eines Maßnahmenkataloges zur Erreichung der Klimaneutralität bis 2035 für die gesamte Stadt München beschlossen (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 16525).

Um die ambitionierten Ziele der Klimaneutralität bis 2035 für die gesamte Stadt München zu erreichen, haben gerade Neubauprojekte einen entscheidenden Einfluss darauf, die Treibhausgasemissionen im Stadtgebiet nicht weiter zu erhöhen.

Bei der zukünftigen Nutzung des Areals soll eine nachhaltige und zukunftsfähige Entwicklung hinsichtlich der sozialen, ökologischen und ökonomischen Machbarkeit und Verträglichkeit gewährleistet werden. Unter Berücksichtigung der vorhandenen städtebaulichen und landschaftlichen Gegebenheiten soll eine qualitativ hochwertige Neugestaltung des Gebietes entsprechend dem Leitbild „kompakt, urban, grün“ erfolgen.

Dabei sind im Hinblick auf das Ziel der Reduktion des Verbrauchs an fossiler Energie und an natürlichen Ressourcen vor allem die energetische Optimierung bei der Anordnung und Ausformung der Baukörper (kompakte Bauformen, Südorientierung) und der Anordnung der Bäume (Begrenzung von Verschattungen), ein flächensparendes Erschließungskonzept und Erleichterung der Bauweise ohne Wärmedämmverbundsysteme (zulässige GF-Überschreitung für Außenwanddicken) sind im Rahmen der Festsetzungen im Bezug auf den Belang einer nachhaltigen städtebaulichen Entwick-

lung gemäß § 1 Abs. 5 BauGB eingeflossen. Der Einsatz innovativer Techniken und regenerativer Energieträger, wie z. B. der Solarenergienutzung in einer geeigneten Verbindung mit Dachbegrünung, kann dazu beitragen, dieses Ziel zu erreichen. Zur Sicherstellung dieser Zielsetzungen kann ein Energiekonzept erarbeitet werden, das den Energiebedarf und die Energieversorgung der neuen Gebäude ermittelt und diese ökologisch wie ökonomisch im Sinne der Münchner Klimaschutzziele optimiert. Zudem verfügt das Gebiet über einen optimalen Anschluss an den ÖPNV und auch Freizeitnutzungen sind in der näheren Umgebung insbesondere mit dem noch in Entwicklung befindlichen Feldmochinger Anger sowie den nahe gelegenen Seen gut erreichbar.

Die Wohngebiete sollen zusätzlich im Sinne einer gendergerechten Planung und gemäß den Anforderungen von Menschen in unterschiedlichen Lebenssituationen entwickelt werden. So sollte beispielsweise beim Entwurf der Freibereiche eine angstfreie Benutzung für Frauen, Kinder, Jugendliche und ältere Mitmenschen erreicht werden, insbesondere durch die Schaffung gut einsehbarer und belebter Bereiche und Wege sowie durch klare Sichtverbindungen und Orientierungspunkte. Es soll ein kinder- und familiengerechter Wohnstandort mit hohen Aufenthaltsqualitäten in den Freiräumen mit differenzierten Nutzungsmöglichkeiten entstehen.

Barrierefreiheit kommt einem großen Personenkreis, beispielsweise Älteren und gehbehinderten Menschen und Familien mit Kindern zugute. In Wohnbereichen ermöglicht sie eine lange Bewohnbarkeit im Alter und erleichtert die Benutzbarkeit bei Behinderungen oder vorübergehender Krankheit. Auch das Arbeitsplatz- und Wohnumfeld inklusive der Freiflächen, wie z. B. die Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und Kinderwagen, sollte barrierefrei und stufenlos erreichbar sein.

## **6. Wesentliche Auswirkungen**

### **6.1. Städtebau und Grünordnung**

- Schaffung von Flächen für Wohnungsbau für rund 2.100 Einwohner\*innen zur Leistung eines Beitrags für den Wohnraumbedarf in München einschließlich der erforderlichen Infrastruktur (Kitas), wovon 30 % des neu geschaffenen Wohnbaurechts für den geförderten Wohnungsbau vorgesehen sind.
- Ermöglichung von stadtteildienenden Nutzungen sowie deren Zugänglichkeit im Erdgeschoss zur Belebung und Versorgung des Quartiers.
- Abbruch von bestehenden Gewerbebauten (Raheinstraße 27) zur Umsetzung der Planung.
- Mögliche Einbindung des ortsbildprägenden Bestandsgebäudes Raheinstraße 3 in das Neuordnungskonzept.
- Schaffung einer großen öffentlichen Parkanlage am nördlichen Stadtrand mit Anbindung an die Grünflächen des Feldmochinger Angers für die Bewohner\*innen des neuen Quartiers sowie für die Anwohner\*innen.
- Schaffung eines attraktiven vernetzten Freiraumsystems aus öffentlich zugänglichen und gemeinschaftlich nutzbaren Gassen, Plätzen, Spielflächen,

gemeinschaftlich nutzbaren Innenhöfen und Dachgärten sowie privaten Wohnungsgärten und Dachterrassen.

- Schaffung einer bahnparallelen Geh- und Radwegverbindung in Nord-Süd-Richtung mit Geh- und Radwegbrücke über die Dülferstraße ohne Kreuzungspunkte mit dem MIV durch das gesamte Quartier
- Aufwertung der vorhandenen Straßenräume durch Festsetzungen zu Baumpflanzungen

## 6.2. Umwelt

- Große Verluste von naturnahen und landwirtschaftlich genutzten Freiflächen mit eingeschränkter Bedeutung für Naherholung,
- Umfangreiche Verluste von naturnahen Gehölzbeständen mit klimatischer Wirksamkeit; Kompensation durch Neupflanzungen innerhalb von öffentlichen Grün- und privaten Freiflächen sowie Straßenräumen,
- soweit möglich Erhalt und Einbindung des wertvollen, ortsbildprägenden Baumbestandes im Bereich des Grundstücks Raheinstraße 3 in die zukünftige Kita-Freispielfläche sowie den Gartenbereich des Einzelgebäudes,
- Sicherung eines funktionsfähigen Biotopkorridors magerer Lebensräume entlang der Bahntrasse,
- Dekontaminierung belasteter Böden,
- naturschutzrechtliche Eingriffe durch unvermeidbare Biotopverluste und Überbauung bzw. Versiegelung von Böden,
- Neuversiegelung durch Über- und Unterbauung bzw. Versiegelung von ca. 6,0 ha (Versiegelungsgrad von rund 75 % zusammen mit den bereits im Bestand versiegelten Verkehrsflächen),
- Naturschutzrechtlicher Ausgleich und Sicherung durch Aufwertungsmaßnahmen im Bereich des Biotopverbundkorridors (ca. 0,6 ha), einer externen Ausgleichsfläche südlich der Lerchenstraße (ca. 0,25 ha) sowie Zuordnung von Flächen des interkommunalen Ökokontos in der „Fröttmaninger Heide“ (ca. 4,3 ha),
- Auftreten artenschutzrechtlicher Konflikte v. a. bei den Artengruppen Fledermäuse und Vögel, die durch Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen wie im Bescheid zur Inaussichtstellung der Regierung vom 15.10.2019 mit den genannten Auflagen im Zuge einer zu erwirkenden artenschutzrechtlichen Ausnahmegenehmigung im Vollzug gelöst werden können.

## 6.3. Verkehr/Immissionen

- Erhöhung des Verkehrsaufkommens,
- Neustrukturierung der Ratold- und Raheinstraße, für Unterbringung von beidseitigen Fahrradschutzstreifen auf der gesamten Ratoldstraße sowie beidseitiger Sicherheitsstreifen im Bereich zwischen Franz-Kötterl-Straße und Malvenweg und Gewährleistung der Buslinienführung in der Ratoldstraße,
- Zusätzliche Fuß- und Radwegeverbindung entlang der Lärmschutzwand parallel zu den Bahngleisen.

- Schaffung einer Fuß- und Radwegbrücke über die Dülferstraße

## 7. Maßnahmen

Für die Umsetzung des Planungskonzeptes sind über das Bauleitplanverfahren hinaus folgende Maßnahmen notwendig:

- Qualitätssicherungsverfahren zum Hochbau inklusive der Freiflächen (v. a. Innenhöfe) mit Erstellung eines vorgezogenen, sämtliche Teilbaugebiete umfassenden Planungskonzeptes für sämtliche öffentlich nutzbare Freiflächen außerhalb der Innenhöfe (Geh- und Radfahrrechtsflächen mit angrenzenden zu begrünenden und zu bepflanzenden Flächen) auf den Baugrundstücken inklusive der Lärmschutzeinrichtungen; in diesem Zusammenhang möglichst bau-feldübergreifende Herstellung der Innenhofbereiche mit Herstellung der Kinderspielplätze
- Gestaltungsleitfaden,
- Bestellung von Dienstbarkeiten (Geh- und Fahrrechte – einschließlich solcher auf der Überbauung der Dülferstraße -, Leitungsrechte, gemeinschaftliche Dachgärten),
- Altlastensanierung,
- Kampfmittelfreimachung,
- Aufweitung von bestehenden Straßen,
- Erwerb von Teilflächen für die Erstellung/Verbreiterung öffentlicher Verkehrsflächen
- bzw. (ggf.) Durchführung eines Enteignungsverfahrens für die Verbreiterung der öffentlichen Verkehrsflächen im Bereich der Kreuzung Bernhardstraße
- Veräußerung von Teilfläche im Bereich des F1St. Nr. 2272/2 (an der Raheinstraße) zur Anpassung der Grundstücksgrenzen an geplante Straßenbegrenzungslinie
- Ausgleichsmaßnahmen innerhalb des Planungsumgriffs und außerhalb südlich der Lerchenstraße als Biotopverbundachse sowie im interkommunalen Ökokonto „Fröttmaninger Heide“,
- artenschutzrechtliche Maßnahmen,
- Beantragung einer artenschutzrechtlichen Ausnahme bei der Regierung von Oberbayern im Rahmen der Umsetzung der Bebauung
- Sozialgerechte Bodennutzung/städtebaulicher Vertrag/Kostenübernahme Erschließungsvertrag.

### 7.1. Qualitätssicherungsverfahren zum Hochbau und den Freiflächen innerhalb der Baufelder (Innenhöfe)

Um die Umsetzung der konkreten Vorstellungen in Bezug auf die Architektur zu gewährleisten, sollen konkurrierende Verfahren durchgeführt werden. In diesem Rahmen sollen verschiedene Architektur-, Planungs- und Hochbaubüros in Zusammenarbeit mit Landschaftsarchitekt\*innen gleichzeitig verschiedene Baufelder inklusive der Freiflächen im Bereich der Innenhöfe entwerfen, um einen zusammenhängenden Städtebau mit darauf abgestimmten Freiflächen im Bereich der gemeinsamen Innen-

höfe zu erhalten.

## **7.2. Freiflächenplanung halböffentlicher Bereiche (außerhalb Baufelder)**

Ergänzend und in Vorbereitung zum o. g. konkurrierenden Verfahren ist geplant, dass zu den Baufeldern eine vorgezogene Planung der Freiflächen aufbauend auf dem Entwurf des ersten Preisträgers aus dem städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerb (03 Architekten GmbH mit ver.de Landschaftsarchitekten Stadtplaner) für sämtliche ebenerdige private Freiflächen im Umgriff des Planungsgebietes außerhalb der Baufelder erstellt wird, damit die Gestaltung der öffentlich zugänglichen Flächen von Norden nach Süden ein abgestimmtes Konzept darstellt und somit die Schnittstellen zwischen den Teilbaugebieten angemessen berücksichtigt werden können. Ebenso sind die Schnittstellen zu den angrenzenden, im konkurrierenden Verfahren zu entwickelnden Baufeldern (Hochbauten und Innenhoffreiflächen) zu berücksichtigen, entsprechend abzustimmen und fortzuschreiben.

## **7.3. Gestaltungsleitfaden**

Ergänzend zum Rahmenplan wurde von den Wettbewerbsgewinner\*innen ein Gestaltungsleitfaden erstellt. Während der Rahmenplan das städtebauliche und landschaftsplanerische Konzept vorgibt und als Planungsgrundlage für den Bebauungsplan mit Grünordnung diente, trifft der Gestaltungsleitfaden konkrete Aussagen zu den Gestaltungsprinzipien. Ziel des Gestaltungsleitfadens ist eine übergeordnete und kontinuierliche Qualitätssicherung für das Gesamtquartier.

Der Gestaltungsleitfaden wird dem städtebaulichen Vertrag als Anlage hinsichtlich der Qualitätssicherung beigelegt und soll einerseits Vorgabe für das anschließende konkurrierende Verfahren werden und andererseits zur Bewertung zukünftiger Bauvorhaben dienen.

## **7.4. Herstellung von Dienstbarkeiten**

Im Planungsumgriff werden umfangreiche Flächen als dinglich zu sichern (zugunsten der Allgemeinheit und teilweise zugunsten eines beschränkten Personenkreises) festgesetzt.

Mit diesen Festsetzungen sollen die innere Erschließung der Baugebiete für die Anwohner\*innen sowie die Zugänglichkeit für die Allgemeinheit sowie Leitungsrechte gesichert und gleichzeitig Wegeverbindungen mit der Umgebung verbessert werden. Ebenso wird die Zugänglichkeit der Ausgleichsflächen (Pflegezufahrten), der Katastrophenschutzzufahrten (Bahnflächen) und Zufahrten zu den Kindertageseinrichtungen sowie die Erschließung des Stellwerks über beschränkte Dienstbarkeiten sichergestellt.

## 7.5. Artenschutzrechtliche Maßnahmen

Gemäß dem Fachgutachten zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) sind zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände umsetzungsvorbereitend bzw. -begleitend entsprechende Maßnahmen sowie zusätzlich vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen, sog CEF-Maßnahmen („continuous ecological functionality-measures“) zur Wahrung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität (Gebäudefledermäuse) durchzuführen.

Entsprechend der Ergebnisse der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung sind artenschutzrechtliche Ausnahmen von den Verboten des § 44 Abs. 1 Satz 1 und 3 BNatSchG für die Gehölzfledermäuse sowie die Gartengrasmücke erforderlich. In Verbindung damit sind zusätzliche FCS-Maßnahmen („favorable conservation status“-Maßnahmen) zur Wahrung des günstigen Erhaltungszustandes notwendig. Die fachlichen Voraussetzungen für eine Ausnahme sind unter Berücksichtigung kompensatorischer Maßnahmen gegeben.

Der Erfolg der Maßnahmen ist im Rahmen eines Monitorings nachzuweisen.

## 8. Sozialgerechte Bodennutzung/Städtebaulicher Vertrag und finanzielle Auswirkungen

Für den vorliegenden Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108a finden die Verfahrensgrundsätze der Sozialgerechten Bodennutzung (SoBoN, Fassung vom 26.07.2006 i. V. m. der Anpassung der Verwaltungspraxis zum fiktiven Wohnbaurecht gemäß Stadtratsbeschluss vom 27.06.2012) Anwendung, da der Aufstellungsbeschluss bereits in 2016 erfolgte und somit ein Altfall vorliegt.

Die Arbeitsgruppe (AG) SoBoN hat sich mehrmals mit dem Vorhaben befasst und dem Vorgehen zugestimmt. Im vorliegenden Fall besteht kein fiktives Wohnbaurecht.

Die Grundeigentümerin hat sich zur Mitwirkung nach den Verfahrensgrundsätzen der Sozialgerechten Bodennutzung (SoBoN) verpflichtet. Demnach werden die ursächlichen Kosten und Lasten übernommen.

Für zwei Flurstücke an der Kreuzung Bernhardstraße/Ratoldstraße liegt keine Grundzustimmung vor; sofern die Stadt die Grundstücke für die Verkehrsflächen nicht freihändig erwerben kann, soll ein Enteignungsverfahren durchgeführt werden.

Es werden nach den anzuwendenden Verfahrensgrundsätzen der SoBoN (Fassung vom 26.07.2006 i.V. m. der Anpassung der Verwaltungspraxis zum fiktiven Wohnbaurecht gemäß Stadtratsbeschluss vom 27.06.2012) 30 % geförderter Wohnungsbau realisiert.

Über den begleitenden städtebaulichen Vertrag werden insbesondere folgende Kosten und Lasten übernommen:

- Unentgeltliche Abtretung der ursächlichen Grün- und Verkehrsflächen sowie von Ausgleichsflächen im Planungsgebiet und der extern südlich angrenzenden vertraglich gesicherten Ausgleichsfläche an die Landeshauptstadt München zur Aufwertung und Sicherung eines Biotopverbundkorridors



- entlang der Bahnlinie,
- Beseitigung der relevanten Altlasten soweit erforderlich sowie von Kampfmitteln
- Herstellung der öffentlichen Verkehrsflächen, der öffentlichen Grünflächen innerhalb des Planungsgebietes sowie der Ausgleichsflächen (mit Finanzierung der langjährigen Entwicklungspflege),
- ursächliche Anpassungen im Bereich der bisherigen P+R-Anlage im Anschluss an die überplanten Bereiche aufgrund und infolge der Herstellung der G+R-Fläche Mitte
- Naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen für Eingriffe in Natur und Landschaft durch Kostenbeitrag zum Ökokonto Fröttmaninger Heide,
- Anteilige Finanzierung der sozialen Infrastruktur und Errichtung der integrierten Kindertageseinrichtungen in den Teilgebieten WA Nord(3), WA Süd(3) und WA Süd(7),
- Bestellung von Dienstbarkeiten – einschließlich solcher auf der Überbauung der Dülferstraße -, und Gemeinschaftsdachgärten,
- Verpflichtung, die im Umgriff des Bebauungsplans liegenden Grundstücke binnen eines bestimmten Zeitraums nach Inkrafttreten des Bebauungsplans zu bebauen,
- Verpflichtung, artenschutzrechtliche Maßnahmen durchzuführen,
- Errichtung von 30 % gefördertem Wohnungsbau.

Der Entwurf des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 2108a wird erst gemäß § 3 Abs. 2 BauGB öffentlich ausgelegt, wenn alle notwendigen Verträge, insbesondere die Grundvereinbarung, wirksam geschlossen sind. Insbesondere ist hier auch die Beschlussfassung des Kommunalausschusses und der Vollversammlung im Hinblick auf die nichtursächlichen Kosten (insbesondere Stellwerkszufahrt) erforderlich. Nicht zu den notwendigen Verträgen zählt die Regelung bzgl. der zwei Flurstücke an der Kreuzung Bernhardstraße/Ratoldstraße, zu der wie oben dargestellt verfahren werden soll. Die referatsübergreifende Arbeitsgruppe „Sozialgerechte Bodennutzung“ hat diesem Vorgehen zugestimmt.

Der Landeshauptstadt München entstehen durch den Bebauungsplan insbesondere folgende Kosten:

- Finanzierung der nichtursächlichen Anteile der Herstellungskosten der technischen Infrastruktur einschließlich ggf. anfallender Ansprüche bzgl. des passiven Schallschutzes als Teil der Ausbaurkosten und Dienstbarkeitsfläche der Stellwerkszufahrt
- Tragung der nicht durch die anteilige Finanzierung der Planungsbegünstigten gedeckten Kosten für die Herstellung der Sozialen Infrastruktur

Für die nichtursächlichen Anteile der Herstellungskosten der technischen Infrastruktur ist zum derzeitigen Planungsstand nur eine grobe Kostenschätzung möglich, es wird mit Kosten von ca. 1,39 Mio € gerechnet. . Im Bereich der Bernhardstraße ist nach Herstellung eine Abrechnung von Erschließungsbeiträgen geplant.

## **9. Umweltbericht gemäß § 2a Baugesetzbuch (BauGB)**

### **9.1. Einleitung**

#### **9.1.1. Kurzdarstellung des Inhalts und der wichtigsten Ziele des Bebauungsplans**

##### **9.1.1.1. Beschreibung der Festsetzungen des Plans**

Das Planungsgebiet liegt im 24. Stadtbezirk Feldmoching-HasenbergI unmittelbar am S- und U-Bahnhof Feldmoching. Auf dem hervorragend an den ÖPNV angebotenen, ca. 11,6 ha großen Areal zwischen der Bahnstrecke München-Regensburg und der Ratold- und Raheinstraße soll ein neues Wohnquartier mit ca. 900 Wohneinheiten für rund 2.100 Einwohner\*innen entwickelt werden.

Das städtebauliche und landschaftsplanerische Konzept sieht fünfzehn Baufelder angeordnet in zwei allgemeinen Wohngebieten (WA) mit vier Teilbaugebieten im nördlichen und acht Teilbaugebieten im südlichen Bereich mit polygonalen Blockstrukturen vor. An städtebaulich markanten Stellen (südlich Bernhardstraße und südlicher Quartierseingang) werden einzelne Hochpunkte gesetzt. Die Blockstrukturen durchzieht ein nach allen Richtungen offenes Netzwerk von gemeinschaftlich nutzbaren und privaten Freiflächen, die über einen durchgehenden Grün-/Wegkorridor am Westrand an zwei neue, insgesamt ca. 1,6 ha große öffentliche Grünflächen am Nordrand und an die freie Landschaft angebunden werden. Bahnseitig schützt eine 2,75 m bis 4,50 m hohe Lärmschutzwand die Freiflächen des neuen Quartiers vor Lärmeinwirkungen; zudem ist eine 1,75 m hohe Lärmschutzwand entlang der Ratoldstraße im WA Süd(7) zum Schutz der Freifläche der Kindertageseinrichtung vorgesehen. Bahnseitig werden „Flächen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft“ festgesetzt, die im Zusammenwirken mit angrenzenden Flächen der Deutschen Bahn AG einen Biotopverbundkorridor für magere und trockenheitsliebende Arten sichern bzw. ermöglichen. Die festgesetzten Lärmschutzwände sowie zusätzlich festgesetzte Abgrenzungsmauern mit 1,50 m Höhe schützen diese Flächen vor dem Betreten. Im nördlichen Teilbereich zwischen Raheinstraße und Dülferstraße wird innerhalb des Planungsgebietes ein durchschnittlich ca. sieben Meter breiter Biotopstreifen als Ausgleichsfläche festgesetzt, der am Nordrand des Planungsgebietes durch ein rund 2.000 m<sup>2</sup> großes Trittsteinbiotop ergänzt wird.

Zwischen Dülferstraße und Bernhardstraße wird ebenfalls ein Streifen von ca. fünf Meter Breite mit deutlicher Aufweitung im Süden und einer Länge von ca. 95 m festgesetzt. Südlich der Bernhardstraße wird zudem eine linsenförmige Ausgleichsfläche festgesetzt, die die angrenzende, auf DB-Grund planfestgestellte, im Durchschnitt 14,5 m breite Ausgleichsfläche für die S1, die an das Planungsgebiet angrenzt, ergänzt.

##### **9.1.1.2. Umfang des Vorhabens und Bedarf an Grund und Boden**

Der Geltungsbereich umfasst rund 11,6 ha. Ratoldstraße, Raheinstraße sowie Teile der Dülferstraße, der Bernhardstraße sowie der Verlängerung der Herbergstraße sind Bestandteil des Geltungsbereichs.

Davon werden ca. 6,6 ha als Baugebiete festgesetzt. Innerhalb der Baugebiete werden ca. 1,8 ha als private und ca. 2 ha als halböffentliche Freiflächen entwickelt, wobei letztere nur zu 50 % in die Berechnung der Freiflächenversorgung eingehen. Die Flächen für die vorhandenen und zum Teil neu auszubauenden Straßenräume von Rahein-, Dülfer-, Ratold- Herberg- und Bernhardstraße betragen ca. 2,7 ha. Die am Nordrand geplanten öffentlichen Grünflächen umfassen ca. 1,6 ha. Rund 0,6 ha werden für Biotopverbundflächen bzw. ökologische Ausgleichsflächen innerhalb des Planungsgebietes beansprucht. Die restlichen Flächen entfallen auf die Fläche für Ver- und Entsorgung (134 m<sup>2</sup>) sowie Flächen, die über einen einfachen Bebauungsplan (794 m<sup>2</sup>) geregelt werden.

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

Bei Planung und gutachterlicher Beurteilung sind insbesondere die gesetzlichen Vorgaben und Ziele

- zum sparsamen Umgang mit Grund und Boden nach § 1a Abs. 2 BauGB, zum Schutz vor Verkehrs-, Anlagen- und Gewerbelärm (DIN 18005, 16. BImSchV, 18. BImSchV, 24. BImSchV, TA Lärm, DIN 4109),
- zum Schutz vor Erschütterungen und sekundärem Luftschall (26. BImSchV, DIN 4150, DIN 45669, DIN 45680, DIN 45681),
- zur Sicherung ausreichender Belichtung (BayBO),
- zum allgemeinen Naturschutz und speziellen Artenschutz (BNatSchG, BayNatSchG, BauGB, BayBO),
- zum Bodenschutz (Bundes-Bodenschutzgesetz (BBodSchG), Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV), Bayerisches Bodenschutzgesetz (BayBodSchG)),
- zum Grundwasserschutz (Wasserhaushaltsgesetz (WHG), Bayerisches Wassergesetz (BayWG), Grundwasserverordnung (GrwV), Technische Regeln zum schadlosen Einleiten von gesammeltem Niederschlagswasser in das Grundwasser (TRENGW), Entwässerungssatzung Landeshauptstadt München),
- zur Sicherung günstiger lufthygienischer und siedlungsklimatischer Bedingungen (39. BImSchV, BauGB),
- zu Energieeffizienz und -bewahrung (EU-RL 2010/31/E, Gebäudeenergiegesetz (GEG), Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG))
- zur Eingriffsregelung (BauGB) zu berücksichtigen.

Darüber hinaus sind v. a. folgende Fachpläne maßgeblich:

#### **Regionalplan**

Gemäß Regionalplan ist die Landeshauptstadt München Oberzentrum. Das Planungsgebiet ist im Regionalplan als Bereich, der für die Siedlungsentwicklung besonders in Betracht kommt, dargestellt. Die Planung entspricht somit den Zielen des Regionalplanes.

### **Flächennutzungsplan**

Der geltende Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung stellt den Planungsbereich überwiegend als Gewerbegebiet, Bahnanlage und öffentlichen Parkplatz dar. Am Nordrand sind Flächen für die Landwirtschaft und eine Allgemeine Grünfläche mit überlagerter Übergeordneter Grünbeziehung dargestellt. Der Flächennutzungsplan wird im Parallelverfahren geändert.

### **Arten- und Biotopschutzprogramm (ABSP)**

Im ABSP sind begleitend zur Bahntrasse trockene, teils magere Strukturen erfasst, die angrenzend an das Planungsgebiet als lokal bedeutsam, zum Teil auch als regional bedeutsam eingestuft sind. Im Süden auf Höhe der Lerchenstraße im Bereich des Abzweigs der S-Bahn ist ein überregionales Artenvorkommen kartiert mit Neuntöter, Gartenrotschwanz und Dorngrasmücke.

Das Arten- und Biotopschutzprogramm formuliert folgende Ziele mit Bezug zum Untersuchungsgebiet:

- Bereich nördlich der Herbergstraße, Bereich südlich des S- und U-Bahnhofs Feldmoching, Bereich südlich der Lerchenstraße:  
Erhalt, Pflege und Optimierung von Magerrasen, Magerwiesen, Ruderalflächen, Ranken, Rainen, trockenen Komplexlebensräumen und innerstädtischen Brachflächen.
- Durchgehender Korridor entlang der Bahntrasse:  
Erhalt und Optimierung von Trockenstandorten als lineare Vernetzungachsen.

Zur Art der Berücksichtigung wird auf die folgenden Ausführungen und Darstellungen zu den einzelnen Schutzgütern verwiesen.

Zudem wurde die Stadtklimaanalyse der Landeshauptstadt München berücksichtigt

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

Zur Festlegung des Inhalts und Umfangs des Umweltberichtes wurde durch die Landeshauptstadt München am 13.07.2017 eine Besprechung mit beteiligten Fachbehörden durchgeführt (sog. Scoping-Termin).

Folgende Aspekte wurden als nicht relevant eingestuft und werden daher nicht weiter berücksichtigt:

- Lärm durch Rangier-, Umschlagbahnhöfe, Flugbetrieb und Einsatzzentralen (Polizei/Feuerwehr), da diese in der unmittelbaren Umgebung des Planungsgebietes nicht vorhanden sind,
- Oberflächengewässer, da sich keine Oberflächengewässer im Planungsgebiet und dessen Wirkraum befinden.

Der erforderliche Ausgleichsbedarf für den zu erwartenden Eingriff in Natur und Landschaft gemäß §§ 14, 15 BNatSchG und § 1a Abs. 3 BauGB wird auf der Grundlage

des Leitfadens „Bauen im Einklang mit Natur und Landschaft – Eingriffsregelung in der Bauleitplanung“ des Bayerischen Staatsministeriums für Landesentwicklung und Umweltfragen, 2003 (Ergänzte Fassung), ermittelt.

Im Zuge des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2108a sind zwingend die Belange des Artenschutzes abzuhandeln bzw. die Erfüllung von Verboten des § 44 Abs. 1 BNatSchG zu prüfen. Im gegenständlichen Bebauungsplanverfahren wurde daher eine Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP) durchgeführt.

## **9.2. Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen**

### **9.2.1. Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch/seine Gesundheit/Bevölkerung**

#### **9.2.1.1. Auswirkungen auf den Wirkungsbereich Lärm**

##### **9.2.1.1.1. Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustands**

###### **Verkehrslärm**

Die wesentlichen Lärmeinwirkungen gehen von folgenden Schallquellen aus:

- Westlich angrenzende Bahnstrecke München-Regensburg (Güter-, Fern- und Nahverkehr, verläuft zum Teil in Dammlage),
- unmittelbar angrenzende und im näheren Umfeld befindliche Straßen (Rahein-, Ratold-, Dülfer-, Weitl-, Bernhard- und Lerchenstraße),
- P+R-Anlage im Bahnhofsbereich,
- BAB A99.

Der Einfluss der nördlich gelegenen BAB A92 kann aufgrund des großen Abstands zum Planungsgebiet sowie aufgrund des dominierenden Schienenverkehrslärms vernachlässigt werden.

Bei freier Schallausbreitung treten ohne Bebauung die folgenden höchsten Verkehrslärmpegel entlang der Bahnstrecken auf. Diese betragen in der Höhe der geplanten Wohnbebauung:

- Im südlichen Plangebiet mit Beurteilungspegeln bis zu 67/69 dB(A) Tag/Nacht,
- im Bereich des Bahnhofes mit Beurteilungspegeln bis zu 66/67 dB(A) Tag/Nacht und
- im nördlichen Planungsgebiet mit Beurteilungspegeln bis zu 68/69 dB(A) Tag/Nacht.

Entlang der Ratoldstraße treten Verkehrslärmpegel von bis zu 68/61 dB(A) Tag/Nacht und entlang der Raheinstraße von 65/58 dB(A) Tag/Nacht auf.

Die Orientierungswerte der DIN 18005 für allgemeine Wohngebiete (WA 55/45 dB(A) Tag/Nacht) können ohne Schutzmaßnahmen im gesamten Planungsgebiet nicht eingehalten werden. Auch die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Wohngebiete (59/49 dB(A) Tag/Nacht) werden deutlich überschritten.

### **Gewerbelärm**

Auf die geplante Nutzung wirken einerseits die gewerblich genutzte Fläche westlich der Bahntrasse, südwestlich das Stellwerk der DB und andererseits der Discount-Markt an der Ratoldstraße mit seinen oberirdischen offenen Stellplätzen ein. Die Beurteilungspegel durch Anlagen/Betriebe außerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 2108a werden künftig bis zu 58/41 dB(A) Tag/Nacht betragen, so dass die Immissionsrichtwerte der TA Lärm für Allgemeine Wohngebiete von 55/40 dB(A) Tag/Nacht um bis 3/1 dB(A) tags/nachts überschritten werden.

Der P+R-Parkplatz mit derzeit 156 Pkw-Stellplätzen westlich des Discounters soll ggf. durch ein P+R-Parkdeck mit 300 Stellplätzen ersetzt werden. Es zeigt sich, dass in den geplanten WA die Anforderungen der TA Lärm für WA eingehalten werden können. Schallschutzmaßnahmen an den Plangebäuden sind bei Erweiterung der P+R-Anlage nicht erforderlich.

Relevante kurzzeitige Geräuschspitzen durch Anlagen außerhalb des Plangebietes können im Tagzeitraum aufgrund des Abstandes zum Plangebiet ausgeschlossen werden. Bei alleiniger Berücksichtigung des Abstandsmaßes wird das Spitzenpegelkriterium tagsüber ab einem Abstand von etwa 13 m eingehalten. Im vorliegenden Fall beträgt der kürzeste Abstand des Plangebietes zu den Anlagen außerhalb ca. 25 m. Im Nachtzeitraum können relevante kurzzeitige Geräuschspitzen aufgrund der Abschirmwirkung der Bestandsbebauung ausgeschlossen werden.

### **9.2.1.1.2. Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung**

#### **Verkehrslärm, Auswirkungen auf die geplante Bebauung**

Entlang der Bahnstrecke treten tagsüber und nachts sowie entlang der Ratoldstraße tagsüber gesundheitsgefährdende Beurteilungspegel auf. Entlang der Bahnstrecke betragen die Pegel dabei zum Teil mehr als 70 dB(A) nachts. Darüber hinaus verbleiben Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV. Durch Festsetzung einer abschirmenden Bebauung zur Hauptlärmquelle (Bahnstrecke) und umfangreicher Schallschutz- und Vermeidungsmaßnahmen (baulicher Schallschutz, Ausschluss offenbarer Fenster schutzbedürftiger Aufenthaltsräume durch konsequente Grundrissorientierung) können jedoch die maßgeblichen gesetzlichen Grenzwerte eingehalten und somit gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sichergestellt werden. Durch ergänzende Festsetzungen (z. B. durchgängige Herstellung von Lärmschutzeinrichtungen entlang der Bahngleise) wird auch ein ausreichender Lärmschutz für einzelne Bauabschnitte (vor Umsetzung der gesamten Baumaßnahme) garantiert. Die öffentlichen Grünflächen am Nordrand des Geltungsbereichs, die Freiflächen mit öffentlich nutzbaren Spielflächen am Westrand des Gebietes sowie die Freibereiche der Kitas werden durch festgesetzte Schallschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände/wälle) ausreichend geschützt.

#### **Verkehrslärm, Auswirkungen auf die Nachbarschaft**

Das Planvorhaben führt durch Fassaden- und Wandreflexionen, durch Abschirmungen aufgrund der Planbebauung sowie aufgrund der Änderung von Verkehrsmengen

zu einer Änderung der Verkehrslärsituation in der Nachbarschaft.

Durch Ausführung der Lärmschutzanlagen und der Baukörper entlang der Bahntrasse ergeben sich für die östliche Nachbarschaft Pegelreduzierungen von bis zu 7/12 dB(A) Tag/Nacht. Eine Erhöhung der Beurteilungspegel für die bereits erheblich lärmvorbeltete Bestandsbebauung in der westlichen Nachbarschaft (auf der anderen Seite der Gleistrasse) kann durch Festsetzung hochabsorbierender Lärmschutzanlagen und sowie durch Festsetzung absorbierender und/oder geneigter Fassaden im Bereich von WA Nord(1) bis WA Nord(3) sowie WA Süd(2) bis WA Süd(4) und WA Süd(8) weitgehend vermieden werden.

Im Zuge der Umsetzung ist als Maßnahme auch die Anpassung der Knotenpunkte Dülferstraße/Ratoldstraße und Dülferstraße/Raheinstraße erforderlich. Beim Umbau des Knotenpunktes Dülferstraße/Ratoldstraße ist eine Lichtzeichenanlage bauseitlich schon jetzt vorzusehen. Für den Knotenpunkt Dülferstraße/Raheinstraße sollen für eine notwendige Erweiterung erstmals Leerrohre der Lichtzeichenanlage (LZA) vorgesehen werden, um im Falle stark steigender Verkehrszahlen adäquat verkehrstechnisch reagieren zu können. Etwaige Abbiegespuren können parallel mit den Leerrohren der Signalisierung umgesetzt werden.

Im Zuge der Realisierung ist ein baulicher Eingriff in die Dülferstraße (zusätzliche Abbiegespuren und die Errichtung von mindestens der Lichtzeichen geregelten Anlage an dem Knotenpunkt Dülferstraße/Ratoldstraße vorgesehen, ggf. wird künftig in Abhängigkeit von den Rahmenbedingungen auch ein Ausbau des zweiten Knotenpunktes Dülferstraße/Raheinstraße geprüft. Bei Errichtung von Ampeln wird ein entfernungsabhängiger Zuschlag erforderlich und es resultieren wesentliche Pegelerhöhungen im Sinne der Verkehrslärmschutzverordnung. Für zehn Bestandsgebäude folgt daraus dem Grunde nach ein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen bzw. Entschädigung, da aktiver Schallschutz hier nicht verhältnismäßig umsetzbar ist.

### **Anlagenlärm (Gewerbe)**

Mögliche Lärmkonflikte ergeben sich aus der Gewerbefläche südwestlich des Geltungsbereichs des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2108a für die Baugebiete WA Süd(6) WA Süd(7) und WA Süd(8). Ein Ausschluss von Immissionsorten im Sinne der TA Lärm, der bereits im Hinblick auf die verkehrsbedingten Lärmimmissionen erforderlich wird, garantiert einen ausreichenden Lärmschutz.

Innerhalb des Planungsgebiets ist auf einer Fläche für Ver- und Entsorgung als geräuschrelevante Einrichtung eine Erdgasregelstation geplant; es existieren noch keine konkreten Planungen zur Erdgasregelstation. Es handelt sich um eine genehmigungspflichtige Anlage. Die schalltechnische Verträglichkeit kann im Rahmen des Bauvollzugs sichergestellt werden.

Bei Berücksichtigung der Maßgaben der Sportanlagenlärmschutzverordnung können unzulässige Lärmimmissionen aus Sport-/Freizeit- und Spielflächen für die benachbarte Wohnbebauung ausgeschlossen werden. Die Vorgaben sind insbesondere bei der Umsetzung der öffentlichen Grünflächen im Vollzug berücksichtigbar.

### **Sonstige Geräusche und Ausbauvorhaben**

In Oberschleißheim befindet sich eine Polizeihubschrauberstaffel, die erweitert werden soll. Das Planungsgebiet „Ratold-/Raheinstraße“ liegt außerhalb der Tag- und Nachtschutzzonen nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm. Die Orientierungswerte der DIN 18005 für Allgemeine Wohngebiete werden eingehalten.

Der geplante Ausbau der Autobahnen BAB A92 und der BAB A99 mit den zu erwartenden Verkehrszunahmen ist in der vorliegenden Schalluntersuchung ausreichend berücksichtigt und führt zu keinen immissionsrechtlichen Konflikten.

Detaillierte Ausführungen sind in der Begründung dargestellt.

#### **9.2.1.1.3. Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Nichtdurchführung der Planung**

Die bereits vorhandenen Lärmeinwirkungen würden sich auf den Geltungsbereich des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2108a und die Umgebung weiterhin auswirken. Aufgrund der allgemeinen Verkehrszunahme wird v. a. die Belastung durch den Straßenverkehr weiter zunehmen.

Gemäß dem geltenden FNP mit integrierter Landschaftsplanung sind östlich der Bahnstrecke Bahnflächen sowie Flächen für Gewerbe dargestellt. Entsprechende Nutzungen würden erhebliche Mehrbelastungen durch Verkehrslärm sowie Mehrbelastungen durch Anlagenlärm generieren.

#### **9.2.1.1.4. Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen**

##### **Im Bebauungsplan festgesetzte Maßnahmen**

- Ausbildung geschlossener Schallschutzbebauungen entlang der Bahn, die sowohl die Gebäude als auch die in den Höfen liegenden Freiflächen im Planungsgebiet vor Lärmeintrag sowohl durch den Bahnbetrieb als auch durch gewerbliche Nutzung östlich der Bahntrasse schützt,
- Ausschluss offenbarer Fenster von schutzwürdigen Aufenthaltsräumen auf bahnzugewandten Gebäudeseiten bei bahnbegleitender Wohnbebauung in besonders lärmbelasteten Bereichen,
- Ausschluss von zur Bahn orientierten Freibereichen wie Balkone und Dachterrassen bzw. Festsetzung von ausreichendem Schallschutz,
- Herstellung von durchgehenden hochabsorbierenden Schallschutzanlagen bahnseits zum Schutz der Freiflächen außerhalb der bereits lärmgeschützten Baufelder; mit Herstellung der Lärmschutzwände jeweils vor Nutzungsaufnahme der östlich angrenzenden Baufelder,
- schallgedämmte Lüftungseinrichtungen für schutzbedürftige Räume,
- schallabsorbierende oder geneigte Ausführung der westlichen Hausfassaden in den Teilbaugebieten WA Nord(1), Nord(2) und Nord(3) sowie in den Teilbaugebieten WA Süd(2), Süd(3), Süd(4) und Süd(8) sowie schallabsorbierende



Ausführung der nicht durch Halbwälle angeschütteten bahnbegleitenden Lärmschutzwände

- Aufnahme einer Regelung zur Nutzungsaufnahme der ostseitigen Baukörper entlang von Ratold- und Raheinstraße erst nach Errichtung der lärmabschirmenden westseitigen Bebauung entlang der Gleistrasse oder einer gleichwertigen Lärmschutzmaßnahme in den jeweiligen betroffenen Gebäuden im WA Süd,
- Nachweis eines Beurteilungspegels von maximal 59 dB(A) für schützenswerte Außenwohn- und sonstige Freibereiche (Balkone, Loggien, Terrassen, Dachterrassen),
- Unterbringung von Stellplätzen in Tiefgaragen; Integration der Zu- und Abfahrten in Gebäude oder Einhausung.

#### **Aufgrund bestehender gesetzlicher Grundlagen und Regelwerke im Bauvollzug umzusetzende Maßnahmen**

- Anwendung der Regelungen der DIN 4109 bei der Planung und Errichtung von Schallschutzmaßnahmen, insbesondere schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen, im gesamten Planungsgebiet,
- Anwendung der Regelungen der 24. BImSchV für Gebäude im Bestand, sofern künftig bei baulichen Eingriff an der Dülferstraße im Einzelfall geltend gemacht wird, dass es zu einer wesentlichen Erhöhung der Beurteilungspegel im Sinne der 16. BImSchV kommt,
- Anwendung der Zusätzlichen Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für die Ausführung von Lärmschutzwänden an Straßen (ZTV-Lsw 06) bei der Planung und Errichtung von Schallschutzwänden und Schallschutzanlagen,
- Anwendung der Sportanlagenlärmschutzverordnung bei der Planung und Errichtung von Sport- und Spielflächen in den öffentlichen Grünflächen.
- Anwendung der TA Lärm, DIN 45680 und DIN 45681 bei der Planung und Errichtung von gewerblichen Anlagen/Betrieben (Erdgasregelstation)

#### **9.2.1.1.5. Darstellung, wie die in den einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele und die Umweltbelange bei der Aufstellung berücksichtigt wurden**

Die der Planung zugrunde gelegte schalltechnische Untersuchung zur Beurteilung des Verkehrs- und Anlagenlärms erfolgte auf der Grundlage der aktuell gültigen Normen (u. a. DIN 18005, 16. BImSchV, 18. BImSchV, 24. BImSchV) und technischen Regelwerke (u. a. TA Lärm, DIN 4109). Es wurden Maßnahmen durch Festsetzungen sowie im Bauvollzug umzusetzende Maßnahmen zur Sicherstellung der gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse getroffen.

### **9.2.1.2. Auswirkungen auf den Wirkungsbereich Erschütterungen und sekundärer Luftschall**

#### **9.2.1.2.1. Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustands**

Im Planungsgebiet treten entlang der Gleise durch den Bahnverkehr hohe bis mittlere Erschütterungen und Sekundärluftschall durch den Bahnverkehr auf, die eine Beeinträchtigung gleisnaher Nutzungen bedingen.

Die von der U-Bahn (im Bereich Bernhardstraße) ausgehenden Erschütterungseinwirkungen lassen bei Massivbauweise im Planungsgebiet keine Relevanz erwarten, da die Station Feldmoching eine Endstation mit geringeren Fahrgeschwindigkeiten darstellt und der Oberbau der U-Bahn als schweres Masse-Feder-System mit einer Eigenfrequenz von höchstens 10 Hz ausgeführt ist. Damit ist davon auszugehen, dass bei Errichtung der Gebäude im Plangebiet in Massivbauweise die Anhaltswerte nach DIN 4150-2 (Erschütterungen im Bauwesen, Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) eingehalten werden.

#### **9.2.1.2.2. Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung**

Die bahnbetriebsbedingten Erschütterungen können zu einer erheblichen Belästigung durch Sekundärluftschall führen. Aufgrund der geringen Tiefe des Planungsgebiets können die erforderlichen Mindestabstände von 55 m zum nächstgelegenen Durchgangsgleis bzw. 35 m zum nächsten Rangiergleis nicht eingehalten werden.

Die U-Bahn-betriebsbedingten Erschütterungen können bei einer anderweitigen Realisierung der Gebäude als in konventioneller Bauweise (Massivbau mit Stahlbetondecken) zu höheren Erschütterungseinwirkungen und insoweit zu einer Belästigung durch Sekundärluftschall führen.

#### **9.2.1.2.3. Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Nichtdurchführung der Planung**

Bei einer zu erwartenden Zunahme des Bahnverkehrs wird sich die Frequenz der Beeinträchtigungen durch Erschütterungen und sekundären Luftschall erhöhen.

#### **9.2.1.2.4. Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen**

##### **Im Bebauungsplan festgesetzte Maßnahmen**

Vorgaben für die zwingende Durchführung von Maßnahmen für schutzbedürftige Aufenthaltsräume im Nahbereich der Bahnstrecken sowie in baulich daran gekoppelten Gebäuden und Bauteilen, dass hinsichtlich der Erschütterungseinwirkungen des Bahnbetriebs die maßgeblichen Anhaltswerte der DIN 4150 Teil 2, Ausgabe Juni 1999, sowie hinsichtlich der sekundären Luftschallimmissionen die gemäß TA Lärm Abschnitt 6.2 i. d. F. vom August 1998 vorgegebenen Anforderungen für Geräusch-

bertragungen innerhalb von Gebäuden bzw. Körperschallübertragungen für Allgemeine Wohngebiete eingehalten werden. Zudem wird festgesetzt, dass ein Nachweis der Wirksamkeit von Schutzmaßnahmen durch ein erschütterungstechnisches Gutachten im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens zu erbringen ist.

Auf Basis vergleichbarer Situationen in München ist zu beachten, dass künftig keine bauliche Kopplung zum Tunnelbauwerk der U-Bahn erfolgt und ein Mindestabstand von 10 m zum U-Bahn-Tunnel beachtet wird. Der Abstand zu den festgesetzten Bauräumen im nächstgelegenen Teilbaugebiete WA Süd(1) und WA Süd(2) beträgt ca. 18 m. Damit ist davon auszugehen, dass bei Errichtung der Gebäude im Plangebiet in Massivbauweise die Anhaltswerte nach DIN 4150-2 eingehalten werden. Auch die Richtwerte für Sekundärschallimmissionen (TA Lärm) werden eingehalten. Im Falle einer Abweichung von der konventionellen Bauweise (Massivbau mit Stahlbetondecken) ist grundsätzlich in allen Baugebieten im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens der Nachweis der Einhaltung der gestellten Anforderungen zu erbringen unabhängig von den Mindestabstände von 55 m zum nächstgelegenen Durchfahrtsgleis bzw. 35 m zum nächstgelegenen Rangiergleis .

#### **Aufgrund bestehender gesetzlicher Grundlagen und Regelwerke im Bauvollzug umzusetzende Maßnahmen**

- Umsetzung technischer bzw. konstruktiver Maßnahmen in der Bauweise, um trotz Unterschreitung erforderlicher Mindestabstände zu den Gleisanlagen einen ausreichenden Schutz gegenüber Erschütterungen und sekundärem Luftschall zu erreichen.

#### **9.2.1.2.5. Darstellung, wie die in den einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele und die Umweltbelange bei der Aufstellung berücksichtigt wurden**

Die Erschütterungen wurden nach DIN 4150, Teil 2 bewertet. Für die Bewertung des sekundären Luftschalls gibt es kein Regelwerk, weswegen hierbei – wie in Bayern üblich – auf die TA Lärm bzw. auf die DIN 45680 zurückgegriffen worden ist. Hierauf beruhen die festgesetzten und im Bauvollzug umzusetzenden Maßnahmen.

#### **9.2.1.3. Auswirkungen auf den Wirkungsbereich elektromagnetische Felder**

##### **9.2.1.3.1. Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustands**

Die Durchgangsgleise der Bahnstrecke München-Regensburg erzeugen elektromagnetische Felder, die sich auf angrenzende Nutzungen nachteilig auswirken können.

##### **9.2.1.3.2. Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung**

Bei der Festsetzung von Baugrenzen und Baulinien wird im vorliegenden Fall der kürzeste Abstand der geplanten Baufelder zur nächstgelegenen Ober- bzw. Versor-

gungsleitung der Deutschen Bahn etwa 20 m betragen, so dass auch bei einer theoretischen worst-case-Betrachtung der Schutz der Allgemeinheit vor elektrischen und magnetischen Feldern der Bahnstromanlagen sichergestellt ist. Die Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass die gesetzlichen Anforderungen der 26. BImSchV zuverlässig eingehalten werden, so dass keine Festsetzungen bzw. keine Schutzmaßnahmen gegenüber den elektrischen und magnetischen Feldern erforderlich sind.

#### **9.2.1.3.3. Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Nichtdurchführung der Planung**

Die bestehenden Quellen für elektromagnetische Felder würden bestehen bleiben. Die bestehenden Nutzungen würden in der heutigen Form fortgesetzt. Neue relevante Quellen werden voraussichtlich auch bei Nichtdurchführung der Planung nicht entstehen.

#### **9.2.1.3.4. Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen**

Keine zusätzlichen Vermeidungsmaßnahmen erforderlich.

#### **9.2.1.3.5. Darstellung, wie die in den einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele und die Umweltbelange bei der Aufstellung berücksichtigt wurden**

Der Bewertung wurden der Vorsorgewert der Landeshauptstadt München für die magnetische Flussdichte sowie die gesetzlichen Grenzwerte der 26. BImSchV für die magnetische Flussdichte und die elektrische Feldstärke zu Grunde gelegt. Aus den Untersuchungsergebnissen ergab sich keine Veranlassung für spezifische Festsetzungen. Die gesetzlich festgelegten Ziele und Belange sind insofern berücksichtigt.

#### **9.2.1.4. Auswirkungen auf den Wirkungsbereich natürliche und künstliche Belichtung**

##### **9.2.1.4.1. Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustands**

Das Planungsgebiet ist derzeit durch große Brachflächen mit fortschreitender Gehölzsukzession, landwirtschaftliche Nutzung und kleinflächig ältere Gehölzbestände geprägt. Die bauliche Nutzung innerhalb des Planungsgebiets beschränkt sich auf wenige Einzelgebäude mit geringer Höhe. Gebäude und hochgewachsene Gehölzbestände bewirken kleinflächige Verschattungen geringer Bedeutung im näheren Umfeld, die jedoch nur geringfügig bei tiefem Sonnenstand im Westen auf die Wohnnutzungen in der Nachbarschaft einwirken. Durch angrenzende bauliche Nutzungen werden die östlichen Randbereiche des Planungsgebiets v. a. auf Höhe der vorhandenen Geschossbebauung mit bis zu acht Geschossen im südlichen Teil der Ratoldstraße bei tiefstehender Sonne verschattet. Der überwiegende Teil der landwirtschaftlich genutzten Flächen wird ungehindert besonnt.

#### **9.2.1.4.2. Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung**

Infolge der umfangreichen Hochbaumaßnahmen mit zwei bis sieben Vollgeschossen wird sich die Belichtungssituation innerhalb des Gebietes wie auch auf angrenzenden Grundstücken erheblich verändern. Insbesondere in den Wintermonaten wird die Verschattung deutlich zunehmen.

Zur Umsetzung des städtebaulichen Konzeptes ist in vielen Bereichen des Planungsgebietes eine Reduzierung der nach der Bayerischen Bauordnung erforderlichen Abstandsflächen erforderlich, sowohl zur neuen Straßenmitte entlang der Rahein- und Ratoldstraße (zur angrenzenden Wohnbebauung hin) sowie auch WA Süd(2) zur Straßenmitte der Bernhardstraße als auch im Inneren des Planungsgebietes und zu den westlichen Bahnflächen hin. Dies erfolgt über die Festsetzung von Bauräumen (Baulinien- und Baugrenzen) in Verbindung mit Wandhöhen als Höchst- bzw. Mindest- und Höchstmaß ergänzt durch eine höchstzulässige Anzahl an Vollgeschossen sowie in Verbindung mit textlichen Festsetzungen.

Diese Verkürzung wurde hinsichtlich der Belichtungsverhältnisse der bestehenden und möglichen neuen Gebäude an den Umgriff angrenzende Grundstücke insbesondere östlich der Rahein- und Ratoldstraße im Zuge der Planung geprüft. Es kann festgestellt werden, dass diese durch die geplante Bebauung zwar reduziert werden, diese Reduzierung jedoch hinnehmbar ist, weil der Lichteinfallswinkel von 45 Grad an keiner Stelle auf den gegenüberliegenden Grundstücken zu liegen kommt, sondern stets auf der öffentlichen Verkehrsfläche gerade im nördlichen Bereich des Planungsgebietes, bleibt. So wird eine ausreichende Belichtung der östlich angrenzenden Wohnbebauung sichergestellt, wie im Detail in der Begründung zu den Abstandsflächen ausgeführt. Es wird durch die Festsetzungen zudem sicher gestellt, dass innerhalb des Planungsgebietes Aufenthaltsräume nur zulässig sind, soweit an deren Fenster ein Lichteinfallswinkel von 45 Grad eingehalten ist und damit eine hinreichende Belichtung gesichert ist.

Durch die Einhaltung der Abstandsflächentiefen nach Art. 6 Abs. 5a BayBO zur angrenzenden Bestandsbebauung südlich der Bernhardstraße sind auch hier ausreichende Belichtungsverhältnisse sichergestellt.

Die Geschossbebauung und die Ausbildung einer bahnseitigen Lärmschutzwand bedingt zwangsläufig eine erhebliche Verschattung von Freiräumen im Geltungsbereich (v. a. Innenhöfe, Freiraumachse entlang Lärmschutzwand). Dennoch ergeben sich für die meisten Baugebiete auch in den Wintermonaten größere zusammenhängende Bereiche mit Besonnung. Die ausreichende Belichtung wurde durch ein Belichtungsgutachten bestätigt. Im Detail wird auf die Ausführungen zu den Abstandsflächen in der Begründung verwiesen.

Insbesondere ist die Verschattung dadurch, dass Abstandsflächen zum Teil auf die unmittelbar angrenzenden öffentlichen Verkehrsflächen (Bahnflächen) bzw. auf nicht

überbaute Flächen fallen, hinnehmbar, zumal Abstandsflächen nur in kleinen Bereichen, die alle die Hälfte der Verkehrsfläche nicht überschreiten, gelegen sind und es sich hier ausschließlich um gleisbegleitende Grün- bzw. reine Gleisflächen handelt, für die – mit Ausnahme der als Biotopverbundachse fungierenden Flächen (siehe hierzu unten) – keine besonderen Anforderungen an eine ausreichende Belichtung bestehen. Soweit der gleisbegleitende Biotopverbundkorridor auf den privaten und den Bahnflächen eine bestimmte tagbezogene Besonnungsdauer benötigt, ist diese auch unter Berücksichtigung der Verkürzung auf ausreichend Flächen gewährleistet. Es werden entsprechende Festsetzungen getroffen, um die hinreichende Belichtung des Stellwerksgrundstücks sicherzustellen.

Durch die Umsetzung der Planung ergibt sich eine Zunahme der künstlichen Belichtung (Beleuchtung von Gehrechtsflächen, Außenbeleuchtungen von Gebäuden) in einem für Wohngebiete dieser Dichte üblichen Ausmaß. Zu den Auswirkungen auf den Biotopkorridor wird gesondert eingegangen.

Durch die getroffenen Festsetzungen können gesunde Wohnverhältnisse für den Wirkungsbereich natürliche und künstliche Belichtung sichergestellt werden.

#### **9.2.1.4.3. Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Nichtdurchführung der Planung**

Im Zuge der weiter voranschreitenden Gehölzsukzession würde sich die natürliche Belichtung der derzeit noch offenen und besonnten Flächen verringern.

Bei Umsetzung des im FNP dargestellten Gewerbegebietes würde sich die natürliche Belichtung im benachbarten Umfeld sowie die künstliche Belichtung ebenfalls ändern.

#### **9.2.1.4.4. Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen**

##### **Im Bebauungsplan festgesetzte Maßnahmen**

- Bauraumbezogene Begrenzung der Höhenentwicklung der baulichen Anlagen unter Berücksichtigung des 45 Grad Lichteinfallswinkels
- keine Abweichung von der Abstandsflächenregelung des Art. 6 Abs. 5a BayBO gegenüber der angrenzenden Bereiche südlich der Bernhardstraße
- für kritische Bereiche ist eine ausreichende Belichtung von Aufenthaltsräumen nachzuweisen (45 Grad Lichteinfallswinkel bei Aufenthaltsraumfenstern)
- Beschränkung der Höhenentwicklung und möglichen Lage von Dachaufbauten,
- Ausschluss von Werbeanlagen mit laufenden Schriften, Blink- und Wechselbeleuchtung, von sich bewegenden Werbeanlagen (wie z. B. Fahnen, Lightboards, Videowände) von Skybeamern und Laserstrahlern.

#### **9.2.1.4.5. Darstellung, wie die in den einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele und die Umweltbelange bei der Aufstellung berücksichtigt wurden**

Die Anforderungen einer ausreichenden Belichtung können erfüllt werden, durch Sicherung eines Lichteinfallswinkels von 45 Grad für schützenswerte Aufenthaltsräume. Die Möglichkeiten zur Umsetzung einer ausreichenden Belichtung sowie gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse sind sichergestellt und im Detail in der Begründung dargestellt.

Hiermit sind die Bestimmungen zur Sicherstellung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse in ausreichendem Umfang berücksichtigt.

#### **9.2.1.5. Auswirkungen auf den Wirkungsbereich Erholung**

##### **9.2.1.5.1. Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustands**

Im Planungsgebiet selbst sind derzeit keine ausgewiesenen Erholungsflächen vorhanden. Die Freiflächen des Planungsgebietes haben aufgrund eingeschränkter Nutzbarkeit und Erschließung sowie aufgrund der Lärmeinwirkungen durch die Bahnanlage nur einen geringen Erholungswert. Die vorhandenen, zum Teil asphaltierten Wege werden von Pendler\*innen als kostenlose Parkmöglichkeiten genutzt. Allerdings stellen die Brachflächen potentiell wertvolle, unreglementierte Streifräume für Kinder und Jugendliche dar.

Ca. 300 m östlich des Planungsgebiets befindet sich zwischen den beiden Stadtteilen Feldmoching und Hasenberg der sog. „Feldmochinger Anger“, ein Grünzug, der sich auf gut zwei Kilometern Länge vom Rande der Lerchenau im Süden nach Norden über Weigl- und Dülferstraße hoch bis zur BAB A99 erstreckt. Der „Feldmochinger Anger“ befindet sich teilweise noch in privatem Eigentum und wird überwiegend landwirtschaftlich genutzt. Daneben befinden sich hier auch Spiel- und Sportplätze sowie Kleingärten. Aufgrund der Eigentumsverhältnisse war der Ausbau des gesamten Angers als öffentliche Erholungsfläche bislang nur zum Teil möglich. Dieses Ziel wird aber seitens der Landeshauptstadt München weiter verfolgt (siehe Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2128 vom 31.01.2018, Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 10603).

Über die Raheinstraße erfolgt fußläufig oder per Rad auf der Mischverkehrsfläche die Anbindung nach Norden in die sich anschließende freie Landschaft. Die natur- und landschaftsbezogenen Erholungsräume rund um Oberschleißheim bzw. das Schutzgebiet „Hartelholz“ sind im weiteren Verlauf hier ohne Kreuzung von den Verkehrsstraßen erreichbar. Auf und in Verlängerung von Bernhardstraße und Herbergstraße queren weitere Radwanderwege das Planungsgebiet.

#### **9.2.1.5.2. Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung**

Durch die Entwicklung von Wohnbebauung gehen potentiell wertvolle Naturerlebnisräume sowie Streifräume für Kinder und Jugendliche verloren.

Durch die Umsetzung des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2108a entsteht im Gegenzug ein neues Wohngebiet mit attraktiven öffentlichen Grün- und privaten Freiflächen unterschiedlichster Qualitäten, die frei von Kfz-Verkehr sind. Bausteine des vernetzten Freiraumkonzepts sind zwei zusammen ca. 1,6 ha große öffentliche Grünflächen am nördlichen Stadtrand mit unterschiedlichen Spielangeboten, zusätzliche öffentlich zugängliche Spielbereiche im Südteil des Planungsgebietes, gemeinschaftlich nutzbare Gassen, Plätze, geschützte Innenhöfe mit Spielplätzen, Wohnungsgärten und gemeinschaftlich nutzbaren sowie private Dachgärten. Die Aufenthalts- und Spielbereiche werden durch eine Lärmschutzwand entlang der Bahnachse sowie weitere Festsetzungen ausreichend vor Lärm geschützt.

Die durchlässige Freiraumstruktur, ein neuer, durchgehender Fuß- und Radweg auf der Westseite des Gebietes sowie die öffentlichen Grünflächen mit Anbindung an den Grünzug „Feldmochinger Anger“ verbessern auch das Erholungsangebot für die benachbarten Wohnquartiere sowie die Erreichbarkeit der Erholungslandschaften im Münchner Norden.

#### **9.2.1.5.3. Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Nichtdurchführung der Planung**

Bei voranschreitender un gelenkter Entwicklung würden sich die noch vorhandenen Brachflächen über dichte Gebüschstrukturen langfristig zu waldartigen Beständen mit potenziell hoher Erholungsqualität entwickeln. Andererseits würden in diesem Zuge auch Angsträume und unter Umständen problematische Nutzungen zunehmen. Bei Umsetzung der Gewerbenutzung gemäß den Darstellungen des gültigen FNP mit integrierter Landschaftsplanung würde die gesamte Fläche vollständig ihren Wert für Naherholungsnutzungen einbüßen.

#### **9.2.1.5.4. Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen**

##### **Im Bebauungsplan festgesetzte Maßnahmen**

- Festsetzung von zusammenhängenden, fußläufig gut erreichbaren öffentlichen Grün- und privaten Freiflächen sowie Gehrechtsflächen (Gassen, Plätze) mit attraktiven Aufenthaltsfunktionen,
- Festsetzung eines durchgehenden, kreuzungsfreien Fuß- und Radwegs (Dienstbarkeitsflächen) am Westrand mit Anbindung an die freie Landschaft im Norden,
- Schaffung einer Fuß- und Radwegbrücke über die Dülferstraße,
- Festsetzung dinglich gesicherter Flächen innerhalb der neuen Wohngebiete



für Fuß- und Radverkehr, die auch Querungen in West-Ost-Richtung ermöglichen,

- Festsetzung von Kinderspielplätzen im südlichen Planungsgebiet entlang der Lärmschutzwand; Festsetzung, dass die nach Art. 7 Abs. 3 BayBO herzustellenden Kinderspielflächen soweit möglich in den Innenhöfen (Freiflächen) der Allgemeinen Wohngebiete bzw. Teilbaugebiete herzustellen sind,
- Beschränkung der direkt den Erdgeschosswohnungen zugeordneten Wohnungsgärten in Größe und Lage zugunsten gemeinschaftlich nutzbarer Freiflächen inklusive Spielflächen,
- Festsetzung zur Unterbringung von Kfz-Stellplätzen und pflichtigen Fahrradabstellplätzen in Tief- bzw. Gemeinschaftstiefgaragen bzw. innerhalb der Gebäude, so dass die Freiflächen für die Erholungsnutzung zur Verfügung stehen,
- Festsetzung von Tiefgaragenzu- und -ausfahrten ausschließlich an der Ratold- bzw. Raheinstraße, so dass die Freiflächen innerhalb des neuen Wohnquartiers frei von Individualverkehr sind.

#### **Voraussichtlich vertraglich zu regelnde Maßnahmen**

- Dingliche Sicherung von Flächen für den Fuß- und Radverkehr zugunsten der Allgemeinheit,
- Berücksichtigung des Gestaltungsleitfadens im Bauvollzug.

#### **Aufgrund bestehender gesetzlicher Grundlagen und Regelwerke im Bauvollzug umzusetzende Maßnahmen**

Anwendung der Sportanlagenlärmschutzverordnung im Falle einer Planung und Errichtung von Sport- bzw. Freizeitanlagen in den öffentlichen Grünflächen.

#### **Sonstige Maßnahmen**

Schaffung von strukturreichen parkartigen öffentlichen Grünflächen mit Kinderspielplätzen und naturnahen Elementen für Kinder als Kompensation für die Verluste von Streifräumen durch Bebauung.

#### **9.2.1.5.5. Darstellung, wie die in den einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele und die Umweltbelange bei der Aufstellung berücksichtigt wurden**

Für die Bilanzierung der Freiraumversorgung wurden die entsprechenden Orientierungswerte für öffentliche Grün- und private Freiflächen der Landeshauptstadt München zu Grunde gelegt.

Mit den grünordnerischen Festsetzungen und vertraglichen Verpflichtungen zur Umsetzung von gemeinschaftlich nutzbaren Dachgärten können die städtischen Orientierungswerte zur Freiflächenversorgung eingehalten werden. Die Vorgaben der Freiflächengestaltungssatzung wurden ebenfalls berücksichtigt. Die Sportanlagenlärmschutzverordnung findet bei Planung und Errichtung von Sport- bzw. Freizeitanlagen in den öffentlichen Grünflächen Anwendung.

### **9.2.1.6. Auswirkungen auf den Wirkungsbereich Sicherheit/Gesundheit**

#### **9.2.1.6.1. Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustands**

##### **Verkehrssicherheit**

Die Ratoldstraße, die Raheinstraße und die Dülferstraße sind derzeit ausreichend beleuchtet. Die Bernhardstraße ist beleuchtet.

Die Verlängerung der Herbergstraße, westlich der Raheinstraße, ist nicht beleuchtet. Die für graues Parken genutzte Fläche südlich des S- und U-Bahnhofs Feldmoching ist nicht beleuchtet.

Die Ratoldstraße verfügt derzeit über keinen gesicherten Fahrradweg. Insbesondere die Einmündungsbereiche von Ratold- und Raheinstraße in die Dülferstraße stellen verbesserungsfähige Bereiche für Fußgänger\*innen sowie Radfahrer\*innen dar. Ebenso unbefriedigend ist die Situation in der beengten Unterführung der Dülferstraße.

##### **Angsträume/Gender Mainstreaming**

Das Planungsgebiet außerhalb des Straßenraumes ist größtenteils unbeleuchtet. Durch die zum Teil mit dichtem Gehölzbestand bewachsenen Brachflächen kann es v. a. in der Dämmerung und nachts zu Angstsituationen kommen. Eine soziale Kontrolle ist auf den Flächen zwischen Straße und Bahnstrecke nur sehr eingeschränkt möglich. Diese wird in Bereichen mit dichtem Gehölzbestand noch erschwert. Der vorhandene P+R-Parkplatz, der in unmittelbarer Nachbarschaft zum vorhandenen Discount-Markt liegt, ist beleuchtet. Der S- und U-Bahnhof Feldmoching ist ebenfalls beleuchtet.

##### **Kampfmittel/Altlasten**

Hierzu wird auf die Ausführungen zum Punkt Auswirkungen auf das Schutzgut Boden verwiesen.

##### **Unfälle/Katastrophen**

Im Bebauungsplan werden ausschließlich Nutzungen festgesetzt, die keine hohe Anfälligkeit für schwere Unfälle oder Katastrophen im Sinne des Artikels 3 Nr. 5 der Richtlinie 96/82/EG bzw. der 12. BImSchV (Störfall-Verordnung) aufweisen. Entsprechend ergeben sich keine relevanten Risiken für umliegende schutzbedürftige Nutzungen.

Umgekehrt sind auch im Umfeld keine Betriebe oder Anlagen mit Risiken für schwere Unfälle bekannt, deren Einwirkungsbereiche den Geltungsbereich des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2108a tangieren würden. Somit bestehen für die festgesetzten schutzbedürftigen Nutzungen keine relevanten Risiken.

Schwere Havarien beim Transport gefährlicher Stoffe auf den westlich an den Geltungsbereich angrenzenden Bahnanlagen mit Auswirkungen auf den Geltungsbereich sind äußerst unwahrscheinlich und sind als allgemeines Risiko im städtischen Bereich einzustufen. Zudem wirken die nahezu durchgehenden Lärmschutz- bzw. Abgren-

zungswände auf der Westseite des Geltungsbereichs als Barrieren (z. B. im Brandfall). Selbst hier wären aber für den Katastrophenfall im Bereich der Bahnanlagen ausreichende Anfahrts- und Zugriffsmöglichkeiten durch Dienstbarkeiten zugunsten des Katastrophenschutzes vorgesehen, die über den städtebaulichen Vertrag gesichert werden. Maßnahmen sind insofern hier nicht zu treffen.

#### **9.2.1.6.2. Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung**

##### **Verkehrssicherheit**

Infolge der neuen Wohnbebauung mit rund 2.100 Einwohner\*innen wird die Verkehrsbelastung in Ratold-, Dülfer- und Raheinstraße wie auch im Straßennetz der näheren und weiteren Umgebung anteilig zunehmen.

Mit Realisierung der Planung entsteht andererseits ein allseits durchlässiges Freiraumsystem mit neuen Optionen für sichere Fuß- und Radwegbeziehungen. Insbesondere durch die Neuanlage eines durchgehenden, kreuzungsfreien Fuß- und Radwegs auf der Westseite sowie von beidseitigen Fahrradschutzstreifen in der Ratoldstraße wird die Verkehrssicherheit für schwächere Verkehrsteilnehmer\*innen erheblich verbessert. Insbesondere die derzeit wegen langer Wartezeiten nicht optimale Kreuzungssituation an der Dülferstraße wird dadurch verbessert. Die Sicherheit des Fuß- und Radverkehrs zum S- und U-Bahnhof Feldmoching und zu den Erholungsgebieten im Norden wird erheblich verbessert.

##### **Angsträume/Gender Mainstreaming**

Die gemäß den Standards der Landeshauptstadt München beleuchteten Wegeverbindungen werden frei von Angsträumen gestaltet.

Hinsichtlich Kampfmittel und Altlasten wird auf die Ausführungen beim Schutzgut Boden verwiesen.

#### **9.2.1.6.3. Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Nichtdurchführung der Planung**

Bei Nichtdurchführung der Planung würden die positiven Effekte entfallen. Der Ausbau des Straßenquerschnitts der Ratoldstraße mit beidseitigen Fahrradschutzstreifen sowie die Anlage von beidseitigen Gehbahnen in der Raheinstraße im Bereich der Bebauung würden nicht zeitnah durchgeführt werden. Ebenso würde die Fuß- und Radwegeverbindung mit dem Brückenbauwerk über die Dülferstraße im Westen des Planungsgebietes entfallen. Die Verkehrsprobleme in der Ratold- und Dülferstraße werden sich mit der zu erwartenden Zunahme der Verkehrsdichte voraussichtlich weiter verschärfen. Bei Umsetzung der im FNP mit integrierter Landschaftsplanung dargestellten Bahnbetriebs- und Gewerbeflächen würden sich infolge erhöhter Verkehrsmengen erhöhte Verkehrsprobleme ergeben.

### **Angsträume/Gender Mainstreaming**

Die Problematik von Angstsituationen in der Dämmerung und nachts sowie der mangelnden sozialen Kontrolle würde sich auf den Flächen zwischen Straße und Bahnstrecke im Zuge der voranschreitenden Gehölzsukzession potentiell weiter verschärfen.

#### **9.2.1.6.4. Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen**

##### **Im Bebauungsplan festgesetzte Maßnahmen**

- Schaffung eines durchgehenden, kreuzungsfreien Fuß- und Radwegs am Westrand des Planungsgebietes mit Anbindung an die Grünflächen im Norden,
- Festsetzung einer ausreichend breiten Verkehrsfläche für die Neuanlage von beidseitigen Fahrradschutzstreifen in der Ratoldstraße, Anlage von beidseitigen Gehbahnen entlang der Raheinstraße,
- Anordnung von besonders sensiblen Nutzungen und Flächen wie Kinderspielflächen in Sichtweite zu Wohnungen, soweit möglich in Innenhöfen
- Festsetzung und vertragliche Sicherung von Dienstbarkeiten mit einer Fuß- und Radwegbrücke über die Dülferstraße für durch das Planungsgebiet führende Wege zu Gunsten der Allgemeinheit und dadurch ganzjährige Benutzbarkeit der mit Dienstbarkeiten dinglich gesicherten Wegeverbindungen (zudem vertragliche Regelung bezüglich der Verkehrssicherheit).

##### **Aufgrund bestehender gesetzlicher Grundlagen und Regelwerke im Bauvollzug umzusetzende Maßnahmen**

- Anwendung der einschlägigen Regelungen zur Barrierefreiheit im öffentlichen Raum,
- Vollzug der bayerischen Bauordnung sowie Beachtung der einschlägigen Normen zur Barrierefreiheit bei der Errichtung von Gebäuden und baulichen Anlagen.

##### **Sonstige Maßnahmen**

Ermöglichung der künftigen Ausstattung des Knotenpunkts Dülferstraße/Ratoldstraße und Dülferstraße/Raheinstraße mit einer Lichtzeichenanlage bzw. Vorbereitung einer solchen Ausstattung.

#### **9.2.1.6.5. Darstellung, wie die in den einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele und die Umweltbelange bei der Aufstellung berücksichtigt wurden**

Die Festsetzungen des Bebauungsplans basieren auf den einschlägigen gesetzlichen Vorgaben und Richtlinien (z. B. BayBO, Richtlinie über die Anlage von Stadtstraßen (RAST 06), Straßenverkehrsordnung (StVO)). Hiermit sind die Bestimmungen zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit in ausreichendem Umfang berücksichtigt. Die

Standards der Landeshauptstadt München sind bezüglich Angsträumen/Gender Mainstreaming und Barrierefreiheit berücksichtigt bzw. können durch Maßnahmen im Rahmen des Bauvollzugs geregelt werden.

## **9.2.2. Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen**

### **9.2.2.1. Auswirkungen auf den Wirkungsbereich Vegetation und Baumbestand**

#### **9.2.2.1.1. Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustands**

Das Planungsgebiet weist Nutzungen unterschiedlicher Intensitäten und ökologischer Wertigkeiten auf. Das südliche Drittel des Planungsgebietes ist bis auf einen schmalen, naturnahen Streifen entlang der Bahnstrecke weit überwiegend ackerbaulich genutzt. Eine weitere landwirtschaftliche Nutzfläche (artenarme Futterwiese) befindet sich südlich der Herbergstraße (geringe ökologische Wertigkeit).

Die übrigen, nicht bebauten Bereiche sind zum Großteil Brachflächen. Die zumindest in Teilen ehemals artenreichen, mageren Brachen werden nicht gemäht und haben durch natürliche Sukzession innerhalb der letzten zwei Jahrzehnte erheblich an Struktur- und Artendiversität eingebüßt. Die Flächen sind heute dominiert von überwiegend artenarmen Altgrasfluren, Gehölzsukzessionen, nährstoffreichen Hochstauden- und Kratzbeerfluren sowie problematischen Neophytenfluren (mittlere ökologische Wertigkeit). Lediglich südlich des S- und U-Bahnhofs Feldmoching hat sich aufgrund wiederkehrender Störungen artenreichere Pioniervegetation erhalten (hohe ökologische Wertigkeit). Trotz des schleichenden Wertverlustes erfüllen die naturnahen Flächen Funktionen für den Biotopverbund, der jedoch für die Zielarten von mageren Trockenlebensräumen nur noch auf eingeschränkten Flächen vor allem in Gleisnähe gegeben ist. Das ABSP der Landeshauptstadt München sieht für die Bahnstrecke eine derartige Biotopverbundfunktion vor, da nur hier die Möglichkeit besteht, die im bebauten Gebiet gelegenen Trockenlebensräume (beispielsweise im Bereich Rangierbahnhof München-Nord und Bahnhof Moosach) mit dem Umland zu vernetzen.

Ältere, wertvolle Gehölzbestände befinden sich innerhalb und im näheren Umfeld von Gartengrundstücken (v. a. Ratoldstraße Höhe Rambertweg, Raheinstraße 3). Diese werden im Rahmen der Baumkartierung überwiegend als erhaltenswert oder sehr erhaltenswert eingestuft. Einzelne Bäume sind aufgrund ihres Alters sowie vorhandener Spalten und Höhlen (Lebensräume für Fledermäuse und Vögel) von naturschutzfachlicher Bedeutung. Außerhalb der Gartengrundstücke befinden sich im südlichen Teil entlang der Ratoldstraße auf der Westseite mehrere erhaltenswerte, prägnante Laubbäume. Insgesamt wurden ca. 320 Bäume (v. a. heimische Arten wie Gemeine Esche, Winter-Linde, Spitzahorn, Ulmen) innerhalb des Geltungsbereichs erfasst. Ein Großteil der Bäume hat sich durch Sukzession entwickelt und weist Stammumfänge unter 80 cm auf. Ca. 170 Bäume entsprechen den Kriterien der Baumschutzverordnung (BaumSchV) (die hier allerdings nicht gültig ist). Ca. 60 Bäume werden als erhaltenswert oder sehr erhaltenswert eingestuft.

Streng oder besonders geschützte Pflanzenarten gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 14 BNatSchG wurden im Planungsgebiet nicht festgestellt. Gemeinschaftsrechtlich geschützte Pflanzenarten nach Anhang IV b) Fauna-Flora-Habitat Richtlinie (FFH-RL) sind für das Planungsgebiet nicht nachgewiesen bzw. können aufgrund der gegebenen standörtlichen Voraussetzungen ausgeschlossen werden.

Es befinden sich keine amtlich kartierten Biotope der Biotopkartierung und keine Vegetationsbestände mit Schutz nach § 30 BNatSchG i. V. m. Art. 23 BayNatSchG im Planungsgebiet.

#### **9.2.2.1.2. Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung**

Durch Überbauung und Umnutzung geht ein Großteil der Vegetationsflächen von geringer, mittlerer und kleinflächig auch hoher naturschutzfachlicher Bedeutung verloren. Von den ca. 320 erfassten Bäumen innerhalb des Planungsumgriffs gehen knapp 300 Bäume aufgrund der Umsetzung der Planung verloren. Durch Fällung betroffen sind ca. 155 Bäume, die die Kriterien der BaumSchV (die in diesem Bereich nicht gilt) erfüllen würden. Durch die Verbreiterung der Ratoldstraße auf der Westseite können die im südlichen Teilbereich vorhandenen straßenbegleitenden Bäume nicht erhalten werden. Gesichert werden können ausschließlich der wertvolle und identitätsstiftende Gehölzbestand im Bereich des WA Nord(3) (Raheinstraße 3) im Bereich der Kita-Freispielfläche und im Bereich der westlich angrenzenden Ausgleichsfläche, im Bereich des WA Nord(4) sowie ein dominanter Einzelbaum im WA Süd(4) sowie Sukzessionsflächen am West- und Nordrand des Geltungsbereichs mit einer Gesamtgröße von ca. 0,6 ha, die zu einem Biotopverbundkorridor in Verbindung mit den angrenzenden Bahnflächen optimiert werden.

Mit den grünordnerischen Festsetzungen werden verschiedene Maßnahmen getroffen, um die Verluste an bestehendem Baumbestand zum großen Teil kompensieren zu können. Innerhalb der Allgemeinen Wohngebiete, entlang der Ratold- und Raheinstraße sowie in den öffentlichen Grünflächen werden Festsetzungen zu Baumpflanzungen bezüglich Qualität und Quantität getroffen. Damit werden rund 80 % der insgesamt zu fällenden Bäume durch Neupflanzungen von mindestens 222 großer und mittelgroßer Bäume kompensiert (42 Bäume in den öffentlichen Grünflächen, 43 Bäume in den Verkehrsflächen, mindestens 137 Bäume in den Baugebieten) und eine gute Durchgrünung des Planungsgebietes gesichert. Zusätzlich werden nach den vertraglichen Regelungen, die die Umsetzung der externen Ausgleichsflächen gemäß dem vorliegenden Pflege- und Entwicklungskonzept vorsehen, acht Bäume im Bereich der externen Ausgleichsfläche südlich der Lerchenstraße gepflanzt. Die Verluste von ca. 155 Bäumen, die den Kriterien der Baumschutzverordnung entsprechen, können damit durch mindestens 230 festgesetzte bzw. vertraglich gesicherte Neupflanzungen vollständig kompensiert werden. Zudem werden als zusätzliche Kompensationsmaßnahme sowohl für die Pflanzung großer als auch mittelgroßer Bäume höhere Pflanzqualitäten als üblich festgesetzt.

Auch die o. g. Sukzessionsflächen am West- und Nordrand des Planungsgebiets wer-

den über grünordnerische Festsetzungen als „Fläche zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft“ langfristig gesichert.

In der Gesamtschau führt die Umsetzung der Planung zu erheblichen Verlusten an naturnahen Gehölz- und anderen Vegetationsbeständen. Diese können jedoch durch Baumneupflanzungen und interne wie externe ökologische Ausgleichsflächen hinreichend kompensiert werden (siehe auch „Auswirkungen auf den Wirkungsbereich Arten- und Biotopschutz und Biodiversität“ und „Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung“). Die volle ökologische Wirksamkeit von Neupflanzungen und Ausgleichsmaßnahmen wird allerdings erst mit zeitlichem Verzug erreicht.

#### **9.2.2.1.3. Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Nichtdurchführung der Planung**

Die landwirtschaftlichen Flächen würden auf absehbare Zeit wohl weiter genutzt, möglicherweise mittelfristig brach fallen. Die Vegetation in Privatgrundstücken würde strukturell fortbestehen. Die großflächigen Brachflächen würden – da auch in Zukunft keine gezielten Pflegemaßnahmen zu erwarten sind – weiter verbuschen und sich langfristig zu Waldbeständen entwickeln. In Teilbereichen mit konkurrenzstarken Brennessel- und Staudenknöterichfluren würde diese Entwicklung allerdings verlangsamt ablaufen. Arten des Lebensraumtyps Wald (und Neophyten) würden die Offenlandarten magerer Standorte weitgehend verdrängen.

Der Baumbestand würde trotz natürlicher Abgänge (v. a. bei überalterten, wenig vitalen Bäumen) aufgrund natürlicher Sukzession mittel bis langfristig erheblich zunehmen.

Bei Umsetzung der im FNP dargestellten Bahnbetriebs- und Gewerbeflächen müsste der Vegetationsbestand zumindest zu einem Großteil beseitigt werden.

#### **9.2.2.1.4. Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen**

##### **Im Bebauungsplan festgesetzte Maßnahmen**

- Erhalt von wertvollem Baumbestand im Bereich des WA Nord(3) und WA Nord(4) sowie in der westlich an das WA Nord (3) angrenzenden Ausgleichsfläche sowie eines dominanten Einzelbaumes im Bereich des WA Süd(4)
- umfangreiche Baumneupflanzungen in den öffentlichen Grünflächen, den Straßenräumen und den jeweiligen Baufeldern (festgesetzt durch quantitative und qualitative Vorgaben),
- Ausreichender Bodenaufbau auf den Tiefgaragen, um Pflanzungen von Bäumen zu ermöglichen und deren langfristigen Erhalt zu sichern,
- Festsetzung zweier insgesamt ca. 1,6 ha großen öffentlichen Grünflächen, die parkartig mit Rasen- und Wiesenflächen, Baum- und Strauchpflanzungen, Wegen und Spielflächen zu gestalten sind,

- Unterstützung eines Biotopverbundkorridors entlang der Bahntrasse durch Festsetzung von Ausgleichsflächen innerhalb des Planungsgebiets

#### **Voraussichtlich vertraglich zu regelnde Maßnahmen**

- Herstellung einer externen Ausgleichsfläche (Magerlebensraum und Baumpflanzungen) mit einer Größe von insgesamt ca. 0,25 ha südlich der Lerchenstraße zur Ergänzung der im Planungsgebiet festgesetzten Ausgleichsflächen für den Biotopverbund,
- Vertragliche Regelung zum Pflege- und Entwicklungskonzept für interne und externe Ausgleichsflächen
- Bereitstellung externer Ausgleichsflächen in einer Größe von ca. 4,3 ha im Bereich des interkommunalen Ökokontos „Fröttmaninger Heide“.

#### **Aufgrund bestehender gesetzlicher Grundlagen und Regelwerke im Bauvollzug umzusetzende Maßnahmen**

Durchführung von Rodungsarbeiten außerhalb von Brutzeiten gemäß § 39 BNatSchG.

#### **Weitere Empfehlungen für den Bauvollzug**

Schutz von an das Baufeld angrenzenden Böden sowie Vegetationsbeständen vor Verdichtung vor allem im Bereich von „zu erhalten“ festgesetztem Baumbestand sowie der „Flächen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft“.

#### **9.2.2.1.5. Darstellung, wie die in den einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele und die Umweltbelange bei der Aufstellung berücksichtigt wurden**

Ziele und Vorgaben einschlägiger Gesetze (v. a. BNatSchG, BauGB, BayBO) und städtischer Satzungen (z. B. Freiflächengestaltungssatzung) wurden bezüglich der Festsetzungen berücksichtigt bzw. können im Rahmen des Bauvollzugs umgesetzt werden.

#### **9.2.2.2. Auswirkungen auf den Wirkungsbereich Arten- und Biotopschutz und Biodiversität**

##### **9.2.2.2.1. Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustands**

#### **Kartierte Biotope/Schutzgebiete/Ausgleichsflächen**

Innerhalb des Geltungsbereichs befinden sich keine Flächen der amtlichen Stadtbiotopkartierung sowie keine Schutzgebiete i. S. nationaler oder europäischer Naturschutzgesetze bzw. -richtlinien.

Nordwestlich sowie südwestlich an das Planungsgebiet angrenzend befinden sich als Biotop kartierte Heckenstrukturen (Biotop M-0006, M-0013-005, M-383-001, M-383-002, M-0036-001, M-0037-001) sowie der Landschaftsbestandteil LB 37 a „Hecken



an der Lerchenauer Straße“.

Außerhalb des Planungsgebietes befindet sich nordwestlich der Bahnstrecke im Anschluss an den Paul-Huml-Bogen eine ökologische Ausgleichsfläche und im Weiteren sind entlang der südlichen Grenze der festgesetzten öffentlichen Grünflächen im Anschluss an den Siedlungsrand schmale ökologische Ausgleichsflächen ausgewiesen, die mit einzelnen Gehölzen überstanden sind. Zudem grenzt die planfestgestellte Ausgleichsfläche der Bahn in einem Teilbereich westlich an.

### **Artenschutzkartierung (ASK)**

Die Artenschutzkartierung Bayern (ASK) weist innerhalb des Planungsgebietes oder in der unmittelbaren Umgebung nur wenige Fundpunkte bzw. Flächen auf. Artenschutzrelevante Nachweise (Vögel, Fledermäuse, Schmetterlinge) westlich und östlich des S- und U-Bahnhofs Feldmoching und in einem Gleisdreieck südlich der Lerchenstraße wurden im Rahmen des Fachbeitrags zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung gewürdigt.

### **Weitere Kartierungen**

Durch die geplanten städtebaulichen Maßnahmen wird erheblich in folgende naturnahe Lebensraumtypen eingegriffen: Altgras- und Hochstaudenfluren, Rohbodenstandorte, Gehölzsukzessionsflächen, Feldgehölze, Siedlungsgehölze, Lebensräume an Gebäuden.

Dementsprechend wurden im Rahmen der faunistischen Untersuchungen von 2013 bis 2018 mit zusätzlichen Erhebungen 2019 und 2020 zu den Artengruppen Fledermäuse und Vögel ergänzend zu den vorliegenden Daten der Artenschutzkartierung Bayern folgende Artengruppen kartiert: Reptilien, Vögel, Säuger, im speziellen Fledermäuse, Tagfalter und relevante Nachtfalter sowie Wildbienen.

Im Gebiet konnten 10 bis 13 für Siedlungsräume typische Fledermausarten nachgewiesen werden. Für drei Arten (Großer Abendsegler, Weißrandfledermaus, Rauhautfledermaus) gibt es Hinweise auf eine Quartiernutzung im Gebiet. Von den übrigen Arten wird das Gebiet ausschließlich überflogen und als Nahrungshabitat genutzt.

Von den insgesamt 20 nachgewiesenen Arten konnte mit dem Stieglitz nur eine Vogelart aus der bayerischen Vorwarn-Liste, und zwar nur als Nahrungsgast außerhalb des Planungsgebiets, ein Brutpaar des ungefährdeten, aber in München saP-relevanten Turmfalken, wiederum außerhalb, sowie ein Brutpaar der ungefährdeten, in München ebenfalls saP-relevanten Gartengrasmücke innerhalb des Planungsgebiets erfasst werden. Struktur- und störungsbedingt ist das Vogelartenspektrum auf kommunale, an den Menschen zumindest teilweise angepasste Arten beschränkt.

Geschützte Reptilien wie z. B. Zauneidechse konnten trotz bekannter Vorkommen nordwestlich des Gebietes nicht nachgewiesen werden. Ebenso konnten keine artenschutzrechtlich relevanten Insekten, insbesondere Schmetterlingsarten, erfasst werden.

Der Nachweis von insgesamt 15 Bienenarten lässt auf eine artenreiche, lokale Wildbienenfauna im Gebiet schließen. Die Teilfläche südöstlich des S- und U-Bahnhofs Feldmoching ist mit dem Vorkommen von zwei Rote-Liste-Arten als das wichtigste Teilgebiet für Wildbienen einzustufen.

Der floristische Artenreichtum hat infolge zunehmender Sukzession der ehemals mageren Altgrasfluren bereits stark abgenommen. Allein die wiederkehrenden Störungen unterworfenen Rohbodenfläche südöstlich des S- und U-Bahnhofs Feldmoching weist noch eine relativ hohe Artenvielfalt auf. In einem älteren Gehölzbestand im Nordteil befinden sich einige Exemplare der Flatterulme (Rote Liste Bayern). Größere Teilbereiche des Südtails werden von invasiven Arten eingenommen.

Streng geschützte Gefäßpflanzen sind im Planungsgebiet nicht nachgewiesen bzw. können aus standörtlichen Gegebenheiten ausgeschlossen werden

#### **9.2.2.2.2. Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung**

Durch die geplante Bebauung und Umnutzung des Gebietes gehen die vorhandenen naturnahen Lebensräume weitgehend verloren. Entlang der Bahntrasse kann jedoch ein Biotopverbundkorridor in Verbindung mit Trittsteinbiotopen für Magerlebensräume im Norden und Süden durch entsprechende Festsetzungen innerhalb des Planungsumgriffs gesichert und qualitativ aufgewertet werden. Im nördlichen Teilbereich zwischen Raheinstraße und Dülferstraße wird innerhalb des Planungsgebietes ein durchschnittlich ca. sieben Meter (mindestens fünf bis max. zehn Meter) breiter Biotopstreifen als Ausgleichsfläche festgesetzt. Zusammen mit den angrenzenden derzeit naturnahen Flächen auf DB-Grund ergibt sich dadurch ein Biotopkorridor von durchschnittlich ca. 13 m Breite.

Zwischen Dülferstraße und Bernhardstraße wird ebenfalls ein Streifen von ca. fünf Meter Breite mit deutlicher Aufweitung im Süden und einer Länge von ca. 95 m festgesetzt und damit eine deutliche Verbesserung im Vergleich zum Status quo erzielt. Im Anschluss an diese Flächen grenzt die im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zur Baumaßnahme „Ausbau S1 West Bahnhof Feldmoching“ planfestgestellte Ausgleichsfläche der DB mit einer durchschnittlichen Breite von ca. 14,5 m und einer Länge von ca. 300 m an. Diese Ausgleichsfläche wird durch eine linsenförmige Ausgleichsfläche innerhalb des Planungsgebietes ergänzt, sodass diese beiden Flächen insgesamt an der breitesten Stelle ca. 25 m Breite aufweisen. Südlich der planfestgestellten Ausgleichsfläche schließen sich weitere Bahnflächen zwischen Geltungsbereichsgrenze (Lärmschutzwand) und Bahnbetriebsflächen in einer Größenordnung von ca. 3.150 m<sup>2</sup> an, die DB-intern als Potenzialflächen für Biotopentwicklung eingestuft sind.

Die Biotopverbundflächen, die innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 2108a als nach Westen geneigte Halbwälle ausgebildet werden, sind durch Lärmschutzwände bzw. Abgrenzungsmauern wirksam vor Störungen durch Erholungsbetrieb geschützt. Die Lebensraumfunktion insbesondere für Reptilien, Schmetterlinge, Heuschrecken und Wildbienen wird dadurch im Vergleich zum

gegenwärtigen Zustand verbessert. Der Magerlebensraumverbund wird zusätzlich durch Trittsteinhabitate am Nordwestrand des Geltungsbereichs (ca. 0,2 ha) sowie südlich der Lerchenstraße (externe Ausgleichsfläche mit ca. 0,25 ha) gestärkt. Beeinträchtigungen des Biotopkorridors (v. a. Insekten) durch künstliche Beleuchtung angrenzender Fuß- und Radwege können durch ein angepasstes Beleuchtungskonzept begrenzt werden. Die öffentlichen Grünflächen im Norden des Gebiets mit den vorgesehenen, umfangreichen Gehölzpflanzungen erfüllen künftig zusätzlich zu den zahlreichen Baumpflanzungen in den Baugebieten auch eine wichtige Lebensraumfunktion (v. a. für Vögel).

Durch die Zuordnung von Ökokontoflächen in der Fröttmaninger Heide mit einer Gesamtfläche von ca. 4,3 ha werden Magerlebensräume im regionalen Kontext dauerhaft gesichert und entwickelt.

Durch die geplante Bebauung sind die meisten lokalen Populationen der (nachgewiesenermaßen oder potenziell) vorkommenden streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten bzw. ihre Lebensstätten nicht oder nur unerheblich betroffen. Für einige Fledermausarten und die Vogelart Gartengrasmücke wurde eine artenschutzrechtliche Betroffenheit festgestellt bzw. konnte nicht mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden. Durch spezifische Vermeidungsmaßnahmen, vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF) zur kontinuierlichen Erhaltung der ökologischen Funktionsfähigkeit sowie Maßnahmen zur Erhaltung eines günstigen Erhaltungszustandes (FCS) kann diese Problematik bewältigt werden (siehe detaillierte Aussagen zu saP).

Der Verlust von acht Exemplaren von Flatterulme (Rote Liste Bayern 3) und Feldulme (Rote Liste Bayern/Deutschland 3) ist nicht vermeidbar. Naturschutzfachlich wertvoller Baumbestand im Bereich Raheinstraße 3 (v. a. Esche und Spitz-Ahorn) kann erhalten werden.

Nach der bisherigen Datenlage können zusätzliche Eingriffe im Wirkungsbereich Arten- und Biotopschutz und Biodiversität durch Altlastensanierungen und mögliche Kampfmittelräumungen weitgehend ausgeschlossen werden. Der zu erhaltende Baumbestand Raheinstraße 3 wird durch Kampfmittelsondierungen nicht gefährdet. Nur im Falle von Funden in unmittelbarer Nähe zu den Bäumen oder eines verstärkten Munitionsverdachts muss die Fällung einzelner Bäume für Räummaßnahmen in Betracht gezogen werden.

#### **9.2.2.2.3. Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Nichtdurchführung der Planung**

Da sich die natürliche Sukzession voraussichtlich fortsetzen würde, wäre eine weitere, laufende Abnahme der Struktur- und Artenvielfalt zu erwarten. Langfristig wären mehr und mehr Waldflächen vorhanden, was zu einer entsprechenden Verschiebung des Artenspektrums führen würde.

Durch den schleichenden Wertverlust würden auch die noch vorhandenen Funktionen für den Biotopverbund für magere Lebensräume weiter abnehmen.

Bei Umsetzung der im FNP dargestellten Bahnanlagen und Gewerbeflächen würden voraussichtlich Artenvielfalt, Biotope und die Biodiversität stark beeinträchtigt werden.

#### **9.2.2.2.4. Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen**

##### **Im Bebauungsplan festgesetzte Maßnahmen**

- Unterstützung der Herstellung eines Biotopverbundkorridors inklusive eines Trittstein-Biotops entlang der Bahntrasse (festgesetzte Ausgleichsflächen innerhalb des Planungsumgriffs),
- umfangreiche Baumneupflanzungen innerhalb der Baugebiete für eine gute Durchgrünung des Planungsgebietes,
- Festsetzung von zwei insgesamt ca. 1,6 ha großen öffentlichen Grünflächen am Nordrand des Planungsgebietes mit umfangreichen Baumpflanzungen sowie Heckenstrukturen,
- Heckenpflanzung am Südrand der östlichen öffentlichen Grünfläche (FCS-Maßnahme für die Gartengrasmücke),
- Festsetzungen zur Beschaffenheit von großflächigen Glaselementen, Eckverglasungen und Fensterbändern sowie Lärmschutzwänden und Abgrenzungsmauern unter Berücksichtigung der Belange des Vogelschutzes

##### **Voraussichtlich vertraglich zu regelnde Maßnahmen**

- Umsetzung einer externen ökologischen Ausgleichsfläche südlich der Lerchenstraße auf den Grundstücken Flst. Nrn. 1767/40 und zur Ergänzung der Biotopverbundachse,
- Sicherung von Ausgleichsflächen in der Fröttmaninger Heide durch einen entsprechenden Kostenbeitrag,
- Neuschaffung von fünf Spaltenquartieren je Teilbaugebiet in die Fassaden der neuen Gebäude für Gebäude bewohnende Fledermäuse zur Wahrung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität (CEF-1)
- Verpflichtung zur Berücksichtigung und Umsetzung der in der saP aufgeführten Vermeidungs-, und FCS-Maßnahmen sowie der Auflagen aus der Inaus-sichtstellung der Regierung von Oberbayern vom 15.10.2019 in Verbindung mit den endgültigen Auflagen für eine vom Investor einzuholende artenschutzrechtliche Ausnahme der Regierung von Oberbayern, insbesondere:
  - Herausnahme von Bäumen aus der forstlichen Nutzung und flankierende Aufwertungsmaßnahmen (Aufastung, Freistellung) zur langfristigen Sicherung von Habitatstrukturen („Biotopbäume“) baumbewohnender Fledermäuse (FCS-1)
  - Anbringen von fünf Fledermauskästen je entfallendes Quartier an Habitatstrukturen (Bäumen) zur Überbrückung von kurzfristigen, örtlichen Engpässen (FCS-2),
  - Neuanlage von Heckenstrukturen am südlichen Rand der östlichen öffentlichen Grünfläche als neues Gartengrasmücken-Revier (FCS-3)
  - Anbringen von Vogelnistkästen in gleicher Anzahl wie Fledermauskästen

entspr. FCS-2 (voraussichtliche Auflage Regierung von Oberbayern), die endgültigen Auflagen im Bescheid zur artenschutzrechtlichen Ausnahme im Rahmen der Bauanträge sind dann hier entsprechend entscheidend

#### **Aufgrund bestehender gesetzlicher Grundlagen und Regelwerke im Bauvollzug umzusetzende Maßnahmen**

- Durchführung von Rodungsarbeiten außerhalb von Brutzeiten gemäß BNatSchG und Aufzuchtzeiten von Fledermäusen,
- an naturschutzfachliche Belange des Biotopverbundkorridors angepasste Beleuchtung des Fuß-/Radweges (insektenfreundliches Lichtspektrum, begrenzte Lichtkegel),
- voraussichtlich Einholung einer artenschutzrechtlichen Ausnahme im Zusammenhang mit der Umsetzung.

#### **9.2.2.2.5. Darstellung, wie die in den einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele und die Umweltbelange bei der Aufstellung berücksichtigt wurden**

Maßgeblich sind die naturschutzfachlichen Zielsetzungen von BNatSchG, BayNatSchG und Arten- und Biotopschutzprogramm.

Die gesetzlichen Ziele und die Zielformulierungen des ABSP München Ziele wurden im Rahmen der städtebaulichen und landschaftsplanerischen Vorgaben mit Festsetzungen zu Biotopverbundkorridor, Pflanzgeboten und externen ökologischen Ausgleichsflächen bestmöglich berücksichtigt. Zudem wurden o. g. vertragliche Regelungen getroffen, die neben den Regelwerken im Bauvollzug die Einhaltung der Ziele sicherstellen.

#### **9.2.3. Auswirkungen auf die Schutzgüter Boden und Fläche**

##### **9.2.3.1. Auswirkungen auf den Wirkungsbereich Schadstoffbelastungen**

##### **9.2.3.1.1. Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustands**

###### **Altlasten**

Für mehrere Flächen aus früheren Untersuchungen konnte durch aktuelle Untersuchungen der Altlastenverdacht nicht bestätigt werden.

Nur bei zwei verfüllten Kiesgruben zwischen der Dülferstraße und Verlängerung des Rambertwegs südlich Bernhardstraße (Teilflächen der Grundstücke Flst. Nrn. 1767/42 und 1767/36, 1767/27 und 1767/43) sowie auf der südlichen vertraglich geregelten Ausgleichsfläche konnten lokale und überwiegend geringe Bodenverunreinigungen (MKW, PAK, Schwermetalle) festgestellt werden. Eine akute Gefährdung von Grundwasser oder Menschen besteht nicht. Für die Fläche im Norden des Planungsgebietes (im Bereich der bestehenden Lackiererei) konnte der Verdacht nicht bestätigt werden. Hier liegen keine relevanten Bodenverunreinigungen vor.

### **Kampfmittel**

Auf Basis einer Luftbildauswertung im Rahmen einer historisch-genetischen Kampfmittelvorerkundung sind Kriegseinwirkungen auf das Planungsgebiet belegbar. Das gesamte Planungsgebiet liegt in einer Bombenabwurfzone. Im Bereich ehemaliger Gebäude und der Bahnanlagen auf Höhe der Raheinstraße sowie westlich der Raltoldstraße zwischen Bernhardstraße und Rambertweg sind in historischen Luftbildern Bombentrichter erkennbar. Es besteht Verdacht auf Bombenblindgänger von Spreng- und Splitterbomben. Zudem besteht aufgrund der stattgefundenen Bodenkämpfe Verdacht auf Artillerie- und Panzergranaten, Flak-Blindgänger und aufgelassene Fundmunition.

#### **9.2.3.1.2. Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung**

##### **Altlasten**

Die Umsetzung der Planung bietet die Voraussetzung, die festgestellten Altlasten zu beseitigen. Die Beseitigung kann technisch und wirtschaftlich bewältigt werden.

##### **Kampfmittel**

Vor der baulichen Nutzung des Gebietes erfolgt eine vertiefende Kampfmittelsondierung und gegebenenfalls -freimachung. Somit kann eine Gefährdung für die zulässigen Nutzungen ausgeschlossen werden. Die Beseitigung kann technisch und wirtschaftlich bewältigt werden.

#### **9.2.3.1.3. Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Nichtdurchführung der Planung**

Bei Nichtdurchführung der Planung würden die vorhandenen Auffüllungen mit ihren Verunreinigungen sowie mögliche Kampfmittel voraussichtlich belassen werden.

#### **9.2.3.1.4. Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen**

##### **Voraussichtlich vertraglich zu regelnde Maßnahmen**

Verbindliche Regelungen für Altlastenuntersuchung/-sanierung und Kampfmittelsondierung/-freimachung bezüglich der künftig städtischen Flächen.

##### **Aufgrund bestehender gesetzlicher Grundlagen und Regelwerke im Bauvollzug umzusetzende Maßnahmen**

- Abfallrechtliche Behandlung der Altlastenthematik im Rahmen des Bauvollzuges,
- Zuführung von anfallendem Erdaushub aus den kontaminierten Bereichen einer geordneten Entsorgung,
- Überwachung der Erdarbeiten durch fachkundige Gutachter; organoleptische Trennung von unterschiedlich belasteten Fraktionen,
- Verifizierung des Separationserfolgs vor dem Abtransport zu den einzelnen Entsorgungseinrichtungen mit Hilfe von aushubbegleitender Analytik,

- Dokumentation des Sanierungserfolgs mittels Beweissicherungsuntersuchungen,
- sofern erforderlich Umsetzung von Maßnahmen zur Sicherstellung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse oder zum Schutz des Grundwassers im Falle des Verbleibs von Verunreinigungen im Untergrund,
- horizontierte Oberbodenuntersuchungen insbesondere in belasteten Teilflächen, in denen keine Erdbewegungen geplant sind (z. B. evtl. Baumschutzbereiche, Biotope),
- Kampfmitteluntersuchungen und gegebenenfalls -räumung.

#### **9.2.3.1.5. Darstellung, wie die in den einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele und die Umweltbelange bei der Aufstellung berücksichtigt wurden**

Die technische und wirtschaftliche Machbarkeit einer Altlastensanierung und Kampfmittelsanierung i. S. d. BBodSchG bzw. der BBodSchV im Rahmen des Bauvollzugs wurde hinreichend geprüft. Die Ableitung spezifischer Festsetzungen ist nicht erforderlich.

#### **9.2.3.2. Auswirkungen auf den Wirkungsbereich Fläche und Bodenfunktionen**

##### **9.2.3.2.1. Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustands**

Der Geltungsbereich mit einer Gesamtfläche von ca. 11,6 ha ist derzeit zu rund 25 % als Siedlungs- und Verkehrsfläche genutzt. Rund 34 % werden landwirtschaftlich (Ackerbau) genutzt. Die restliche Fläche liegt brach.

Der natürlich anstehende Bodentyp humusreiche Ackerpararendzina auf Quartärschotter ist flachgründig und weist eine mittlere Ertragskraft auf. Die Filter-, Puffer- und Transformatorfunktion ist im Zusammenhang mit dem geringen Grundwasserflurabstand als gering bis mittel einzustufen. Die Böden sind durch (teilweise ehemalige) landwirtschaftliche und gärtnerische Nutzung stark anthropogen verändert. In den Bereichen (ehemaliger) landwirtschaftlicher Nutzung hat sich der Humusanteil durch die intensive landwirtschaftliche Nutzung verringert.

Der überwiegende Teil des Gebietes ist weder überbaut noch versiegelt. Nur die bereits vorhandenen Verkehrsflächen sowie eine kleine Gewerbeeinheit im Nordteil weisen einen hohen Überbauungs- bzw. Versiegelungsgrad auf. Im Bereich Raheinstraße 3 befindet sich außerdem ein kleines Wohnhaus. Weitere einzelne Wohnparzellen sind auch im Südteil mit einem geringen Versiegelungsgrad eingestreut. Der Überbauungs-/Versiegelungsgrad liegt im Bestand bei rund 2,7 ha, was einem Versiegelungsgrad von ca. 23 % entspricht.

##### **9.2.3.2.2. Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung**

Infolge Über- und Unterbauung sowie der Versiegelung von Oberflächen gehen nach

Planung zusätzlich auf einer Fläche von 6,0 ha die Böden mit allen ihren Funktionen verloren. Gegenüber dem Ausgangszustand verdreifacht sich der Überbauungs-/Versiegelungsgrad innerhalb des Geltungsbereichs auf rund 75 %. In den versiegelten Flächen sind die Tiefgaragen eingerechnet, die aber durch einen mindestens 60 cm hohen Bodenaufbau überdeckt sind, wodurch eine gewisse Bodenfunktion mittelfristig wieder hergestellt wird. Im Bereich der öffentlichen Grünflächen am Nordrand des Geltungsbereichs verbessern sich dagegen die Bodenfunktionen durch Umnutzung von intensiv genutzten Acker- zu parkartigen Grünflächen mit überwiegend dauerhaft begrünten Rasen- bzw. Wiesenflächen sowie Gehölzpflanzungen (ca. 1,6 ha). Ein Großteil des Geltungsbereichs wird künftig zu Allgemeinen Wohngebieten (ca. 6,6 ha). Die beanspruchten Verkehrsflächen vergrößern sich um rund 20 % auf rund 2,7 ha. Auf vormals landwirtschaftlich genutzten Flächen werden in Allgemeine Wohngebiete (Südteil, ca. 2,5 ha) bzw. öffentliche Grünflächen (Nordrand östlich Raheinstraße, ca. 1,5 ha) entstehen.

#### **9.2.3.2.3. Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Nichtdurchführung der Planung**

Gegenüber dem Ausgangszustand sind keine wesentlichen Veränderungen zu erwarten. Bei Umsetzung der im FNP dargestellten Bahnbetriebs- und Gewerbeflächen, deren Ausdehnung der gesamten nunmehr festgesetzten Allgemeinen Wohngebiete entspricht, würden die natürlichen Bodenfunktionen durch Überbauung und Versiegelung großflächig verloren gehen.

#### **9.2.3.2.4. Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen**

##### **Im Bebauungsplan festgesetzte Maßnahmen**

- Realisierung einer verdichteten, flächensparenden Bauweise,
- Überdeckung von Tiefgaragen mit mindestens 60 cm Bodenaufbau (120 cm bei Pflanzung großer Bäume) und somit Reaktivierung eines Teiles der natürlichen Bodenfunktionen,
- Beschränkung der befestigten Flächen auf das funktional notwendige Maß,
- wasserdurchlässige Ausführung von Belagsflächen soweit dies funktional möglich ist,
- intensive und extensive Begrünung von Dachflächen mit Vegetationsschichten von mindestens 20 cm bis ca. 40 cm.

##### **Aufgrund bestehender gesetzlicher Grundlagen und Regelwerke im Bauvollzug umzusetzende Maßnahmen**

Trennung von humosem Oberboden und Unterboden bei Abtrag, Lagerung, Abfuhr und Wiedereinbau.

##### **Sonstige, im Bauvollzug zu berücksichtigende Maßnahmen**

- Erhalt der Böden im Bereich der öffentlichen Grünflächen,
- Wiederverwendung von abgetragenen Bodenmaterialien möglichst in der nä-



heren Umgebung.

#### **9.2.3.2.5. Darstellung, wie die in den einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele und die Umweltbelange bei der Aufstellung berücksichtigt wurden**

Der in BauGB und BNatSchG verankerte Grundsatz zum sparsamen Umgang mit Grund und Boden und allgemeinen Bodenerhalt wurde bestmöglich berücksichtigt. Altlastenbezogene Maßgaben von BBodSchG, BBodSchV, BayBodSchG können im Rahmen des Bauvollzugs erfüllt werden.

#### **9.2.4. Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser**

##### **9.2.4.1. Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustands**

Im Planungsgebiet befinden sich keine Oberflächengewässer. Trinkwasserschutzgebiete, Überschwemmungsgebiete liegen ebenfalls nicht vor. Die derzeitigen Überlegungen der Kommunen Ober- und Unterschleißheim hinsichtlich einer Erweiterung des Wasserschutzgebietes Ober- und Unterschleißheim auf das Gebiet der Landeshauptstadt München berühren nicht das Planungsgebiet. Die Neuausweisung des Wasserschutzgebietes ist jedoch hier noch nicht rechtskräftig.

Der durchschnittliche Grundwasserflurabstand liegt zwischen vier und fünf Metern, der Höchstwasserflurabstand des Grundwassers 1940 (HHW40) liegt bei ca. 2,5 bis 3,3 m unter GOK. Das Grundwasser fließt in Richtung Nordosten. Anfallendes Niederschlagswasser wird derzeit größtenteils über die Vegetationsbestände verdunstet bzw. versickert vor Ort.

Der Überbauungs-/Versiegelungsgrad liegt im Bestand bei rund 2,7 ha (ca. 23 % des Geltungsbereichs). Auf 77 % des Geltungsbereichs sind somit derzeit eine weitgehend ungestörte Infiltration von Niederschlagswasser und entsprechende Beiträge zur Grundwasserneubildung möglich. Aufgrund der geringen Filterfunktion sowie des geringen Flurabstandes besteht grundsätzlich ein hohes Eintragsrisiko für Schadstoffe aus landwirtschaftlichen Nutzungen und Altablagerungen in höhere Grundwasserhorizonte. Durch lokal festgestellte Schadstoffgehalte im Bereich von Altablagerungen im Boden besteht jedoch keine akute Grundwassergefährdung.

##### **9.2.4.2. Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung**

Der Überbauungs-/Versiegelungsgrad innerhalb des Geltungsbereichs erhöht sich im Vergleich zum gegenwärtigen Zustand auf ca. 75 %. Dementsprechend reduziert sich die mögliche Versickerungsleistung für Niederschlagswasser auf der Fläche. Die Beschleunigung des Wasserabflusses sowie die Zunahme der Abflussmengen kann durch die geplante Überdeckung von Tiefgaragen mit Oberboden oder Dachbegrünungsmaßnahmen nur sehr eingeschränkt kompensiert werden. Das anfallende Niederschlagswasser kann jedoch über Versickerungsrigolen unter den nicht unter-

bauten Grünflächen sowie den Gehrechtsflächen vollständig innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2108a versickert werden. Es konnte gezeigt werden, dass im unwahrscheinlicheren Fall einer wasserdurchlässigen Gebäudekonstruktion in neun von zwölf Teilbaugebieten das Versickerungspotential der nicht unterbauten Flächen für eine Rigolenversickerung des Niederschlagswassers ausreicht. In den drei Teilbaugebieten, in denen die vorgesehene Fläche abzüglich des erforderlichen Mindestabstands zu Gebäuden nicht ausreichend groß für eine Rigolenversickerung ist, kann das Niederschlagswasser auf dem benachbarten Teilbaugebiet mitversickert werden. Im wahrscheinlicheren Fall einer wasserundurchlässigen Gebäudekonstruktion konnte gezeigt werden, dass das anfallende Niederschlagswasser über Rigolen direkt auf jedem Teilbaugebiet versickert werden kann. Dabei wird in keinem Teilbaugebiet rechnerisch die gesamte ermittelte Fläche für die Versickerung benötigt. Somit bietet die genaue Positionierung der Versickerungsanlagen genügend Spielraum, um auf dem Teilbaugebiet WA Süd(2) einen ausreichenden Abstand zur durch das Grundstück verlaufenden U-Bahn und der westlichen Grundstücksgrenze sowie auf dem WA Süd(7) zum Stellwerk der DB zu gewährleisten. Exemplarische Berechnungen für das Teilbaugebiet WA Nord(1) haben gezeigt, dass theoretisch auch eine oberflächennahe Versickerung mit einer Mulde oder einem Mulden-Rigolen-System möglich ist. Dies kann bei der Erstellung eines Niederschlagswasserkonzepts im Rahmen der Bauantrags berücksichtigt werden. Das Gutachten belegt zudem, dass die Versickerung auch im Zusammenhang mit den vorliegenden Altlastenablagerungen im Vollzug bewältigbar ist. Potenzielle Versickerungsflächen liegen zudem mit Ausnahme des Teilbaugebietes WA Nord(4) mit einer sehr geringen angeschlossenen Fläche alle im Westen bzw. der Mitte des Geltungsbereichs. Damit ist in den östlich gelegenen Wohngebieten keine Vernässung der Keller nach Starkregenereignissen zu erwarten. Im Planungsgebiet selber wurde für die Auslegung der Versickerungsanlagen ein 30-jähriges Niederschlagsereignis angesetzt, um Starkregenereignisse stärker zu gewichten.

Infolge der Umnutzung von intensiv genutzten Ackerflächen zu Siedlungs- und Erholungsflächen verringern sich die Schadstoffeinträge in das Grundwasser aus landwirtschaftlicher Nutzung.

Durch die Planung von Untergeschossen wird der Grundwasserstrom beeinflusst. Bei der geplanten Begrenzung der Bauwerkssohle von Untergeschossen auf maximal fünf Meter unter GOK (Keller bzw. Tiefgarage) kann ein problematischer Grundwasseraufstau mit Schadenspotenzialen für die angrenzende Bestandsbebauung und die geplanten Neubauten vermieden werden. Durch die geplanten Untergrundbauten (Keller, Tiefgaragen) kommt es im Anstrom zu einem leichten Grundwasseraufstau, im Abstrom der Untergeschosse zu einer Grundwasserabsenkung. Da eine Baugrubensicherung während der Bauphase tiefer in den Grundwasserleiter eindringt als die Bodenplatte der Untergeschosse nach Abschluss der Arbeiten, ist die Aufhöhung des Grundwassers in der Bauphase prinzipiell höher. Durchgeführte Modellrechnungen zeigen jedoch, dass im Worst-Case-Szenario (Hochwasserstand von 1940; gleichzeitige Realisierung aller Bauabschnitte und Ausnutzung der festgesetzten maximalen

Tiefe der Bodenplatte von fünf Meter unter GOK) lediglich bauzeitlich die behördliche Anforderung eines maximalen Aufstaus von zehn Zentimeter am angeströmten Baugrubenrand rechnerisch nur ganz lokal und rechnerisch minimal überschritten wird. Für die fertiggestellte Unterbauung mit Unterkante der Bodenplatte bei fünf Meter unter GOK wird diese behördliche Anforderung eingehalten.

Die durchgeführten Grundwassersimulationen haben gezeigt, dass auch eine nachfolgend ggf. künftige Realisierung einer zweigeschossigen Unterbauung der Quartiersmitte an der Dülferstraße (2108b) nur zu einer geringfügigen und tolerierbaren Grundwasserabsenkung im Abstrombereich sowie zu einem geringfügigen und tolerierbaren Grundwasseranstau im Anstrombereich führen würde und dass insofern die behördliche Anforderung lediglich bauzeitlich bei gleichzeitiger Realisierung aller Bauabschnitte nur ganz lokal an der Baugrubenumschließung der Quartiersmitte überschritten würde. Die Überschreitung wäre jedoch so geringfügig, dass keine Bestandsgebäude nachteilig betroffen sind. Diese wird in einem eigenen Bebauungsplanverfahren weiter geprüft. Für den vorliegenden Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108a sind keine Monitoringmaßnahmen zum Grundwasser angezeigt, da bei Einhaltung der Planung ausreichend erscheint, dass wie bisher schon weiterhin bei vorhandenen Messstellen vor Ort regelmäßig vom Referat für Klima- und Umweltschutz und der Münchner Stadtentwässerung Messungen erfolgen.

#### **9.2.4.3. Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Nichtdurchführung der Planung**

Gegenüber dem Ausgangszustand sind keine wesentlichen Veränderungen zu erwarten. Bei Umsetzung der im FNP dargestellten Bahnbetriebs- und Gewerbeflächen würde die Versiegelung erheblich zunehmen sowie Böden mit Filter- und Pufferfunktion großflächig verloren gehen.

#### **9.2.4.4. Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen**

##### **Im Bebauungsplan festgesetzte Maßnahmen**

- Begrenzung der unterirdischen baulichen Anlagen auf eine maximale Tiefe von fünf Metern,
- Intensive und extensive Begrünung von Dachflächen mit mindestens 20 cm Vegetationsschicht für extensive Dachbegrünung und im Mittel 40 cm für intensive Dachbegrünung,
- Überdeckung von Tiefgaragen von mindestens 60 cm Höhe und Begrünung,
- Beschränkung von Belags- und Erschließungsflächen auf das funktional notwendige Maß und Ausführung mit wasserdurchlässigen Belegen.

##### **Aufgrund bestehender gesetzlicher Grundlagen und Regelwerke im Bauvollzug umzusetzende Maßnahmen**

- Durchführung von wasserrechtlichen Verfahren bei Eingriffen in das Grundwasser.

- Regelungen im Bauvollzug soweit erforderlich zur Wasserhaltung während der Bauphase (ggf. wasserrechtliches Verfahren)

#### **Sonstige, im Bauvollzug zu berücksichtigende Maßnahmen**

- Bevorzugung einer Baureihenfolge von Süden nach Norden im Hinblick auf potenzielle Versickerungsflächen im Falle einer Bauwasserhaltung,
- Erstellen eines Bauwasserhaltungskonzeptes,
- Versickerung von auf Dachflächen und auf befestigten bzw. unterbauten Flächen anfallendem Niederschlagswasser über Rigolen unter Grün- und Gehrechtenflächen
- Erwirken einer wasserrechtlichen Erlaubnis für das Einleiten von gesammeltem Niederschlagswasser in das Grundwasser
- Bodenaustausch im Bereich von Altlastennachweisen (WA Süd(2)).

#### **9.2.4.5. Darstellung, wie die in den einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele und die Umweltbelange bei der Aufstellung berücksichtigt wurden**

Die Zielvorgaben von WHG, BayWG, GrwV, TRENGW, Entwässerungssatzung Landeshauptstadt München wurden ausreichend berücksichtigt bzw. können im Rahmen des Bauvollzugs (Wasserrechtsverfahren) umgesetzt werden. Die Versickerung des Niederschlagswassers in den bebauten Bereichen wird durch die Entwässerungssatzung der Landeshauptstadt München geregelt werden. Negative Auswirkungen auf das Grundwasser bzw. den Aufstau des Grundwassers auf die angrenzenden Nutzungen werden durch getroffene Festsetzungen und gegebenenfalls durch wasserrechtliche Genehmigungsverfahren im Bauvollzug, insbesondere auch bezüglich Regelungen zur Wasserhaltung in der Bauphase, ausgeschlossen.

#### **9.2.5. Auswirkungen auf das Schutzgut Luft**

##### **9.2.5.1. Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustands**

Wenngleich im näheren Umfeld des Geltungsbereichs nicht auf Daten von Luftüberwachungsstationen zurückgegriffen werden kann, ergaben diesbezügliche Modellrechnungen, dass bei den für eine Beurteilung der verkehrsbedingten Immissionen maßgeblichen Schadstoffkomponenten Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) und Schwebstaub (PM<sub>10</sub> und PM<sub>2,5</sub>) von der Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte gemäß 39. BImSchV ausgegangen werden kann.

Im Nahbereich der Dülferstraße (außerhalb des Straßenraums) werden für das Referenzjahr die höchsten Schadstoffwerte mit bis zu 38,9 µg/m<sup>3</sup> für NO<sub>2</sub>, 17,9 µg/m<sup>3</sup> für PM<sub>10</sub> und 15,8 µg/m<sup>3</sup> für PM<sub>2,5</sub> prognostiziert. Die Jahresmittelgrenzwerte von 40 µg/m<sup>3</sup> für NO<sub>2</sub> und PM<sub>10</sub> und 25 µg/m<sup>3</sup> für PM<sub>2,5</sub> werden im gesamten Planungsgebiet eingehalten.

Mit zunehmender Höhe und horizontaler Entfernung zu den Straßen nehmen die Luftschadstoffbelastungen ab. Unzulässig häufige Überschreitungen des Tagesmittelwertes für PM<sub>10</sub> im Planungsgebiet sind unwahrscheinlich, da erst ab einer Feinstaubbelastung von mehr als 31 µg/m<sup>3</sup> PM<sub>10</sub> im Jahr die Wahrscheinlichkeit von Überschrei-

tungen des Tagesgrenzwertes von  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$   $\text{PM}_{10}$  an mehr als 35 Tagen gegeben ist. Die höchsten, aus dem Straßenverkehr resultierenden Immissionen sind im Bereich Dülferstraße und im nördlichen Abschnitt der Ratoldstraße anzutreffen.

#### **9.2.5.2. Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung**

Die Immissionswerte werden infolge der durch die Planung verursachten Zunahme der Verkehrsbelastung ansteigen. Nach Modellrechnungen werden die maßgebenden Grenzwerte der 39. BImSchV jedoch an den Fassaden im gesamten Planungsgebiet zuverlässig eingehalten. Für alle Fassaden der Plangebäude werden keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch die verkehrsbedingten Luftschadstoffimmissionen im Sinne des Bundesimmissionsschutzgesetzes prognostiziert.

Aufgrund der Planbebauung ändern sich die Strömungsverhältnisse (tendenziell niedrigere Windgeschwindigkeiten) in der Nachbarschaft, sodass einerseits im Straßenraum grundsätzlich höhere Luftschadstoffe prognostiziert werden (auch bedingt durch den Ziel- und Quellverkehr des Vorhabens) und andererseits in den dahinterliegenden Nachbarbebauungen niedrigere Luftschadstoffbelastungen im Vergleich zur Bestandssituation auftreten.

Die prognostizierte Luftschadstoffbelastung mit  $\text{NO}_2$  und Schwebstaub wird die Grenzwerte der 39. BImSchV im Gebiet und in den Nachbarbebauungen an den Gebäuden weiterhin unterschreiten.

#### **9.2.5.3. Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Nichtdurchführung der Planung**

Bei Zugrundelegung des Entwicklungstrends der vergangenen Jahre wird sich die Schadstoffbelastung bei Stickstoffdioxid  $\text{NO}_2$  und Schwebstaub ( $\text{PM}_{10}$ ) weiter verringern. Die zu erwartenden Emissionsabnahmen infolge anderer Flottenzusammensetzung wird die negativen Effekte zunehmender Verkehrsmengen überkompensieren. Das gewerbliche Baurecht wäre hier nur gering.

#### **9.2.5.4. Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen**

##### **Im Bebauungsplan festgesetzte Maßnahmen**

- Festsetzung von Tiefgaragenzu- und -ausfahrten ausschließlich an der Ratold- bzw. Raheinstraße, so dass die Freiflächen innerhalb des neuen Wohnquartiers frei von Verkehrsemissionen sind,
- Einhausung von Tiefgaragenrampen,
- Neuanlage eines durchgehenden, kreuzungsfreien Fuß- und Radwegs am Westrand als Anreiz für die Reduzierung von Kfz-Fahrten,

##### **Voraussichtlich vertraglich zu regelnde Maßnahmen**

Dingliche Sicherung von Flächen für den Fuß- und Radverkehr zugunsten der Allgemeinheit.

### **Sonstige, im Bauvollzug zu berücksichtigende Maßnahmen**

Gegebenenfalls ist eine freiwillige Umsetzung eines Mobilitätskonzepts zur Reduzierung des motorisierten Verkehrsaufkommens möglich.

#### **9.2.5.5. Darstellung, wie die in den einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele und Umweltbelange bei der Aufstellung berücksichtigt wurden**

Die Vorgaben der 39. BImSchV und die 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans von der Regierung von Oberbayern für das Stadtgebiet München (seit 31.10.2019 in Kraft) wurden berücksichtigt und es wurden vertragliche Regelungen getroffen. Die Umsetzung eines Mobilitätskonzepts im Vollzug könnte freiwillig zudem erfolgen.

#### **9.2.6. Auswirkungen auf das Schutzgut Klima**

##### **9.2.6.1. Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustands**

Das Planungsgebiet wirkt aktuell mit Ausnahme des hochversiegelten Bereichs auf Höhe des S- und U-Bahnhofs Feldmoching als siedlungsklimatischer Ausgleichsraum hoher bioklimatischer Bedeutung. Die Vegetationsbedeckung, insbesondere die Gehölzbestände, beeinflussen den Temperaturverlauf und die Luftfeuchte positiv und tragen wesentlich zur Feinstaubfilterung bei.

Gemäß Stadtklimaanalyse der Landeshauptstadt München sorgt der relativ schmale Freiraumkorridor jedoch nur für eine mäßige Kaltluftlieferung.

Die östlich gelegenen Freiflächen des „Feldmochinger Angers“ hingegen stellen eine wichtige Kaltluftleitbahn im Umfeld dar.

Aufgrund der überwiegend lockeren und stark durchgrünter Bebauungsstruktur im Umfeld herrscht derzeit eine günstige siedlungsklimatische Situation.

##### **9.2.6.2. Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung**

Durch die dichte Bebauung und umfangreiche Versiegelung entwickelt sich das Planungsgebiet selbst von einem siedlungsklimatischen Ausgleichs- zu einem Belastungsraum. Bei klimatisch problematischen, austauscharmen Wetterlagen im Sommer wird sich die Aufheizung unter Tag deutlich erhöhen und die nächtliche Abkühlung deutlich verringern.

Die Funktion als Kaltluftkorridor wird durch die Einengung auf die Bahntrasse und den begleitenden Biotopverbundkorridor eingeschränkt.

Die günstige siedlungsklimatische Situation in den östlich angrenzenden Wohngebieten wird sich aufgrund deren lockerer, gut durchgrünter Einzelhausbebauung zwischen nördlichem Siedlungsrand und Jakob-Sturm-Straße bzw. Geschossbebauung mit hohem Grünvolumen südlich der Jakob-Sturm-Straße jedoch nur bedingt verschlechtern (v. a. geringere nächtliche Abkühlung im Bereich der westexponierten

Fassaden der Geschossbebauung an der Ratoldstraße).

Sommerliche Aufheizungseffekte werden in erster Linie für die Nutzer\*innen des Neubaugebietes, insbesondere im Bereich der stark versiegelten Gehrechtsflächen und den diesen zugeordneten Aufenthaltsräumen wirksam. Durch den Verlust von Gehölzen und anderen Vegetationsstrukturen wird sich der Aufheizungseffekt zusätzlich erhöhen. Die negativen siedlungsklimatischen Effekte der stark verdichteten Bebauungsstruktur können durch die Öffnung der Blockrandbebauung, Unterbrechungen der geschlossenen Randbebauung zur Bahntrasse, umfangreiche Gehölzpflanzungen sowie Dachbegrünung in gewissem Maße begrenzt werden.

#### **9.2.6.3. Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Nichtdurchführung der Planung**

Gegenüber dem Ausgangszustand sind mittelfristig keine wesentlichen Veränderungen zu erwarten. Die Umsetzung der im FNP dargestellten Bahnbetriebs- und Gewerbeflächen würde aufgrund großflächiger Überbauung und Versiegelung erhebliche siedlungsklimatische Verschlechterungen bedingen (Aufheizungseffekte).

#### **9.2.6.4. Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen**

##### **Im Bebauungsplan festgesetzte Maßnahmen**

- Öffnung der Blockrandbebauung, Unterbrechungen der geschlossenen Randbebauung zur Bahntrasse,
- Festsetzungen zur Begrünung von Freiflächen und umfangreiche Gehölzpflanzungen auf den Freiflächen der Baugrundstücke, der öffentlichen Grünflächen sowie im Straßenraum,
- intensive und extensive Begrünung von Dachflächen.

#### **9.2.6.5. Darstellung, wie die in einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele und die Umweltbelange bei der Aufstellung berücksichtigt wurden**

Gutachterliche Bewertungen und Reaktionen in der Planungskonzeption beziehen sich in erster Linie auf Aussagen der Stadtklimaanalyse der Landeshauptstadt München.

Die Vorgaben des BauGB zum Klimaschutz wurden insbesondere durch die grünplanerischen Festsetzungen zu Baumpflanzungen und Dachbegrünung berücksichtigt.

#### **9.2.7. Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaft**

##### **9.2.7.1. Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustands**

Das Umfeld des Planungsgebiets weist ein heterogenes Orts- und Landschaftsbild auf. Einerseits prägt die Stadtrandlage mit den ausgedehnten, strukturarmen Ackerflächen im Norden und der sich südlich daran anschließenden typischen kleinteiligen, gut durchgrüntem Bebauung der 1960er-Jahre die Umgebung. Andererseits hat die Lage am S- und U-Bahnhof Feldmoching bereits zu einer teilweise verdichteten Be-

bauung mit städtischem Charakter (z. B. westlich des S- und U-Bahnhofs Feldmoching und Geschossbebauung östlich der Ratoldstraße) geführt. Im Südteil wirkt sich die groß dimensionierte und in Teilen hohe Gewerbebebauung auf der Westseite der Bahnstrecke negativ auf das Landschaftsbild aus. Im Norden befindet sich auf der Westseite der Bahnstrecke auf eine Länge von ca. 300 m eine Lärmschutzwand im Bereich des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 1890, die jedoch aufgrund der Gehölzstrukturen entlang der Bahn nur bedingt einsehbar ist.

Innerhalb des Planungsgebietes wirken die naturnahen, strukturreichen Altgras- und Ruderalfluren im Wechsel mit Gehölzbeständen unterschiedlichen Alters landschaftsbildprägend. Von besonderer Bedeutung für Raumbildung und Identifikation sind die älteren Gehölzbestände im Bereich vorhandener Gartengrundstücke. Im Südteil befindet sich eine landwirtschaftlichen Nutzfläche, die in den letzten Jahren zum Teil das Ortsbild durch Blumen zum Selbstschneiden bereichert hat.

Der Bereich zwischen Dülferstraße und Zugang zum S- und U-Bahnhof Feldmoching (außerhalb des Planungsgebiets) wird aktuell von einem großen Discounter und großflächigen Parkierungsflächen (zum Teil Park-and-Ride) belegt und bedingt zusammen mit Flächen für graues Parken weiter südlich eine äußerst unbefriedigende Ortsbildungssituation an prominenter Stelle (Zugang S- und U-Bahnhof Feldmoching).

#### **9.2.7.2. Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung**

##### **Außenwahrnehmung**

Mit der Entwicklung eines urbanen, verdichteten Wohngebietes wird sich die Ortsbildungssituation grundlegend verändern. Die größten Veränderungen ergeben sich für die Wahrnehmung aus Richtung Ratold- und Raheinstraße sowie der daran angrenzenden Wohnbebauung. Als neues Gegenüber entsteht eine in Blockstrukturen gegliederte Gebäudekante mit polygonal aufgelockerten Kubaturen. Die Baukante wird unregelmäßig durch großzügige Öffnungen zu Innenhöfen und begrüneten Platzbereichen unterbrochen. Die Höhenausbildung (von Norden mit bis zu zwei Geschossen nach Süden mit bis zu sieben Geschossen zunehmend) im Süden orientiert sich an der Höhenstaffelung der gegenüberliegenden Bestandsbebauung. Die Straßenräume können durch Baumpflanzungen gefasst werden. Die Sichtbeziehungen von der im Osten bestehenden Wohnbebauung zur bisherigen, in Teilen naturnahen Offen- bzw. Gehölzlandschaft aber auch zur Wohnbebauung und zu den großformatigen Gewerbebauten westlich der Bahntrasse im Süden gehen verloren.

Entlang der Bahnstrecke wird eine neue Gebäudekante mit größerer Höhenentwicklung (zwei bis vier Geschosse im Nordteil, teils fünf bis zu sieben Geschosse im Südteil) ausgebildet. Auch diese ist in Blockstrukturen mit polygonal aufgelockerten Kubaturen gegliedert und durch Höhensprünge rhythmisiert. Durch die bahnsseitig, im Westen, geplante Lärmschutzanlage verringern sich die wahrgenommenen Gebäudehöhen. Die Gebäudekante ist v. a. für die Wahrnehmung von der Wohnsiedlung an der Drudhardstraße und von den Wohnparzellen östlich von Luitfried- und Paul-Preuß-



Straße aus wirksam (bei letzteren aber durch einen dichten Gehölzstreifen entlang der Bahn reduziert). Die Lärmschutzwand entlang der Bahnlinie mit einer differenzierten Höhenentwicklung zwischen 2,75 m (im nördlichen Teil) und maximal 4,50 m sowie die Abgrenzungsmauern mit 1,50 m werden in weiten Bereichen in ihrer Wirkung durch die vorgelagerten, nach Westen geneigten Halbwälle abgemildert. Lediglich im südlichen Abschnitt ist eine Anschüttung der Lärmschutzwände aufgrund ihrer Lage unmittelbar angrenzend an Bahnflächen nicht möglich.

Die Gebäudestruktur wird durch wenige Hochpunkte mit sieben Geschossen an städtebaulich markanten Situationen [WA Süd(2) und WA Süd(8)] differenziert. Wichtige Sichtachsen zur Kirche St. Peter und Paul werden nicht beeinträchtigt.

Mit der Gestaltung von parkartigen öffentlichen Grünflächen am Nordrand wird die Stadtrandsituation erheblich aufgewertet.

#### **Innenwahrnehmung**

Die abwechslungsreiche, polygonal gegliederte Baustruktur erzeugt eine hohe Quartiersidentität und sehr differenzierte, spannungsreiche Raumabfolgen. Charakteristisch ist zudem der Wechsel von offenen/öffentlichen und halbgeschlossenen/halböffentlichen Räumen, die untereinander vernetzt sind. Eine intensive Durchgrünung (Grünanlagen, Bäume) bereichert das Ortsbild.

Das identitätsbildende Bestandsgebäude Raheinstraße 3 soll mit einem Großteil des Baumbestands erhalten bleiben.

#### **9.2.7.3. Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Nichtdurchführung der Planung**

Gegenüber dem Ausgangszustand sind mittelfristig keine wesentlichen Veränderungen zu erwarten. Langfristig würde allerdings die voranschreitende natürliche Gehölzentwicklung viele derzeit noch wahrnehmbare Offenlandbereiche einnehmen, zahlreiche Blickbezüge verhindern und den Gesamtcharakter des Landschaftsbildes verändern.

Bei Umsetzung der im FNP dargestellten Bahnbetriebs- und Gewerbeflächen würde sich die Qualität des Landschaftsbilds voraussichtlich eher erheblich verschlechtern mit negativen Auswirkungen v. a. für die benachbarte Wohnbebauung.

#### **9.2.7.4. Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung**

##### **Im Bebauungsplan festgesetzte Maßnahmen**

- Orientierung der Baukörperhöhen an der Maßstäblichkeit des näheren und weiteren Umfelds,
- Ausbildung spannungsreicher, polygonaler Baustrukturen,
- Festsetzungen zur Begrünung und Pflanzung von Bäumen,
- Dachbegrünung und Zulassung von Dachgärten,

- Festsetzung von parkartigen öffentlichen Grünflächen am Nordrand,
- Einbindung des ortsbildprägenden Bestandsgebäudes Raheinstraße 3 in das Neuordnungskonzept,
- Festsetzung zum Erhalt von ortsbildprägendem Baumbestand im Umfeld von Raheinstraße 3 sowie im WA Süd(4)
- Festsetzung von Flächen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft in Form von nach Westen geneigten Halbwällen mit entsprechender Begrünung

#### **Voraussichtlich vertraglich zu regelnde Maßnahmen**

- Sicherung von gemeinschaftlich nutzbaren Dachgärten

#### **Sonstige, im Bauvollzug zu berücksichtigende Maßnahmen**

- Berücksichtigung des Gestaltungsleitfadens

#### **9.2.7.5. Darstellung, wie die in den einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele und die Umweltbelange bei der Aufstellung berücksichtigt werden**

Das Orts- und Landschaftsbild wird sich durch die Entwicklung eines urbanen, verdichteten Wohngebietes in einem bisherigen Kultur- bzw. Brachlandschaftsrelikt grundlegend verändern. Die hohe städtebauliche Qualität sichert jedoch eine hohe ästhetische Qualität des neuen Stadtraums. Durch die sich in die Siedlungsstruktur eingliedernde Neubebauung wird der Schutz des Orts- und Landschaftsbildes soweit möglich berücksichtigt und gewährleistet. Die Freiflächengestaltungs- und Einfriedungssatzung der Landeshauptstadt München ist zu berücksichtigen und anzuwenden.

#### **9.2.8. Auswirkungen auf das Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter**

##### **9.2.8.1. Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustands**

Innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2108a befinden sich keine denkmalgeschützten Objekte. Die denkmalgeschützte Feldmochinger Pfarrkirche St. Peter und Paul befindet sich ca. einen Kilometer westlich des Gebietes. Aufgrund der außerordentlichen Dichte von Bodendenkmälern im unmittelbaren Umfeld des Planungsgebiets, das die Siedlungsgunst des Raumes zwischen Isar und Amper im Nordwesten Münchens bereits seit vor- und frühgeschichtlicher Zeit belegt, ist mit hoher Wahrscheinlichkeit mit der Aufdeckung weiterer, bislang unbekannter Bodendenkmäler zu rechnen.

Im nördlichen Teilbereich befand sich ein Gewerbebetrieb sowie steht ein leerstehendes Wohngebäude. Im südlichen Teilbereich befinden sich zwei Wohngebäude.

Entlang der Dülferstraße verläuft eine Fernkälteleitung durch das Planungsgebiet.

Das versorgende Stromnetz befindet sich überwiegend entlang der Straßen (Ratold-/

Raheinstraße). Die Wohngrundstücke sind von der nächstgelegenen Straße über einen Hausanschluss erschlossen. Entlang der U-Bahn, der Dülferstraße und entlang des Fußgängerüberwegs an der Herbergstraße verlaufen Stromtrassen in Ost-West-Richtung durch das Planungsgebiet.

Entlang der Ratold- und Raheinstraße verlaufen Gasleitungen. Innerhalb der Dülferstraße und südlich des Rambertweges befinden sich Gasleitungen in Ost-West-Richtung. Am Rambertweg handelt es sich um eine Hauptgasleitung (Erdgashochdruckleitung), die nicht unter einer öffentlichen Erschließungsstraße verlegt wurde. Von dieser Leitung sind Hausanschlüsse bis zu den Grundstücken Rambertweg 27 und zum Stellwerk verlegt. Entlang der U-Bahn bis zum Anwesen Bernhardstraße 63 verläuft ein Hausanschluss für das dortige Wohngebäude auf diesem Grundstück.

Das versorgende Wasserleitungsnetz befindet sich überwiegend entlang der Straßen. Die Wohngrundstücke sind von der nächstgelegenen Straße über einen Hausanschluss erschlossen. Entlang der Dülferstraße und entlang des Fußgängerüberwegs an der Herbergstraße verlaufen Wasserleitungen in Ost-West-Richtung durch das Planungsgebiet.

Eine weiterer Sammelgrundleitung verlief nördlich der Leitung des Stellwerks und hat die Gebäude Lerchenstraße 66 bis zum Bau des städtischen Kanals in der Lerchenstraße erschlossen. Im Bereich des WA Süd(7) verläuft derzeit ein Kanal zum Stellwerk (Flst. Nr. 1767/38). Weitere Abwasserkanäle verlaufen überwiegend in den Straßen (Bernhardstraße, Dülferstraße, Herbergstraße, Raheinstraße, Ratoldstraße).

#### **9.2.8.2. Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung**

Mit der Überplanung des Gebietes wird nach derzeitiger Datenlage kein denkmalrechtlicher Belang tangiert. Die Aufdeckung von bislang unbekanntem Bodendenkmälern kann jedoch vorab nicht ausgeschlossen werden.

Die bestehenden und sich im Eigentum der Planungsbegünstigten befindlichen Gewerbe- und Wohngebäude, mit Ausnahme des bestehenden Wohngebäudes Raheinstraße 3, werden rückgebaut und durch neue Bebauung überplant.

Die vorhandenen Leitungen und Leitungsrechte werden im Rahmen der Überplanung berücksichtigt, sodass deren Erschließungsfunktion im Planungsszenario gesichert bleibt.

Negative Auswirkungen auf die angrenzende Wohnbebauung werden auch bezüglich des Sozialabstandes durch die Festsetzungen ausgeschlossen. Im Übrigen wird auf die Darstellungen bei den einzelnen Schutzgütern verwiesen.

### **9.2.8.3. Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Nichtdurchführung der Planung**

Gegenüber dem Ausgangszustand sind mittelfristig keine wesentlichen Veränderungen zu erwarten.

### **9.2.8.4. Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen**

#### **Im Bebauungsplan festgesetzte Maßnahmen**

- Regelung der zulässigen Höhenentwicklung
- Festsetzungen zu Geschoss- und maximalen Ausbauhöhen von unterirdischen baulichen Anlagen (Keller, Tiefgaragen, u. a.).

#### **Voraussichtlich vertraglich zu regelnde Maßnahmen**

- Dingliche Sicherung von Leitungsrechten durch Baugebiete

#### **Aufgrund bestehender gesetzlicher Grundlagen und Regelwerke im Bauvollzug umzusetzende Maßnahmen**

- Erwirken einer denkmalrechtlichen Erlaubnis gem. Art. 7 Abs. 1 BayDSchG für Bodeneingriffe aller Art innerhalb des Geltungsbereichs, die in einem eigenständigen Erlaubnisverfahren bei der zuständigen Unteren Denkmalschutzbehörde zu beantragen ist.

#### **Sonstige, im Bauvollzug zu berücksichtigende Maßnahmen**

- Verlegung der Hauptgasleitung am Rambertweg sowie der Erdgasregelstation RE151bB, derzeit bestehend an der westlichen Grenze des Geltungsbereichs.

### **9.2.8.5. Darstellung, wie die in den einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele und die Umweltbelange bei der Aufstellung berücksichtigt werden**

Die gesetzlich definierten Maßgaben insbesondere auch des BayDSchG wurden geprüft und ausreichend berücksichtigt.

## **9.2.9. Auswirkungen auf den Umweltbelang Energie**

### **9.2.9.1. Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustands**

Derzeit besteht aufgrund der geringen Bebauung innerhalb des Geltungsbereichs nur ein geringer Energiebedarf. Die Energieversorgung ist durch funktionsfähige Anschlüsse an die öffentliche Stromversorgung gewährleistet. Die Möglichkeit des Anschlusses an die Gasversorgung im Planungsgebiet ist gewährleistet.

Das Angebot einer P+R-Anlage am S- und U-Bahnhof Feldmoching trägt zur verstärkten Nutzung des energieeffizienten ÖPNV bei.

### **9.2.9.2. Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung**

Durch die Umnutzung des Planungsgebiets zu einem dicht bebauten Wohngebiet nimmt der Energieverbrauch in großem Umfang zu. Gleichzeitig bedingt die verdichtete Neubebauung unter Berücksichtigung aktueller, hoher Energiestandards eine hohe Energieeffizienz (kurze Versorgungswege, bauliche Energiebewahrung, optimierte Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs) sowie die mögliche Nutzung regenerativer Energiequellen (dezentrale Solarenergienutzung auf Dachflächen).

Zum künftigen Energiebedarf und der Energieversorgung des Planungsgebietes kann derzeit noch keine Aussage und Bewertung erfolgen. Es gelten die gesetzlichen Grundlagen und Regelwerke, die im Bauvollzug einzuhalten sind.

### **9.2.9.3. Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Nichtdurchführung der Planung**

Gegenüber dem Ausgangszustand sind keine wesentlichen Veränderungen zu erwarten.

### **9.2.9.4. Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen**

#### **Im Bebauungsplan festgesetzte Maßnahmen**

- Bauliche Verdichtung im engeren Einzugsbereich des U- und S-Bahnhofs Feldmoching im Hinblick auf die optimierte Ausnutzung des energieeffizienten ÖPNV,
- Festsetzung von Flachdächern und Zulassung von technischen Anlagen zur Nutzung von Solarenergie,
- flächensparendes Erschließungskonzept,
- Zulassung ausreichend dimensionierter Flächen für Fahrradabstellplätze,
- Festsetzung einer Fläche für Ver- und Entsorgung (Erdgasregelstation).

#### **Aufgrund bestehender gesetzlicher Grundlagen und Regelwerke im Bauvollzug umzusetzende Maßnahmen**

- Einhaltung bestehender gesetzlicher Standards für Gebäude,

#### **Sonstige Maßnahmen**

- Energiesparende Bauweise,
- Nutzung dezentraler regenerativer Energieträger (Photovoltaik).
- Verlegung der Hauptgasleitung am Rambertweg sowie der Erdgasregelstation RE151bB, derzeit bestehend an der westlichen Grenze des Geltungsbereichs.

### **9.2.9.5. Darstellung, wie die in den einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele und die Umweltbelange bei der Aufstellung berücksichtigt werden**

Die Festsetzungen orientieren sich an der Leitlinie Ökologie – Klimawandel und Kli-

maschutz. Den gesetzlichen Vorgaben gemäß EU-RL 2010/31/EU, GEG, EEG kann im Rahmen des Bauvollzugs Rechnung getragen werden. Die gesetzlich festgelegten Ziele und Belange sind insofern berücksichtigt.

## **9.2.10. Auswirkungen auf den Umweltbelang Abfälle und Abwasser**

### **9.2.10.1. Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustands**

Die Abfallentsorgung erfolgt durch den Abfallwirtschaftsbetrieb München (AWM). Innerhalb des Geltungsbereichs befinden sich derzeit keine Standorte für Wertstoffsammlung, Verwertung, Kompostierung, Deponierung o. Ä..

Die Abwasserentsorgung erfolgt über das städtische Kanalisationssystem.

In der westlichen Verlängerung der Herbergstraße befindet sich ein Kanal sowie eine Druckleitung auf Privatgrund.

### **9.2.10.2. Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung**

Die Abfallentsorgung des künftigen Wohngebietes erfolgt über den AWM.

Die Abwasserentsorgung erfolgt durch neu zu erstellende Entsorgungskanäle mit Anschluss an das bestehende Kanalsystem der Münchner Stadtentwässerung (MSE). Entsprechend ist die Abwasserentsorgung gesichert.

Der Kanal für die Entwässerung im Bereich der Raheinstraße nördlich der Hochlandstraße bleibt von der Planung unberührt.

### **9.2.10.3. Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Nichtdurchführung der Planung**

Gegenüber dem Ausgangszustand sind keine wesentlichen Veränderungen zu erwarten.

### **9.2.10.4. Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen**

#### **im Bebauungsplan festgesetzte Maßnahmen**

- Festsetzung von Leitungsrechtsflächen und hinweisliche Darstellung von Leitungsschutzzonen im Bereich der öffentlichen Grünfläche.

#### **Voraussichtlich vertraglich zu regelnde Maßnahmen**

Dingliche Sicherung von Leitungsrechten durch Baugebiete.

### **Aufgrund bestehender gesetzlicher Grundlagen und Regelwerke im Bauvollzug umzusetzende Maßnahmen**

- Fachgerechte Entsorgung von anfallendem Erdaushub aus kontaminierten Bereichen (Altlastenflächen),
- Berücksichtigung der Vorschriften und Satzungen der Landeshauptstadt München im Rahmen von Erschließungsplanung und Bauvollzug.

#### **9.2.10.5. Darstellung, wie die in den einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele und die Umweltbelange bei der Aufstellung berücksichtigt werden**

Die Maßgaben aus den einschlägigen Vorschriften und Satzungen der Landeshauptstadt München können im Rahmen des Bauvollzugs sichergestellt werden. Die geordnete Entsorgung der im Planungsgebiet anfallenden Abfälle und Abwässer ist entsprechend berücksichtigt und sicher gestellt.

### **9.3. Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung**

Die mit der Umnutzung innerhalb des Planungsgebiets verbundenen unvermeidbaren Beeinträchtigungen der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes und erheblichen Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes sind gemäß § 1a Abs. 3 BauGB bzw. §§ 14, 15 BNatSchG durch geeignete Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen.

Die Methodik orientiert sich am einschlägigen Leitfaden „Bauen im Einklang mit Natur und Landschaft – Eingriffsregelung in der Bauleitplanung“ des Bayerischen Staatsministeriums für Landesentwicklung und Umweltfragen (2003, ergänzte Fassung). Das Planungsgebiet besteht zum größten Teil aus Brachflächen unterschiedlicher Sukzessionsstadien von Altgrasfluren bis zu Gehölzflächen, landwirtschaftlich genutzten Flächen sowie kleinflächigen Gartengrundstücken mit teilweise altem Baumbestand. Die entsprechende Einwertung des Ausgangszustands und Ermittlung des Ausgleichsbedarfs erfolgt auf Grundlage der Strukturtypenkartierung, faunistischer Erhebungen sowie der Bewertung weiterer Schutzgüter gemäß den bereits ausgeführten Darstellungen. Da im Planungsgebiet die durchschnittliche GRZ über dem Wert von 0,35 liegt, wird der Eingriffstyp für die Baugebiete inklusive der neu geplanten Erschließungsflächen gemäß Leitfaden dem Typ A (hoher Versiegelungs- und Nutzungsgrad) zugeordnet.

Im vorhandenen Zustand bereits vollversiegelte oder überbaute Flächen (Teil der Straßenverkehrsflächen, vorhandene Bebauung mit Wohngebäuden) sowie die Ackerfläche im Norden, die als öffentliche Grünfläche festgesetzt wird, lösen kein Ausgleichserfordernis aus. Sonstige Ackerflächen wurden als Gebiete geringer Bedeutung für Natur und Landschaft eingewertet. Die naturnahen Altgras-, Ruderal- und Sukzessionsflächen wurden als Gebiete mittlerer Bedeutung eingestuft. Kleinflächige Teilbereiche wurden aufgrund des Vorkommens von Rote-Liste-Arten als Gebiete von hoher Bedeutung für Natur und Landschaft bewertet.

Unter Berücksichtigung von Vermeidungsmaßnahmen (u.a. Erhalt von prägnanten Einzelbäumen sowie von Baumgruppen, Freihaltung und Sicherung der Biotopverbundachse entlang der Bahn im Hinblick auf Artenschutz sowie Luftaustauschbahn, grünordnerische Maßnahmen wie Festsetzung von Baumpflanzungen, Dachbegrünung) sowie die partielle Aufwertung von Ausgleichsflächen um zwei Wertstufen (Entsiegelung von Flächen und Entwicklung zu Trockenstandorten) ergibt sich für das Gesamtgebiet ein Ausgleichsflächenbedarf von knapp 5,3 ha .

### **Ausgleichsmaßnahmen**

Rund 0,6 ha der erforderlichen Ausgleichsflächen können mit festgesetzten Aufwertungsmaßnahmen innerhalb des Geltungsbereichs nachgewiesen werden (v. a. Entwicklung Biotopverbundkorridor entlang der Gleistrasse).

Weitere ca. 0,25 ha Ausgleichsflächen können südlich des Planungsgebietes (Entwicklung eines Magerlebensraums) südlich der Lerchenstraße auf den Grundstücken Flst. Nrn. 1767/40 und 1767/54, Gemarkung Feldmoching, nachgewiesen werden und werden vertraglich gesichert.

Mit diesen Maßnahmen wird gemäß den Zielvorgaben des ABSP eine wichtige Biotopverbundachse für Arten magerer Lebensräume wie z. B. den lokal bedeutsamen Idas-Bläuling oder die streng geschützte Zauneidechse entlang der Bahngleise gesichert bzw. neu entwickelt.

Der verbleibende Ausgleichsflächenbedarf von ca. 4,3 ha wird über das interkommunale Ökokonto „Fröttmaninger Heide“ ausgeglichen.

#### **9.4. Verträglichkeitsprüfung für Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung**

Die nächstgelegenen Flora-Fauna-Habitat-Gebiete (FFH-Gebiete) "Heideflächen und Lohwälder nördlich von München" sowie "Gräben und Niedermoorreste im Dachauer Moos" sind einen bzw. zwei Kilometer vom Geltungsbereich des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2108a entfernt (Mindestabstand) und stehen in keinem räumlich-funktionalen Zusammenhang zum Planungsgebiet. Durch Bebauungsplanfestsetzungen werden weder direkte noch indirekte Beeinträchtigungen für NATURA 2000 bzw. FFH-Gebiete ausgelöst.

#### **9.5. Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung**

Da im überplanten Gebiet nach § 7 BNatSchG streng geschützte Arten vorkommen, müssen Beeinträchtigungen dieser Arten bzw. Veränderungen der Lebensräume durch die Planungen – auch wenn diese außerhalb des überplanten Bereichs wirken – geprüft werden. Im Rahmen der saP werden die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG bezüglich der geschützten Arten (alle europäischen Vogelarten, Arten des Anhangs IV FFH-Richtlinie, national streng geschützte Arten), die durch das Vorhaben erfüllt werden können, ermittelt und dargestellt sowie die naturschutzfachlichen Voraussetzungen für eine Ausnahme von den Verboten



gemäß § 44 Abs. 5 BNatSchG geprüft.

### **9.5.1. Bestandserhebung und Betroffenheit**

In den Jahren 2013 und 2015 wurden bei insgesamt neun Geländebegehungen die Artengruppen Fledermäuse, Vögel, Reptilien, Tagfalter und relevante Nachtfalter sowie Heuschrecken erfasst. Zusätzlich erfolgte 2017 eine Struktureinschätzung und Bewertung der Teilgebiete im Hinblick auf ihre Relevanz für Wildbienen. Ergänzend wurden ebenfalls 2017 relevante Strukturen mit fünf Detektorbegehungen und stationären Batcordern (15 Nächte) im Hinblick auf Nachweise von Fledermausvorkommen vertiefend untersucht. Durch den Landesbund für Vogelschutz e. V., Kreisgruppe München wurden Ergebnisse einer Ende 2018 durchgeführten Ultraschall-Erfassung von Fledermäusen zur Verfügung gestellt. Von April 2019 bis September 2020 sind zusätzliche Nachkontrollen von Baumhöhlen und Gebäuden (Fledermäuse) durchgeführt worden. Aufgrund dieser Ergebnisse muss für die Fledermäuse und die Gartengrasmücke davon ausgegangen werden, dass artenschutzrechtliche Verbote verletzt werden.

#### **9.5.1.1. Fledermäuse und übrige Säugetiere**

Durch Rufauswertungen konnten im Gebiet insgesamt 10-13 für Siedlungen typische Arten nachgewiesen werden. Deutlich am häufigsten war das akustisch nicht trennbare Artenpaar Rauhaut-/Weißrandfledermaus gefolgt von Zwerg- und Zweifarbfledermaus sowie Großem Abendsegler wahrnehmbar.

Die Untersuchungen weisen auf eine mögliche Quartiernutzung am und im leer stehenden Haus Raheinstraße 3 hin. Eine ganzjährige Quartiersnutzung durch Fledermäuse (Wochenstuben, Winter- und Einzelquartiere) kann nicht ausgeschlossen werden.

Im Gebäude Rambertweg 27 hingegen sowie in den übrigen abzubrechenden Gebäuden konnte eine Quartiersnutzung ausgeschlossen werden, während Baum Nr. 340 auf dem Grundstück Rambertweg 27 den Ergebnissen der Nachkartierung im Januar 2020 zufolge ein Fledermausquartier enthält.

Ein Verstoß gegen das Verbot der Zerstörung dieser Fortpflanzungs- und Ruhestätten gem. § 44 Abs. 1 und 5 BNatSchG im Zuge der Umsetzung der Bebauungsplanung kann trotz geeigneter Vermeidungsmaßnahmen und vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen zur kontinuierlichen Erhaltung der ökologischen Funktionsfähigkeit (CEF-Maßnahmen für Gebäudefledermaus) nicht vollständig vermieden werden. Dementsprechend sind Maßnahmen zur Wahrung des günstigen Erhaltungszustandes gem. § 45 BNatSchG (FCS-Maßnahmen für Baumfledermäuse) sowie die Beantragung einer artenschutzrechtlichen Ausnahme erforderlich. Diese wurde mit Auflagen von der Regierung von Oberbayern in Aussicht gestellt (s. u. FCS 2, 3).

Essenzielle Jagdhabitats von Fledermäusen sind im Gebiet nicht anzunehmen. Da entlang der Bahn außerdem wieder geeignete Flächen entstehen, ist der Verlust an

Jagdhabitaten für alle Fledermaus-Arten daher nicht erheblich.

Für die anderen relevanten Säuger-Arten gibt es im Planungsgebiet entweder keine geeigneten Habitate oder das Planungsgebiet liegt außerhalb der bekannten und derzeit anzunehmenden Verbreitungsgebiete bzw. Wanderkorridore dieser Arten (z. B. Biber, Wildkatze, Wolf). Insofern sind Vorkommen sonstiger Säuger-Arten und damit erhebliche Beeinträchtigungen mit Sicherheit auszuschließen.

#### **9.5.1.2. Reptilien**

Eine Betroffenheit der Zauneidechse, die nur außerhalb des Planungsgebiets vorkommt, kann durch Vermeidungsmaßnahmen (s. u.) ausgeschlossen werden.

Mit Vorkommen anderer relevanter Reptilien-Arten ist im Planungsgebiet nicht zu rechnen. Insofern kann eine Betroffenheit auch der restlichen Arten dieser Artengruppe mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden.

#### **9.5.1.3. Lurche (Amphibien), Fische, Käfer, Tag- und Nachtfalter, Libellen, Schnecken und Muscheln**

Für keine dieser Arten gibt es im Planungsgebiet aktuell geeignete Habitate oder das Planungsgebiet liegt außerhalb der bekannten und derzeit anzunehmenden Verbreitungsgebiete dieser Arten. Insbesondere für den Eremiten (*Osmoderma eremita*) oder andere Totholzkäfer sind die wenigen Höhlenbäume entweder nicht groß genug oder nicht ausreichend besonnt, größere Mulmhöhlen sind sehr unwahrscheinlich. Außerdem fehlt der Region gemäß historischer Karte eine Wald-Tradition. Insofern sind Vorkommen und damit erhebliche Beeinträchtigungen aller dieser Artengruppen mit Sicherheit auszuschließen.

#### **9.5.1.4. Vögel**

Innerhalb des Planungsgebiets und in unmittelbarer Umgebung wurden während der Begehungen 2013 und 2015 insgesamt 20 Vogelarten erfasst. Darunter war mit dem Turmfalken nur eine bayerische Vorwarnliste-Art, die aber außerhalb brütete, sowie ein Brutpaar der ungefährdeten, aber in München saP-relevanten Gartengrasmücke.

Eine artenschutzrechtliche Betroffenheit ist nur für die Gartengrasmücke festzustellen (Verletzung des Störungs- und Schädigungsverbots Habitate, § 44 Abs. 1 BNatSchG). Dementsprechend sind Maßnahmen zur Wahrung des günstigen Erhaltungszustandes (s. u.) sowie die Beantragung einer artenschutzrechtlichen Ausnahme erforderlich (FCS-3).

Auf dem Grundstück Rambertweg 27 befindet sich ein Höhlenbaum, der theoretisch auch Brutplatz des Grünspechts bzw. anderer Höhlenbrüter sein kann. Aktuell brüten hier nur Meisen.

Diverse weitere Vogelarten können die Flächen selber oder den Luftraum darüber

(weitere Greifvögel, Eulen, Schwalben, Mauersegler) regelmäßig zur Nahrungssuche nutzen. Weitere episodische Nahrungsgäste (Rastvögel) beispielsweise zur Zugzeit sind denkbar. Für diese sind in Verbindung mit Vermeidungsmaßnahmen (s. u.) Betroffenheiten auszuschließen, auch da ihnen regional weiterhin sehr große ähnliche, geeignete Flächen zur Verfügung stehen.

Die Festsetzungen sehen Vogelschutzmaßnahmen (wie z. B. licht-reflexionsarme und nicht spiegelnde Verglasungen) vor.

#### **9.5.1.5. Gefäßpflanzen**

Im Planungsgebiet gibt es keine geeigneten Wuchsstandorte für streng geschützte Gefäßpflanzen, d. h. Vorkommen und verbotstatbeständige Betroffenheiten aller Arten dieser Artengruppe sind sicher auszuschließen.

#### **9.5.2. Das Vorhaben und seine Auswirkungen**

Nachfolgende vorhabensspezifische Wirkfaktoren können eintreten und artenschutzrechtlich relevante Beeinträchtigungen von europarechtlich geschützten Tier- und Pflanzenarten verursachen:

- **Konflikt Überbauung (Flächenentzug)**  
Durch die geplante Bebauung mit ihrer Infrastruktur und die damit verbundene Versiegelung der Flächen verschwinden Lebensräume streng geschützter Arten.
- **Konflikt Struktur- und Nutzungsänderung**  
Durch die Baumaßnahmen werden (potenzielle) Teil-Lebensräume und geschützte Lebensstätten von Arten entfernt bzw. so verändert, dass sie von diesen Arten hinterher nicht mehr nutzbar sind.
- **Konflikt Veränderung abiotischer Faktoren**  
Der anstehende Boden (teils als Acker, Grünland und Gärten genutzt, teils brachgefallen) wird größtenteils abgegraben und überbaut. Durch die Entfernung von beschattenden Gehölzen und Versiegelungen durch Zuwegungen etc. nehmen die xerothermen Verhältnisse kleinflächig zu. Andererseits verschatten die neuen Gebäude Flächen, die derzeit noch mehr oder weniger besonnt sind.
- **Konflikt Mortalität durch Zerschneidung, Barriere-/Fallen-Wirkung**  
Sowohl das bestehende S-Bahn-Gleis bzw. der Gehölz-Stauden-Saum als auch die Gehölze an den östlichen Straßen Rahein- und Ratoldstraße sind Wander- bzw. Leitlinien. Sie sind am Bahnübergang/Stellwerk Lerchenstraße und am P+R-Platz bereits teilweise unterbrochen. Während der Bauphase können Strukturen entstehen, die für manche Tiere (hier v. a. Zauneidechsen im Nordwesten) attraktiv wirken. Bei der Einwanderung insbesondere von sehr mobilen Jungtieren könnten diese durch die fortschreitenden Arbeiten verletzt oder getötet werden.
- **Konflikt Störungen/Emissionen**  
Durch Baumaßnahmen und Betrieb können auf den Flächen und in deren Um-

gebung lebende und/oder vorbeiwandernde Tiere durch Lärm, Vibrationen, künstliches Licht u. ä. gestört werden.

Kampfmittelsondierungen im Bereich des als zu erhalten festgesetzten Baumbestandes (Raheinstraße 3) können Bestand schonend durchgeführt werden. Bei Munitionsfunden in diesem Bereich sind jedoch auch Fällungen einzelner Bäume nicht auszuschließen. Sich daraus möglicherweise ergebende artenschutzrechtlich Konflikte sind gegebenenfalls Maßnahmen bezogen zu bewerten. Konflikte durch Altlastensanierungen in diesem Bereich können nach der bisherigen Datenlage ausgeschlossen werden.

### **9.5.3. Maßnahmen zur Vermeidung und zur Wahrung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität sowie zur Wahrung des günstigen Erhaltungszustandes**

#### **9.5.3.1. Vermeidungsmaßnahmen**

Folgende Vermeidungsmaßnahmen sind möglich:

- Für Gartengrasmücke und Gehölzvogel allgemein:  
Durchführung von Gehölzrodungen außerhalb der Vogelbrutzeit (1. März-30. September), (vgl. saP V1)
- für Baumfledermäuse und höhlenbrütende Vogelarten:  
Kontrolle aller größeren Gehölze, die entfernt werden müssen, im Sommer vor Baubeginn durch eine fach- bzw. artenkundige Person von außen bzw. mit dem Endoskop auf ggf. besetzte Höhlen. Bei Höhlen, bei denen eine Besiedlung durch Fledermäuse nicht ausgeschlossen werden kann, Verschluss der Einflugöffnungen in Form des „Reusenprinzips“ ( d.h. Einflug wird verhindert, Ausflug ist möglich) außerhalb der Wochenstubenzeit (nicht vom 15.05. bis 15.08.) und nicht während des Winterschlafs (1.11. bis 15.3.). Gehölzrodungsmaßnahmen für Bäume, bei denen Besiedlung nicht ausgeschlossen werden kann, nur außerhalb der Brut- und Aufzuchtzeiten, intensive Kontrollen von Baumhöhlen vor der Fällung, gegebenenfalls in der Folge mit Umquartierungsmaßnahmen, Erhaltung besiedelter Bäume oder Stammstücke und Wiederaufstellung/-anbringung im nahen Umfeld (s. saP V2)
- für Vögel allgemein:  
Vermeidung von Vogelschlag durch Festsetzung und vertragliche Regelung bzgl. der Verwendung von den Belangen des Vogelschutzes Rechnung tragender Verglasungen und/oder Gestaltungen bei großflächigen Glaselementen, Fensterbändern, Eckverglasungen, Lärmschutzwänden, (Abgrenzungs-)Mauern und Belangen des Vogelschutzes entsprechende Verglasungen oder Gestaltungen, (s. saP V3)
- für Gebäudefledermäuse:  
Sanierungsarbeiten bzw Gebäudeabbruch für das Haus Raheinstraße 3 ausschließlich außerhalb der Wochenstubenzeit (Mai bis Juli); intensive Kontrolle aller abzubrechenden Gebäude vor Beginn der Arbeiten; gegebenenfalls Umquartierungsmaßnahmen, (vgl. saP V4 und V5)

- für Zauneidechse:  
Errichtung eines Reptilienschutzzauns am Westrand des nördlichen Geltungsbereichs, um mögliche Einwanderungen aus den nachgewiesenen Vorkommen auf der anderen Seite der Gleistrasse zu verhindern, (vgl. saP V6)
- ökologische Baubegleitung und Funktionskontrolle der Maßnahmen (vgl. saP V7).

#### **9.5.3.2. CEF-Maßnahmen (zur Wahrung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität)**

- Für Gebäudefledermäuse  
Neuschaffung mindestens von fünf Spaltenquartieren je Teilbaugebiet in den Fassaden der neuen Gebäude (CEF-1) vor der geplanten Sanierung des Gebäudes Raheinstraße 3.

#### **9.5.3.3. FCS-Maßnahmen (zur Wahrung des günstigen Erhaltungszustandes)**

- Für Baumfledermäuse:  
Bereitstellung und Sicherung von zehn Biotopbäumen durch Herausnahme aus der forstlichen Nutzung in einem Gehölzbestand an der Engsburgstraße, München-Pasing, für einen von Fällung betroffenen Habitatbaum (Baum Nr. 340 im Baumbestandsplan, Nachweis mindestens einer von Fledermäusen besiedelten Höhle) im Planungsgebiet (FCS-1).
- Bereitstellung kurzfristiger Ersatzquartiere für Baumfledermäuse durch möglichst frühzeitiges Anbringen von Fledermauskästen an Habitatstrukturen (Bestandsbäume) im nahen Umfeld. Je besiedelter Höhle sind fünf Ersatzquartiere erforderlich (nach derzeitigem Kenntnisstand sind fünf Kästen erforderlich) (FCS-2).
- für Gartengrasmücke:  
Anlage von drei Hecken mit dornigem Astwerk am Südrand der öffentlichen Grünfläche (FCS-3).

#### **9.5.3.4. Monitoring**

- Koordination und Kontrolle der Vermeidungs-, CEF- und FCS-Maßnahmen, Protokolle,
- jährliche Kontrolle des neuen Gartengrasmücken-Habitats bis zum Nachweis der Besiedlung; alternativ quantitative Erfassung der Gartengrasmücken im gesamten Umfeld (lokale Population) des überplanten Gebiets, sollte der Besiedlungserfolg des Gartengrasmücken-Habitats nach fünf Jahren nicht nachgewiesen werden können, sind weitere Optimierungen mit der Unteren Naturschutzbehörde (UNB) zu prüfen.
- jährliche Kontrolle der frei hängenden Fledermauskästen, maximal 15 Jahre lang, gegebenenfalls Reparatur von defekten oder Ersatz von verschwundenen Kästen,
- Dokumentation der Begehungen zu Fledermaus- und Vogelnistkästen sowie Gartengrasmücken-Habitaten und Zuleitung am Ende des jeweiligen Untersu-

chungsjahres an die untere Naturschutzbehörde sowie regelmäßiger Bericht an die UNB bezüglich des Fortgangs der Bauarbeiten, sowie regelmäßiger Bericht an die UNB bezüglich des Fortgangs der Bauarbeiten,

- Risikomanagement: gegebenenfalls sind geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um das Erreichen der Ziele der artenschutzrechtlichen Maßnahmen sicherzustellen.

Die Umsetzung der oben aufgeführten Maßnahmen wird im Rahmen des städtebaulichen Vertrags geregelt auf Basis der saP und der in Aussicht gestellten Ausnahme genehmigung der Regierung von Oberbayern. Hier wird vertraglich insbesondere geregelt, dass sich die Planungsbegünstigte verpflichtet, in jedem Teilbaugebiet entsprechend der in Aussicht gestellten Auflagen je verloren gehendem Quartier für Gebäudefledermäuse in den Gebäuden fünf gleichwertige Ersatzquartiere an Gebäuden im nahen Umfeld anzubringen, bzw. die im Rahmen der finalen Kontrolle festgestellten erforderlichen anzupassenden Anzahl (1:5), vgl. Inaussichtstellung Punkt 2.1.8. sowie die Pflicht zur Anbringung von Vogelnistkästen in selber Menge wie der Fledermausrundkästen, vgl. Punkt 2.2.12., die Abstimmung eines detaillierten Bauzeitenplans, vgl. Punkt 2.1.15.; die entsprechend endgültigen Auflagen im Bescheid zur artenschutzrechtlichen Ausnahme im Rahmen der Bauanträge sind als endgültige Regelung in der künftigen Inaussichtstellung hier dann entscheidend.

#### **9.5.4. Fazit**

Durch die Überplanung und weitgehende Bebauung eines ca. 11,6 ha großen Areals zwischen Bahn und Ratold-/Raheinstraße im Münchner Stadtbezirk 24 Feldmoching-Hasenberg sind die meisten lokalen Populationen der (nachgewiesenermaßen oder potenziell) vorkommenden streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten bzw. ihre Lebensstätten nicht oder nur unerheblich betroffen. Für einige Arten, insbesondere Fledermäuse und Vögel, sind spezifische Vermeidungsmaßnahmen, für die Gebäudefledermaus-Arten gegebenenfalls außerdem vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen erforderlich, um nicht gegen artenschutzrechtliche Verbote zu verstoßen. Für Gehölfledermäuse sowie die Gartengrasmücke ist außerdem eine artenschutzrechtliche Ausnahme im Rahmen des Bauvollzugs erforderlich, da nicht garantiert werden kann, dass die Habitate dieser Arten in räumlichem und zeitlichem Zusammenhang erhalten werden bzw. es zu erheblichen Störungen kommen kann.

Insgesamt ist das Vorhaben aus Sicht des strengen Artenschutzes genehmigungsfähig. Die Aussage wird durch die vorliegende Inaussichtstellung der artenschutzrechtlichen Ausnahme genehmigung der Regierung von Oberbayern vom 15.10.2019 (AZ ROB-55.1-8691.NAT\_02-2-14-4) bestätigt.

#### **9.6. Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern**

Die geplanten Baumaßnahmen führen in ihrer Gesamtheit zu unterschiedlichen Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern. In der folgenden Matrix sind die wesentlichen Wechselwirkungen der betrachteten Schutzgüter zusammenfassend dar-

gestellt:

Schutzgüter	Wechselwirkungen					
	Mensch	Tiere und Pflanzen	Fläche und Boden	Wasser	Klima, Luft	Orts- und Landschaftsbild
Mensch		x	x	x	x	x
Tiere und Pflanzen	x		x	x	x	x
Fläche und Boden	x	x		x	x	
Wasser	x	x	x		x	
Klima, Luft	x	x	x	x		
Orts- und Landschaftsbild	x	x				

Aus den bekannten Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern ergeben sich keine abwägungsrelevanten Aspekte, die über die Aussagen in den jeweiligen Fachkapiteln hinausgehen.

### 9.7. In Betracht kommende anderweitige Planungsmöglichkeiten

Im Planungsgebiet besteht die Möglichkeit, dringend benötigten Wohnraum für die Landeshauptstadt München zu schaffen. Aufgrund der hohen Lagegunst des Planungsgebiets mit seiner guten Anbindung an den ÖPNV zählt das Gebiet zu den Bereichen mit höchster Eignung und Priorisierung für die Entwicklung von Wohnnutzungen vertretbarer städtebaulicher Dichte. Die Machbarkeit und Verträglichkeit mit angrenzenden Nutzungen wurde durch Machbarkeitsstudien, zudem im Rahmen eines Bürgerworkshops, insbesondere auch durch Durchführung eines städtebaulichen und landschaftsplanerischen Ideenwettbewerbs, einer darauf aufbauender Rahmenplanung sowie umfassender Fachgutachten geklärt. Bei der Alternativen-Prüfung im Rahmen des durchgeführten städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerbs waren bereits die naturschutzfachlichen Vorgaben zu berücksichtigen. Dabei hat sich keine Alternative gezeigt, die grundsätzlich ein naturschutzfachlich besseres Ergebnis hätte erkennen lassen.

Eine alternative gewerblich geprägte Bebauung war wegen der benachbarten Wohnsiedlungen und des nur schmalen Planungsgebietes demgegenüber nicht für sinnvoll erachtet worden.

## 9.8. Zusätzliche Angaben

### 9.8.1. Beschreibung der wichtigsten Merkmale der verwendeten technischen Verfahren bei der Umweltprüfung sowie Hinweise auf Schwierigkeiten, die bei der Zusammenstellung der Angaben aufgetreten sind

Die Datengrundlage für die Umweltprüfung und die Erstellung des Umweltberichts war ausreichend. Die Bewertung der Umweltauswirkungen erfolgte auf der Grundlage folgenden Unterlagen und Untersuchungen:

- Verkehrsuntersuchung; TÜV Rheinland, 19.11.2020,
- Schalltechnische Untersuchung, Möhler + Partner Ingenieure AG, 04.12.2020 mit redaktionellen Änderungen vom 21.04.2021
- Erschütterungstechnische Untersuchung, Bericht Nr. 700-5330-ER, Möhler + Partner Ingenieure AG, 04.02.2021,
- Untersuchung von elektrischen und magnetischen Feldern, Bericht Nr. 700-5330-EMF, Möhler + Partner Ingenieure AG, 08.10.2020,
- Abstandsflächenplan, Dragomir Stadtplanung, 20.04.2021,
- Belichtungsstudie Dragomir Stadtplanung, 20.04.2021
- Kenndaten zur Freiflächenversorgung, Fachplan Freiflächenversorgung, planwerkstatt karlstetter, 20.01.2021
- Baumbestandsplan/Baumdatenliste, planwerkstatt karlstetter, 19.01.2020
- Baumbilanzierung, planwerkstatt karlstetter, 22.01.2021,
- Versiegelungsbilanzierung, planwerkstatt karlstetter, 08.10.2020,
- Naturschutzfachliches Gutachten zur Prüfung artenschutzrechtlicher Vorschriften des § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG, Bio-Büro Schreiber, 01.03.2021
- Artenschutzrechtliche Voreinschätzung, Bio-Büro Schreiber, 22.11.2013
- Strukturkartierungsbericht, planwerkstatt karlstetter, 23.10.2017
- Zwischenbericht der Kartierungen 2015, Bio-Büro Schreiber, 27.07.2015
- Strukturtypenkartierung, planwerkstatt karlstetter, 23.10.2017,
- Struktureinschätzung und Bewertung der Teilgebiete im Hinblick auf ihre Relevanz für Wildbienen, Dr. Andreas Dubitzky, 26.10.2017
- Bauvorhaben Feldmoching-Raheinstraße; Faunabericht, Robert Mayer, 10.04.2018,
- Altlasten, Bericht über ergänzende Untersuchungen im geplanten Wohnquartier an der Ratoldstraße in München-Feldmoching, BoSS Consult, 09.10.2020,
- Luftbildauswertung BV Ratoldstraße in München-Feldmoching für den Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108; Luftbildauswertung zur Risikoabschätzung einer möglichen Kampfmittelbelastung (Phase A), Buchwieser Geotechnik, 18.04.2019,
- Räumkonzept BV Ratoldstraße München-Feldmoching für den Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108; Gefährdungseinschätzung und Räumkonzept Kampfmittelbeseitigung (Phase B und Phase C1); Buchwieser Geotechnik, 26.04.2019,
- Ergänzung zum Gutachten vom 26.04.2019: Räumkonzept BV Ratoldstraße



- München-Feldmoching für den Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2108; Buchwieser Geotechnik, 07.05.2019,
- Bewertung der möglichen Auswirkungen auf das Grundwasser und der Möglichkeiten zur Versickerung des Niederschlagswassers im Bereich der Ratoldstraße/Raheinstraße in München-Feldmoching, BoSS Consult, 25.01.2021
  - Luftschadstofftechnische Untersuchung, Möhler + Partner Ingenieure AG, Bericht Nr. 740-6286-LH-1, 27.10.2020,
  - Stadtklimaanalyse Landeshauptstadt München, GEO-NET Umweltconsulting GmbH, Juli 2014,
  - Eingriffsbilanzierung, planwerkstatt karlstetter, 04.02.2021
  - Bescheid der Regierung von Oberbayern zur Inaussichtstellung, Oktober 2019
  - Biotopkorridor, planwerkstatt karlstetter, 08.02.2021
  - Pflege- und Entwicklungskonzept, planwerkstatt karlstetter, 04.02.2021
  - Schalltechnische Untersuchung Hubschraubersonderflugplatz 05.10.2017
  - Schalltechnische Untersuchung Planfeststellung BAB A92 27.10.2017

### **9.8.2. Beschreibung der geplanten Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Auswirkungen der Durchführung des Bauleitplans auf die Umwelt**

Zur Überwachung erheblicher Auswirkungen der Durchführung des Bauleitplans sind folgende Maßnahmen erforderlich:

- Verkehrslärm: 10 Jahre nach Inkrafttreten des Bebauungsplanes prüft das Mobilitätsreferat die Ansätze zum Verkehrslärm (v. a. Verkehrsmengen Schiene und Straße). Der Straßenverkehr ist anhand von Verkehrszählungen (die durch das Mobilitätsreferat durchgeführt werden) zu überprüfen. Beim Schienenverkehr muss eine entsprechende Abfrage der DB Netz AG erfolgen. Schalltechnisch prüft ein Fachbüro in Abstimmung mit dem Referat für Klima- und Umweltschutz, ob eine deutliche Veränderung gegenüber der Prognose besteht.
- Monitoring für CEF/FCS-Maßnahmen, durch Planungsbegünstigte, sowie planungsrechtlich geforderter ökologischer Ausgleichsflächen im Planungsumgriff und auf der externen Ausgleichsfläche südlich der Lerchenstraße
- Überwachung künftige Verkehrsentwicklung im näheren Umfeld des Planungsgebietes durch verschiedene Maßnahmen, wie Verkehrszählungen nach zwei Jahren nach dem Inkrafttreten des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2108a, sowie nach Fertigstellung von ca. 450 Wohneinheiten und nach der kompletten Bezug des Planungsgebietes

## **9.9. Allgemeinverständliche Zusammenfassung**

### **9.9.1. Schutzgut Mensch**

Entlang der Bahnstrecke treten tagsüber und nachts verkehrsbedingt hohe, zum Teil gesundheitsgefährdende Lärmbelastungen auf. Entlang der Ratoldstraße treten deutlich geringere Verkehrslärmpegel und gesundheitsgefährdende Pegel nur im Tagzeit-

raum auf. Durch Festsetzung einer abschirmenden Bebauung zur Bahnstrecke und umfangreicher Schallschutz- und Vermeidungsmaßnahmen können jedoch für alle schutzbedürftigen Räume und Freiflächen die maßgeblichen gesetzlichen Grenzwerte eingehalten und somit gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sichergestellt werden. Mit gezielten Festsetzungen kann die Nachbarschaft ausreichend geschützt werden. Auch mögliche gesetzlich relevante Lärmkonflikte aufgrund benachbarter Gewerbenutzungen können durch festgesetzte Schutzmaßnahmen ausgeschlossen werden.

Durch Umsetzung technischer bzw. konstruktiver Maßnahmen in der Bauweise kann trotz Unterschreitung erforderlicher Mindestabstände zu den Gleisanlagen der Deutschen Bahn hinsichtlich Erschütterung, ein ausreichender Schutz der geplanten Wohnbebauung gegenüber Erschütterungen und sekundärem Luftschall erreicht werden. Auch bezüglich der Nähe zur U-Bahn kann hinsichtlich Erschütterung ein ausreichender Schutz im Vollzug sichergestellt werden.

Durch die Einhaltung von Mindestabständen der geplanten Bebauung zum nächstgelegenen Durchgangsgleis können die gesetzlichen Grenzwerte für elektromagnetische Felder eingehalten werden.

Infolge der umfangreichen Hochbaumaßnahmen mit zwei bis sieben Vollgeschossen wird sich die Belichtungssituation innerhalb des Planungsgebietes erheblich wie auch in gewissem Maße auf angrenzenden Grundstücken verändern. Insbesondere in den Wintermonaten wird die Verschattung zunehmen. Durch Festsetzung geeigneter Baugrenzen sowie maximaler Gebäudehöhen und auf Grundlage einer Prüfung der Belichtung werden jedoch eine ausreichende Belichtung und somit gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sowohl für die geplante Bebauung und deren Freiräume als auch für die angrenzende Bebauung sichergestellt.

Mit dem Angebot attraktiver Freiflächen und Spielplätze unterschiedlichster Qualitäten, die alle frei von Kfz-Verkehr und ausreichend vor Lärmeinwirkungen geschützt sind, wird ein gutes Erholungsflächenangebot geschaffen. Die durchlässige Freiraumstruktur sowie ein neuer, durchgehender Fuß- und Radweg auf der Westseite des Gebietes sowie zwei insgesamt ca. 1,6 ha große öffentliche Grünflächen am Nordrand mit Anbindung an den Grünzug „Feldmochinger Anger“ verbessert auch das Erholungsangebot für benachbarte Wohnquartiere sowie die Erreichbarkeit der Erholungslandschaften im Münchner Norden. Die Orientierungswerte der Landeshauptstadt München für Freiraumversorgung werden eingehalten.

Mit der Planung eines allseits durchlässigen Freiraumsystems und insbesondere durch die Neuanlage eines beidseitigen Fahrradschutzstreifen in der Ratoldstraße und zudem die Möglichkeit eines durchgehenden, kreuzungsfreien Fuß- und Radwegs auf der Westseite wird die Verkehrssicherheit verbessert. Die gemäß den Standards der Landeshauptstadt München beleuchteten Wegeverbindungen werden frei von Angsträumen gestaltet.

### 9.9.2. Schutzgut Tiere und Pflanzen

Die Umsetzung der Planung führt zu erheblichen Verlusten an naturnahen Gehölz- und anderen Vegetationsbeständen. Diese können jedoch durch festgesetzte Baumpflanzungen und interne wie externe ökologische Ausgleichsflächen hinreichend kompensiert werden.

Entlang der Bahntrasse wird im Zusammenwirken mit angrenzenden Bahnflächen ein Biotopverbundkorridor für Magerlebensräume gesichert und qualitativ aufgewertet werden. Durch die Zuordnung einer externen Ausgleichsfläche südlich der Lerchenstraße und ca. 4,3 ha Ökokontoflächen in der Fröttmaninger Heide werden Magerlebensräume im regionalen Kontext dauerhaft gesichert und entwickelt.

### 9.9.3. Schutzgut Fläche und Bodenfunktion

Durch Sanierungsmaßnahmen für die zum Teil im Planungsgebiet liegenden Altlastenflächen (zwei Teilbereiche verfüllter Kiesgruben mit geringer Verunreinigung) und Kampfmittelräumung können problematische Schadstoffbelastungen ausgeschlossen werden.

Infolge Über- und Unterbauung sowie der Versiegelung von Oberflächen gehen trotz verdichteter, flächensparender Bebauung auf einer Gesamtfläche von rund 6,0 ha die Böden mit allen ihren Funktionen verloren. Die durch die Über- und Unterbauung entstehenden negativen Umweltauswirkungen können z.T. durch die Überdeckung von Tiefgaragen minimiert werden, im Bereich der Umnutzung von intensiv genutzten Acker- zu parkartigen Grünflächen am Nordrand wird eine Verbesserung der Bodenfunktionen erzielt. Ein Großteil der Flächen innerhalb des Geltungsbereichs wird zu Allgemeinen Wohngebieten (ca. 6,6 ha). Die beanspruchten Verkehrsflächen vergrößern sich um rund 20 % auf rund 2,7 ha. Die vormals landwirtschaftlich genutzten Flächen werden zu Allgemeinen Wohngebieten (Südteil, ca. 2,5 ha) bzw. öffentlichen Grünflächen (Nordrand östlich Raheinstraße, ca. 1,5 ha).

### 9.9.4. Schutzgut Wasser

Die starke Zunahme bebauter und versiegelter Flächen beeinflusst gleichzeitig erheblich die mögliche Versickerungsleistung für Niederschlagswasser. Die Beschleunigung des Wasserabflussgeschehens sowie die Zunahme der Abflussmengen kann durch die geplante Überdeckung von Tiefgaragen mit Oberboden oder Dachbegrünungsmaßnahmen nur sehr eingeschränkt kompensiert werden. Das anfallende Niederschlagswasser kann jedoch über Versickerungsrigolen unter den nicht unterbauten Grünflächen sowie den Gehrechtsflächen vollständig innerhalb des Geltungsbereichs, weitgehend sogar innerhalb der jeweiligen Baufelder in den Untergrund eingeleitet werden und somit zur Grundwasserneubildung beitragen. Durch die Planung von unterirdischen baulichen Anlagen wird der Grundwasserstrom beeinflusst. Durch die Begrenzung auf eingeschossige unterirdische bauliche Anlagen kann jedoch ein problematischer Grundwasseraufstau mit Schadenspotenzialen für die angrenzende Bestandsbebauung und die geplanten Neubauten vermieden werden. Durch die potenziell überwiegend am Westrand des Geltungsbereichs liegenden Versickerungsanlagen

ist in den Wohngebieten von Rahein- und Ratoldstraße keine Vernässung der Keller nach Starkregenereignissen zu erwarten.

#### **9.9.5. Schutzgut Luft**

Die Luftschadstoffbelastung mit NO<sub>2</sub> und Schwebstaub wird infolge der Zunahme der Verkehrsbelastung im Straßenraum ansteigen, aber in den bestehenden Wohngebieten etwas abnehmen. Die maßgebenden gesetzlichen Grenzwerte können jedoch an den Fassaden im Planungsgebiet wie auch für die angrenzenden Siedlungsbereiche zuverlässig eingehalten werden.

#### **9.9.6. Schutzgut Klima**

Infolge der dichten Bebauung, der umfangreichen Flächenversiegelung und des Verlust von Gehölzen und anderen Vegetationsstrukturen entwickelt sich das Planungsgebiet von einem siedlungsklimatischen Ausgleichs- zu einem Belastungsraum. Bei klimatisch problematischen, austauscharmen Wetterlagen im Sommer wird sich die Aufheizung unter Tag deutlich erhöhen und die nächtliche Abkühlung deutlich verringern. Dies wird in erster Linie für die Bewohner\*innen des Neubaugebietes spürbar. Die günstige siedlungsklimatische Situation in den östlich angrenzenden Wohngebieten wird sich aufgrund deren lockerer, gut durchgrünter Einzelhausbebauung bzw. Geschossbebauung mit hohem Grünvolumen im Süden jedoch nur bedingt verschlechtern. Negative siedlungsklimatische Effekte können durch die Öffnung der Blockrandbebauung, umfangreiche Gehölzpflanzungen sowie Dachbegrünung in gewissem Maße begrenzt werden.

#### **9.9.7. Schutzgut Landschaft**

Mit der Entwicklung eines Wohngebietes hoher baulicher Dichte wird sich das Orts- und Landschaftsbild grundlegend verändern. Ein im Bestand noch vorhandener Offenlandstreifen mit landwirtschaftlichen Relikten und Gehölzbeständen und anderen naturnahen Landschaftselementen wird durch eine Stadtlandschaft mit kompakten, abwechslungsreich gegliederten und durchgrünten Baustrukturen ersetzt. Mit der Gestaltung von parkartigen öffentlichen Grünflächen am Nordrand wird die Stadtrandssituation erheblich aufgewertet.

#### **9.9.8. Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter**

Mit der Überplanung des Gebietes wird nach aktuellem Datenstand kein denkmalrechtlicher Belang tangiert. Aufgrund der außerordentlichen Dichte von Bodendenkmälern im unmittelbaren Umfeld kann allerdings die Aufdeckung weiterer Bodendenkmäler innerhalb des Geltungsbereichs vorab nicht ausgeschlossen werden. Negative Auswirkungen auf Sachgüter der angrenzenden Wohnbebauung sind hinnehmbar.

#### **9.9.9. Umweltbelang Energie**

Durch die Umnutzung des Geltungsbereichs zu einem dicht bebauten Wohngebiet

nimmt der Energieverbrauch in großem Umfang zu. Gleichzeitig bedingt die verdichtete Neubebauung unter Berücksichtigung aktueller, hoher Energiestandards eine hohe Energieeffizienz sowie die intensive Nutzung regenerativer Energiequellen. Zur Deckung des Elektrizitätsbedarfs wird ermöglicht, dass Dachflächen für die Nutzung von Solarenergie genutzt werden können. Es besteht eine sehr gute Erreichbarkeit der Innenstadt durch die Anbindung an den ÖPNV (U- und S-Bahnhof Feldmoching). Die wesentlichen Nutzungen wie Einkaufen, soziale Einrichtungen und Naherholungsflächen befinden sich in der Nähe bzw. sollen im Planungsgebiet entstehen. Über die geplanten Fuß- und Radwege innerhalb des Planungsgebietes ist eine gute Erreichbarkeit gegeben.

Zum künftigen Energiebedarf und der Energieversorgung des Planungsgebietes kann derzeit noch keine Aussage und Bewertung erfolgen. Es gelten die gesetzlichen Grundlagen und Regelwerke, die im Bauvollzug einzuhalten sind.

#### **9.9.10. Umweltbelang Abfall und Abwasser**

Eine ordnungsgemäße Entsorgung von Abwasser und Abfall gemäß den Maßgaben aus den einschlägigen Vorschriften und Satzungen der Landeshauptstadt München ist sichergestellt.

#### **9.9.11. Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung**

Die Umsetzung der Planung führt zu umfangreichen Eingriffen in Natur und Landschaft mit einem Ausgleichsflächenbedarf von knapp 5,3 ha. Der Ausgleich erfolgt zu einem geringen Teil (ca. 0,6 ha) innerhalb des Geltungsbereichs, auf einer externen Fläche südlich der Lerchenstraße (ca. 0,25 ha) sowie durch Zuordnung von ca. 4,3 ha im interkommunalen Ökokonto „Fröttmaninger Heide“.

#### **9.9.12. Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung**

Durch die Umsetzung der Planung sind die meisten lokalen Populationen der (nachgewiesenermaßen oder potenziell) vorkommenden streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten bzw. ihre Lebensstätten nicht oder nur unerheblich betroffen. Für einige Arten, insbesondere Fledermäuse und Vögel, sind spezifische Vermeidungsmaßnahmen, für die Gebäudefledermaus-Arten gegebenenfalls vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen erforderlich, um nicht gegen die artenschutzrechtlichen Verbote zu verstoßen. Für Gehölzfledermäuse sowie die Gartengrasmücke ist außerdem eine artenschutzrechtliche Ausnahme erforderlich, da nicht garantiert werden kann, dass die Habitate dieser Arten in räumlichem und zeitlichem Zusammenhang erhalten werden bzw. es zu erheblichen Störungen kommen kann.

Insgesamt ist das Vorhaben letztlich aus Sicht des strengen Artenschutzes genehmigungsfähig. Die Aussage wird durch die vorliegende Inaussichtstellung der artenschutzrechtlichen Ausnahmegenehmigung der Regierung von Oberbayern bestätigt.

### 9.9.13. Gesamtfazit

Die Umsetzung der Planung verursacht infolge der Nutzungsdichte zwangsläufig Beeinträchtigungen mehrerer Schutzgüter. Die Beeinträchtigungen können jedoch durch festgesetzte Regelungen und Kompensationsmaßnahmen innerhalb und außerhalb des Geltungsbereichs weitgehend vermieden, begrenzt oder ausgeglichen werden. Somit bedingt das Planvorhaben keine erheblichen oder nachhaltigen negativen Auswirkungen auf die Umwelt im Sinne einschlägiger Umweltfachgesetze.

<b>Flächennutzung</b>	<b>Fläche [m<sup>2</sup>]</b>	<b>Fläche [%]</b>
Baugebiete WA	66.165	57,1
Fläche für Ver- und Entsorgung, Erdgasregelstation	134	0,1
Straßenverkehrsflächen	26.512	22,9
Öffentliche Grünflächen	16.054	13,9
Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft	6.140	5,3
Flächen, die über einen einfachen Bebauungsplan geregelt werden	794	0,7
<b>Planungsgebiet gesamt</b>	<b>115.799</b>	<b>100</b>

**III. Beschluss**

nach Antrag

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister

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

**IV. Abdruck von I. - III.**

Über die Verwaltungsabteilung des Direktoriums, Stadtratsprotokolle (SP)  
an das Direktorium HA II/BA 24 (3x)  
an das Direktorium Dokumentationsstelle  
an das Revisionsamt  
an die Stadtkämmerei  
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

**V. WV Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/41V**  
zur weiteren Veranlassung.

Zu V.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An den Bezirksausschuss 24
3. An das Kommunalreferat – RV
4. An das Kommunalreferat – IS – KD – GV
5. An das Baureferat VR1
6. An das Baureferat
7. An das Kreisverwaltungsreferat
8. An das Gesundheitsreferat
9. An das Referat für Bildung und Sport
10. An das Sozialreferat
11. An das Mobilitätsreferat
12. An das Referat für Klima- und Umweltschutz
13. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3
14. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I
15. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/01
16. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA III
17. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA IV  
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

Am

Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/41V