

**Änderung des Flächennutzungsplans  
mit integrierter Landschaftsplanung  
für den Bereich VI/38  
Arnold-Sommerfeld-Straße (südlich), Lise-Meitner-Weg (nördlich)**

**Billigungsbeschluss und vorbehaltlich endgültiger Beschluss**

Stadtbezirk 16. Stadtbezirk Ramersdorf - Perlach

**Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 02936**

Anlagen: 1. Flächennutzungsplanentwurf mit Begründung  
2. Übersichtsplan  
3. Stellungnahme des Bezirksausschusses 16 vom 27.07.2019

**Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 16.06.2021 (VB)**  
Öffentliche Sitzung

**A. Billigungsbeschluss und vorbehaltlich endgültiger Beschluss**

**I. Vortrag der Referentin**

**1. Zuständigkeit**

Zuständig für die Entscheidung ist die Vollversammlung des Stadtrates gemäß § 2 Nr. 13 der Geschäftsordnung des Stadtrates der Landeshauptstadt München nach Vorberatung im Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung.

**2. Erläuterung der Planänderung**

Das prognostizierte Bevölkerungswachstum der Landeshauptstadt München führt zu einem steigenden Fahrgastaufkommen und erfordert Angebotsausweitungen im Öffentlichen Personennahverkehr durch sukzessive Netzerweiterungen und Taktverdichtungen. Die daraus resultierende, signifikante Vergrößerung des Fahrzeugparks bedarf entsprechender Abstell- und Werkstattkapazitäten. Um diesen Anforderungen zukünftig gerecht werden zu können, ist in Neuperlach Süd die Situierung eines zweiten U-Bahnbetriebshofs zusätzlich zum bestehenden in Fröttmaning geplant. Mit der vorliegenden Flächennutzungsplan-Änderung werden die planungsrechtlichen Grundlagen für das Projekt geschaffen.

Zur Begründung der Flächennutzungsplan-Änderung wird auf die **Anlage 1** verwiesen.

**3. Verfahren**

Für die Belange des Umweltschutzes wurde eine Umweltprüfung durchgeführt, in der die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen ermittelt und in einem Umweltbericht beschrieben und bewertet werden. Ein Scopingtermin hierzu wurde am

20.06.2017 durchgeführt.

Die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB) wurde mit Schreiben vom 20.08.2019 durchgeführt. Die Behörden wurden in diesem Rahmen auch um Äußerung im Hinblick auf den Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB gebeten.

Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB fand nach Veröffentlichung im Amtsblatt der Landeshauptstadt München Nr. 18 vom 30.06.2020 in der Zeit vom 01.07.2020 mit 03.08.2020 statt.

Die Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB wurde mit Schreiben vom 08.06.2020 durchgeführt.

#### **4. Würdigung der vorgebrachten Äußerungen aus den Beteiligungsverfahren gemäß § 3 Abs. 1 BauGB und § 4 Abs. 1 und Abs. 2 BauGB**

##### **4.1. Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB**

Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gingen Anregungen ein. Soweit sich diese Anregungen auf die Regelungs- und Darstellungsmöglichkeiten des Flächennutzungsplans mit integrierter Landschaftsplanung beziehen, wird nachfolgend dazu Stellung genommen.

##### **4.1.1. Thema: Geplante Darstellung im Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung**

Der geplante U-Bahn-Betriebshof sei von Umgriff und Überplanung keinesfalls mehr ein Gewerbe-, sondern ein Industriebetrieb. Die neue Widmung als SOGE wäre daher falsch. Ein Industriegebiet aber wäre im überplanten Bereich unzulässig. Das ganze Vorhaben lasse sich im Übrigen nicht ohne die ebenfalls geplante Brems-Teststrecke beurteilen.

##### **Stellungnahme**

Im geltenden Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung ist der Planungsbereich bereits überwiegend als Gewerbegebiet dargestellt. Der Bereich der Zubringergleise ist als Sondergebiet Forschung, Bahnanlagen sowie Allgemeine Grünfläche dargestellt. Im Bereich der Gewerbegebiet-Darstellung wäre die Realisierung des U-Bahn-Betriebshofs bereits grundsätzlich möglich.

Gemäß der Methodik des Flächennutzungsplans mit integrierter Landschaftsplanung der Landeshauptstadt München soll der geplante 2. U-Bahnbetriebshof zukünftig als "Sondergebiet gewerblicher Gemeinbedarf" SOGE dargestellt werden. Diese Darstellung fußt auf § 11 der Baunutzungsverordnung. Danach sind im Flächennutzungsplan der Landeshauptstadt München neben den eher großflächigen Gemeinbedarfsstandorten mit besonderer Nutzung (wie zum Beispiel Hochschule, Messe, Kasernen) auch die Einrichtungen des gewerblichen Gemeinbedarfs, wie Bau- und Betriebshöfe oder der Standort des U-Bahnbetriebshofs in Fröttmaning, dargestellt. So können diese aufgrund ihrer spezifischen Standortbedingungen von den sonstigen öffentlichen Einrichtungen, wie Schulen, Krankenhäuser und Verwaltung, unterschieden werden. Die geplante Darstellung umfasst somit auch den geplanten 2. U-Bahnbetriebshof.

Wie in der Begründung zur Flächennutzungsplan-Änderung ausgeführt, ist das sogenannte "Abnahmegleis", das zukünftig nordseitig parallel zur bestehenden S-Bahn-

Trasse bis zur Stadtgrenze verlaufen soll, aufgrund seiner Abmessung von ca. 7 bis 8 m Breite und des Referenzmaßstabs des Flächennutzungsplans 1:10.000 (1 mm = 10 m) nicht im FNP-Entwurf darstellbar und daher auch nicht Gegenstand der FNP-Änderung. Dieses ist - auch in seinen Auswirkungen - Gegenstand des nachfolgenden Planfeststellungsverfahrens.

#### **4.1.2. Thema: Alternativstandorte**

Auch die Begründung, warum der Betriebshof nicht in Riem gebaut werden könnte, sei nicht stichhaltig.

#### **Stellungnahme**

Wie in der Begründung zur Flächennutzungsplan-Änderung ausgeführt, wurden in einer ersten Machbarkeitsstudie die Möglichkeiten und Bedingungen des Neubaus eines zweiten U-Bahn-Betriebshofes geprüft. Hierbei wurden verschiedene technisch und betrieblich mögliche Varianten entwickelt und anhand der örtlichen Rahmenbedingungen deren Vor- und Nachteile untersucht. Nach einer überschlägigen Dimensionierung und der Untersuchung möglicher Standorte wurde schon allein aufgrund der Flächenbedarfe die generelle technische Realisierbarkeit nur an den Standorten in "Riem Ost" und "Neuperlach Süd" festgestellt.

Der Standort "Riem Ost" am Endbahnhof der Linie U2 "Messestadt Ost" liegt verkehrstechnisch ungünstiger im U-Bahn-Netz als der Standort "Neuperlach Süd", und ist diesbezüglich schlechter zu bewerten. Zudem wäre durch die hier nur mögliche unterirdische Lage eine Realisierung deutlich teurer und es würden Flächen in Anspruch genommen werden müssen, die als Naherholungsgebiet genutzt werden.

In einer zweiten Machbarkeitsstudie wurden an beiden Standortalternativen verschiedene technisch und betrieblich mögliche Planungsvarianten entwickelt. Nach Auswertung der Ergebnisse wurde der Standort "Neuperlach Süd" als bevorzugter Standort ermittelt. In der Sitzung der Vollversammlung des Stadtrates der Landeshauptstadt München vom 15.06.2016 wurde der Standort "Neuperlach Süd" im Rahmen des Beschlusses "Planung zusätzlicher Betriebshöfe der SWM/MVG" (Vorlagen-Nr. 14-20 / V 05465) bestätigt und wird daher als Grundlage für die weiteren Planungen herangezogen.

#### **4.1.3. Thema: Lärmemissionen**

Der Umweltschutz sei bei Lärmemissionen für das angrenzende Naherholungsgebiet "Im Gefilde" eine signifikante Komponente, die dieses für tausende Anwohner\*innen so wichtige Gelände erheblich negativ beeinflusse. Die Bevölkerung brauche einen Park, der dem Erholungsbedürfnis mit entsprechender Ruhe entspreche. Im weiten Umkreis gebe es keine weitere öffentliche fußläufig erreichbare Parkanlagen, die dies für die Bevölkerung sicherstellen könne. Die Lärmemissionen wie Bremsgeräusche auf der Bremsstrecke und Kuppelungsvorgänge sowie laufende Klimaanlage von U-Bahnzügen im Sommer seien erhebliche Störfaktoren.

Die Lärmmissionen auf den an den Lise-Meitner-Weg angrenzenden Wald seien auch nicht in der Begründung zur FNP-Änderung erwähnt und sollten untersucht werden.

#### **Stellungnahme**

Wie im Umweltbericht zur Flächennutzungsplan-Änderung ausgeführt, erfolgt die Planung unter Berücksichtigung der gesetzlichen Vorgaben. Im Rahmen der Planung wurde eine schalltechnische Untersuchung zur Ermittlung der Auswirkungen und Maßnahmen erstellt. Die Beurteilung des Gewerbelärms erfolgt nach TA Lärm. Berücksichtigung finden dabei Geräusche der abgestellten Züge, Geräusche der Züge

bei den Bremsversuchen auf dem "Abnahmegleis", LKW-Fahrten, Betrieb der Werkstatt, Infrastrukturstützpunkt. Im Ergebnis zeigt die Untersuchung, dass mit der Umsetzung entsprechender Schutzmaßnahmen (u.a. Lärmschutzwänden) die Anforderungen der TA-Lärm eingehalten werden können. Die entsprechenden Schutzmaßnahmen sind im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren festzusetzen.

#### **4.1.4. Thema: Schutzgut Wasser**

Es gebe zwar im Planungsgebiet keine Gewässer, die gefährdet seien, jedoch sei der Gewässerschutz für das nördlich an das Planungsgebiet anschließende Trinkwasserschutzgebiet Trudering Putzbrunn, welches nur 500 m bis 600 m vom zukünftigen Planungsgebiet entfernt sei, gefährdet. Auf einem U-Bahnbetriebshof sei der Umgang mit wassergefährdenden Stoffen wie Schmierstoffen, Reinigungsmittel, Ölen (z.B. Getriebeöl) zu erwarten und dass dieses auch ins Erdreich gelange. Da der Grundwasserstrom in Richtung des Trinkwasserschutzgebietes laufe würden langfristige Gefahren für das Münchner Trinkwasser gesehen. Auch wenn der Grundwassertransport sehr langsam von statten gehe, so sei die langfristige Beeinflussung durch versickerte Gefahrenstoffe ein wichtiges Thema.

#### **Stellungnahme**

Wie im Umweltbericht zur Flächennutzungsplan-Änderung ausgeführt liegt der mittlere Grundwasserstand im Plangebiet bei ca. 12 - 13 m. Der Höchstgrundwasserstand (HW1940) liegt bei etwa 7 - 8 m unter Geländeoberkante. Die Grundwasserfließrichtung ist von Süden nach Norden/Nordosten.

Gemäß dem gegenwärtigen Stand der Planung für den U-Bahn Betriebshof ist für einzelne Gebäude eine Unterkellerung bzw. Teilunterkellerung geplant. Relevant sind ebenfalls die beiden geplanten Unterführungen. Diese können nahe an das Grundwasser heranreichen oder in dieses eingreifen. Sofern dies eintritt, ist in dem nachfolgenden Genehmigungserfahren zu prüfen, ob ein wasserrechtliches Verfahren erforderlich ist. Auswirkungen, die ein erhebliches Maß erreichen, sind nicht zu erwarten. Im Rahmen des nachfolgenden Planfeststellungsverfahrens ist zu entscheiden, ob weitere Untersuchungen, wie z. B. eine numerische Grundwassermodellierung oder Grundwasserüberleitungen, notwendig sind. Diese sind mit dem Wasserwirtschaftsamt München sowie dem Sachgebiet Wasserrecht (RKU-US 13) abzusprechen. Bezüglich möglichem Eintritt gefährdender Stoffe (Öle etc.) sind im Rahmen der konkreten Planung entsprechende bauliche Maßnahmen zu treffen, um Gefährdungen des Grundwassers auszuschließen.

#### **4.1.5. Thema: Versiegelung / Klima / Luft**

- Als weiterer Umweltfaktor sei die Bodenversiegelung zu sehen, die auf der bis jetzt landwirtschaftlich genutzten Fläche zu erwarten sei. Schon heute sei westlich durch die Sondernutzungsfläche Siemensgelände eine übermäßig hohe Verdichtung gegeben sowie südlich die zu erwartende Bodenversiegelung durch die geplanten Berufsschulen für Maler und Lackierer, den Ausbau der Carl-Wery-Straße und das geplante Bürogebäude am Beginn der Arnold-Sommerfeld-Straße Ecke Carl-Wery-Straße. Eine weitere so hohe Versiegelung, wie sie auf dem Planungsgebiet kommen sollte, werde sich negativ z.B. auf die Wasserversickerung, Geländeaufheizung auswirken.
- Das lokale Klima werde durch die geplante Bebauung beeinflusst, da die Frischluftzufuhr durch östliche und südliche Winde, welche vorherrschend kühle Luft in der Nacht in die Stadt bringen, gestört wird. In Hinblick auf noch weitere geplante Bebauungen wie Busdepot, Parkhaus als Ersatz für Parkplatz Otto-Hahn-Ring, Werkswohnungen sei eine gesamthafte Betrachtung der luftklimatischen Verhält-

nisse notwendig und sollte tiefer untersucht werden.

### **Stellungnahme**

Wie im Umweltbericht zur Flächennutzungsplan-Änderung ausgeführt, bestehen im westlichen Teilbereich des Planungsgebietes bereits Bodenversiegelungen. Im Falle der Umsetzung der Flächennutzungsplanänderung werden zusätzliche Flächenanteile bebaut und versiegelt, so dass Niederschlagswasser hier in geringerem Maß flächig verdunstet oder versickert werden kann. Gleichzeitig entsteht mit der Erhöhung des Versiegelungsgrads mehr Oberflächenabfluss. Maßnahmen wie die Versickerung des Niederschlagswassers auf dem Baugrundstück, Zwischenspeicherung in begrünter Dachflächen und Gehölzpflanzungen, die im Rahmen der nachfolgenden Verfahren und Planungen festgelegt werden, wirken dem entgegen. Erheblich negative Auswirkungen entstehen voraussichtlich nicht.

Gemäß der Stadtklimaanalyse der Landeshauptstadt München haben die Grün- und Freiflächen innerhalb des Planungsgebietes eine mittlere bioklimatische Bedeutung und es besteht eine lokale Wirkung im Hinblick auf den Luftaustausch. Der östlich an das Planungsgebiet angrenzende Grünzug "Im Gefilde" ist von Bedeutung für die Durchlüftung der im Weiteren angrenzenden Siedlungsflächen. Durch die Überplanung können sich aufgrund der zur erwartenden erhöhten Versiegelung gegenüber dem Status quo (überwiegend Ackernutzung) in geringem Umfang Auswirkungen auf das lokale Klima ergeben. Diese sollten durch Begrünungsmaßnahmen (z. B. begrünte Dachflächen und Baumpflanzungen) kompensiert werden. Die Durchlüftung entlang des Grünzuges bleibt jedoch erhalten und damit auch der Luftaustausch sowohl entlang des Grünzuges in Nord-Süd-Richtung als auch vom Grünzug aus in die angrenzenden Wohngebiete (Luftaustausch in West-Ost-Richtung). Insgesamt ist nach derzeitigem Planungsstand von einer nur geringen Beeinträchtigung der lokalen Belüftungssituation auszugehen, die Durchlüftungsfunktion des östlich angrenzenden Grünzuges bleibt erhalten.

#### **4.1.6. Thema: Weitere Planungen im Umfeld**

- Es drücke sich immer mehr der Verdacht auf, dass alle ungeliebten Projekte wie z.B. Großmengenwertstoffhof, evtl. Busdepot, U-Bahnbetriebshof am Rande des notwendigen Naherholungsgebietes "Im Gefilde" abgeladen würden. Auch der Umstand, dass nun auch noch ein Bus-Abstellplatz geplant werde, stelle einen weiteren negativen Aspekt dar.  
Alle diese Maßnahmen müssten ganzheitlich betrachtet und gewürdigt werden, um die Auswirkungen insgesamt beurteilen zu können. Es fehle ein Gesamtkonzept für diesen Flächennutzungsplan, das die Umgebung entsprechend berücksichtige.
- Die im Entwurf vorgelegte Änderung des Flächennutzungsplans, die sich allein auf die Darstellung des Standorts für einen zweiten Münchner U-Bahnbetriebshof beschränke, sei abzulehnen, weil sie wegen ihres kleinräumlichen Umgriffs die von diesem Vorhaben ausgehenden verkehrlichen und städtebaulichen Auswirkungen insbesondere im Bereich beiderseits des Straßenzugs Arnold-Sommerfeld-Straße / Otto-Hahn-Ring zu wenig berücksichtige. Darüber hinaus sei wegen weiterer Vorhaben in unmittelbarem räumlichen Zusammenhang nämlich
  - einer zwischenzeitlich geschaffenen Flüchtlingsunterkunft,
  - des sich bereits im Verfahren befindlichen Wohngebiets auf dem Siemens-Parkplatz Otto-Hahn-Ring / Carl-Wery-Straße,
  - des beabsichtigten Parkhauses als Ersatzes für den Siemens-Parkplatz,
  - des Busdepots der Stadtwerke an der Arnold-Sommerfeld-Straße
 eine umfassendere Flächennutzungsplan-Änderung im Sinne eines städtebauli-

chen Gesamtkonzeptes für diesen vernachlässigten Raum im Südosten Perlachs dringend erforderlich.

Durch kleinräumliche, maßnahmenbezogene Änderungen werde die Funktion des Flächennutzungsplans als integrales gesamtstädtisches Planungsinstrument (vgl. § 5 BauGB) wie ein Flickenteppich ausgehöhlt und damit unterlaufen. Auch die wegen der jeweiligen aktuellen Probleme erforderlichen Änderungen dieses vorbereitenden Bauleitplans müssten aber vor dem Hintergrund der gesamtstädtischen oder zumindest stadtteilbezogenen Rahmenbedingungen erfolgen. Während die einzelnen Quartiere in Neuperlach - Nord, Nordost, Ost, Mitte und Süd - einen eigenständigen und z.T. auch unterschiedlichen Charakter aufweisen würden, seien für den Perlacher Südosten keine grundsätzlich eigenen Entwicklungsziele, an denen die nunmehr geplante Änderung gemessen werden könnte, erkennbar. Statt dessen entstehe allmählich der Eindruck, dass dieser Raum, der durch das Spannungsverhältnis zwischen dem alten gewachsenen Perlacher Ein- und Mehrfamilienhausgebiet südlich der Putzbrunner Straße (zwischen Carl-Wery-Straße und Heidestraße) und dem südlich anschließenden Siemens-Areal gekennzeichnet sei, je nach Bedarf zum "Abladeplatz" für störende Projekte verkomme.

### **Stellungnahme**

Wie in der Begründung zur Flächennutzungsplan-Änderung ausgeführt, wurde der Standort Neuperlach Süd für den U-Bahn-Betriebshof mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 15.06.2016 (Sitzungsvorlage Nr.14-20 / V 05465) grundsätzlich gesichert. Gleichzeitig wurden die SWM/MVG und das Referat für Stadtplanung und Bauordnung im Rahmen dieses Beschlusses beauftragt, die Rahmenplanung für den Bau eines U-Bahn-Betriebshofes am Standort Neuperlach Süd weiter zu entwickeln und dem Stadtrat das Ergebnis nach Abschluss der Untersuchungen vorzustellen.

Des Weiteren hat die Vollversammlung des Stadtrats am 24.10.2018 im Rahmen des Beschlusses "Städtebauliche und landschaftliche Rahmenplanung für den Neubau eines zweiten U-Bahn-Betriebshofs in Neuperlach Süd; Ergebnis der Rahmenplanung, Auftrag zur Flächennutzungsplanänderung und Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens" (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 10922) die Rahmenplanung grundsätzlich zur Kenntnis genommen. Darin werden die bekannten Entwicklungen im Umfeld des geplanten 2. U-Bahn-Betriebshofs ausführlich dargestellt.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wurde im Rahmen dieses Beschlusses beauftragt, für den Bereich des geplanten 2. U-Bahn-Betriebshofs ein Verfahren zur Änderung des Flächennutzungsplans mit integrierter Landschaftsplanung einzuleiten.

Die weiteren in der Rahmenplanung aufgezeigten Entwicklungen im Umfeld des geplanten 2. U-Bahn-Betriebshofs werden im Rahmen eigener Verfahren entwickelt und sind daher nicht Gegenstand der vorliegenden Flächennutzungsplan-Änderung. Eine übergreifende Flächennutzungsplan-Änderung ist weder rechtlich zwingend noch erforderlich.

Zwischenzeitlich angestellte Überlegungen der SWM/MVG zur Unterbringung einer Busabstellanlage in der Nachbarschaft des geplanten 2. U-Bahn-Betriebshofs wurden seitens der SWM/MVG wieder verworfen.

Bezüglich des geforderten städtebaulichen Gesamtkonzept unter Berücksichtigung der stadtteilbezogenen Rahmenbedingungen der einzelnen Quartiere in Neuperlach wird wie folgt Stellung genommen:

Im Rahmen des Beschlusses "Städtebauliche und landschaftliche Rahmenplanung für

den Neubau eines zweiten U-Bahn-Betriebshofs in Neuperlach Süd; Ergebnis der Rahmenplanung, Auftrag zur Flächennutzungsplanänderung und Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens" (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 10922) hat die Vollversammlung des Stadtrats am 24.10.2018 die Rahmenplanung grundsätzlich zur Kenntnis genommen.

Ziel und Zweck der hier vorgestellten Rahmenplanung war die Darstellung der städtebaulichen Einbindung des Projektes 2. U-Bahn-Betriebshof in den Bestand. Dazu sollten die laufenden Projekte und Planungen im Geviert Carl-Wery-Straße / Putzbrunner Straße / Im Gefilde / Ulfilastraße / südliche Stadtgrenze betrachtet und eine Bestandsanalyse mit Bewertung durchgeführt werden. Ziel dabei war die Entwicklung eines optimierten Gesamtkonzepts für die Integration des geplanten 2. U-Bahn-Betriebshofs unter den gegebenen Rahmenbedingungen (Flächennutzungsplan, Bebauungspläne, eventuell tangierende Verkehrs- und Bauprojekte, Grundstücksverhältnisse, Umweltauswirkungen, etc.). Diesen Anforderungen wurde mit der vorgelegten Rahmenplanung nachgekommen. Die Entwicklung eines darüber hinaus gehenden Gesamtkonzeptes für Perlach stand nicht in Rede und war daher auch nicht Inhalt der Rahmenplanung.

Zur stadtteilbezogenen Definition von Planungs- und Entwicklungszielen wird seitens des Referats für Stadtplanung und Bauordnung neben der übergeordneten stadtentwicklungsplanerischen Konzeption PERSPEKTIVE MÜNCHEN und dem Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung das Instrument des integrierten Handlungsraumkonzeptes eingesetzt. Ein weiteres Instrument zur Stadtteilentwicklung Neuperlachs ist die Stadtsanierung.

Durch die Kombinationen der vorbereitenden Untersuchungen der Stadtsanierung mit der Erstellung des integrierten Handlungsraumkonzeptes ist eine zukunftsfähige Entwicklung des jeweiligen Stadtteils gewährleistet.

Die in der Rahmenplanung aufgezeigten konkreten Entwicklungen im Umfeld des geplanten 2. U-Bahn-Betriebshofs werden in eigenen (Bauleitplan-)Verfahren im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben auch unter Beteiligung der Öffentlichkeit entwickelt.

Im Rahmen einer Öffentlichkeitsveranstaltung, die in Form einer Videokonferenz am 12.05.2021 durchgeführt wurde, wurde die Öffentlichkeit umfänglich über die Rahmenplanung sowie das Projekt 2. U-Bahn-Betriebshof informiert.

#### **4.1.7. Thema: Erhalt der Fuß- und Radwegverbindung vom Grünzug "Im Gefilde" zum U-Bahnhof Neuperlach-Süd**

Die direkte Verbindung für Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen durch den Rockinger Park und den Lise-Meitner-Weg zur U-Bahn-Station Neuperlach- Süd erscheine durch die Planung gefährdet. Der vorhandene Weg durch die Kleingärten werde ein Stück weiter nach Norden verlegt, das bedeute auch, dass der Fußweg zur U-Bahn länger werde.

Nachdem die Zufahrt zu den Wohnhäusern am Lise-Meitner-Weg erhalten bleibe, könne ja der Trampelpfad auch bestehen bleiben. Es wäre sehr schön, wenn bei den weiteren Planungen diese Trampelpfad-Verbindung berücksichtigt werde und somit auch mit dem U-Bahn-Betriebshof erhalten bliebe.

#### **Stellungnahme**

Der angesprochene Trampelpfad durch den Rockinger Park und die fußläufige Anbindung über den Lise-Meitner-Weg an die Arnold-Sommerfeld-Straße werden gemäß des derzeitigen Planungsstandes erhalten, allerdings entfällt die Fortsetzung Richtung Westen aufgrund der dort geplanten Gleise und Betriebsgebäude. Mit der Umsetzung

des Vorhabens soll die Arnold-Sommerfeld-Straße verschwenkt werden und die Bahnlinie zukünftig unterqueren. Im Verlauf dieser neuen Trasse der Arnold-Sommerfeld-Straße soll eine straßenbegleitende Fuß- und Radwegeverbindung in Nord-Süd-Richtung verlaufen. Die angesprochene Verbindung kann somit aufrecht erhalten werden, verläuft jedoch nun nördlich am geplanten U-Bahnbetriebshof vorbei und quert die Arnold-Sommerfeld-Straße komfortabel und sicher auf einer Brücke. Gleichfalls soll eine Fuß- und Radwegeanbindung des Lise-Meitner-Wegs an die Arnold-Sommerfeld-Straße aufrecht erhalten werden. Von hier aus kann dann entweder über die Carl-Wery-Straße oder über die oben angesprochene Brücke der Bahnhof Neuperlach Süd erreicht werden. Weiterhin möglich bleibt auch die Verbindung über die Rotkäppchenstraße und die Carl-Wery-Straße, deren Radverkehrsanlagen ausgebaut werden sollen (separates Projekt des Baureferats). Aufgrund der Absenkung der Arnold-Sommerfeld-Straße und der Verlegung mehrerer Straßen ist jedoch mit geringfügigen Umwegungen zu rechnen. Je nach Startort verkürzen sich die Entfernungen auch leicht, zum Beispiel schrumpft die Strecke vom Waldheimplatz (Apotheke) zum Bahnhof Neuperlach Süd um ca. 100m.

**4.1.8. Der BUND Naturschutz in Bayern e.V. (BN) Kreisgruppe München** bitte um die Berücksichtigung der folgenden Vorschläge und Einwände:

- **Umfang des Umweltberichts**

Der BN gehe davon aus, dass der Betrieb des U-Bahnbetriebshofs mit wesentlichen Lichtemissionen verbunden sein werde. Im Umweltbericht würden hierzu keine Angaben gemacht. Deswegen werde darum gebeten, im Zuge des weiteren Verfahrens die Auswirkungen von Licht auf die umliegenden Grünflächen und -züge (zum Beispiel „Im Gefilde“) in einem Gutachten zu untersuchen. Vor allem die in den Trockenrasengebieten und den Gehölzen vorkommenden Insekten aber auch die in den Randgebieten lebende Goldammer könnten davon negativ betroffen sein.

- **Stellungnahme**

Der Umweltbericht wurde beim Schutzgut Pflanzen, Tiere und Lebensräume um einen diesbezüglichen Passus ergänzt.

- **Zauneidechse**

Im Umweltbericht werde grundsätzlich von einer Ausgleichbarkeit der unvermeidbaren Eingriffe ausgegangen. Dieser Ansicht stehe der BN äußerst kritisch gegenüber. Im naturschutzfachlichen Gutachten werde deutlich darauf hingewiesen, dass die vorhandene Zauneidechsenpopulation aufgrund der Bauarbeiten südlich des Bahndamms bereits stark unter Druck stehe und beeinträchtigt worden sei. Des Weiteren scheine die Bahntrasse nach Süden die einzige Verbundachse der lokalen Population zu sein. Durch die geplante Unterführung der Arnold-Sommerfeld-Straße werde diese Verbundachse, wie auch im Gutachten beschrieben, unterbrochen. Lokale, ansonsten isolierte Populationen seien besonders auf die Zuwanderung und den Austausch mit anderen Populationen angewiesen. Falls dies nicht mehr möglich sei, ist es wahrscheinlich, dass die Population mittelfristig nicht überlebe. Somit fordere der BN, die im Gutachten beschriebene kritische Situation und die vorgeschlagenen Maßnahmen ernst zu nehmen. Das Habitat müsse im Zuge der weiteren Planung in seiner Größe dauerhaft erhalten und langfristig vergrößert werden. Des Weiteren müsse eine Aufwertung des Habitats in Betracht gezogen werden. Die Verbundachse dürfe auf keinen Fall zerstört werden und sei durch wirksame Maßnahmen dauerhaft zu erhalten bzw. wiederherzustellen. Sollte die

geplanten Unterführung nicht möglich sein, müsse eine Alternative vorgesehen werden.

### **Stellungnahme**

Wie im Umweltbericht zur Flächennutzungsplan-Änderung ausgeführt, ist das bestehende S-Bahn-Gleis bzw. dessen Böschung eine Wander- bzw. Leitlinie, auch über den Bahnübergang hinaus. Durch die geplante Unterführung der Arnold-Sommerfeld-Straße wird diese unterbrochen. Im Rahmen von artenschutzrechtlich notwendigen Vermeidungsmaßnahmen soll entlang der Gleise im Bereich der Unterführung eine etwa 2 Meter breite Grünbrücke errichtet werden, die als Wanderachse für Tiere dient und die Vernetzung entlang der Gleise langfristig aufrecht erhält. Während des Baus der Unterführung, von Gleisen und weiteren Bauwerken können Strukturen entstehen, die für manche Tiere (hier v. a. Zauneidechsen) attraktiv wirken. Bei der Einwanderung insbesondere von sehr mobilen Jungtieren könnten diese durch die fortschreitenden Arbeiten verletzt oder getötet werden. Durch das Aufstellen von Reptilienschutzzäunen während der Bauzeit soll dieses Risiko soweit möglich minimiert werden. Eine Umsetzung dieser Maßnahmen erfolgt im Rahmen der nachfolgenden Verfahren bzw. Baumaßnahmen.

#### ▪ **Weiterer Planungsverlauf**

Der BN fordere, dass für den weiteren Planungsverlauf nachvollziehbare und überprüfbare ökologische und klimatische Konzepte zur Beleuchtung, zu biodiversen Dachbegrünungen in Kombination mit Photovoltaikanlagen und einer arten- und strukturreichen Begrünung (Blühflächen, autochthone Sträucher und Bäume) erstellt würden. Letztere solle sich an der Umgebung („im Gefilde“) orientieren. Des Weiteren solle auch der Erhalt der vorhandenen Gehölze, Grünflächen und Habitate im Mittelpunkt stehen. Ziel müsse es sein, die Biodiversität der Flora und Fauna im Gebiet signifikant zu erhöhen, die im Gebiet vorkommenden Arten (Zauneidechse, Goldammer, usw.) bewusst vorab in die Planung mit einzubeziehen und damit nicht nur Schaden zu begrenzen, sondern deren Populationen auch zu fördern. Die vorkommenden Arten sollten somit nicht als Planungshindernis, sondern vielmehr als Anreiz zur Verbesserung der Situation gesehen werden. Ein weiteres Ziel solle sein, die durch das Projekt entstehenden klimatischen Auswirkungen wirksam zu kompensieren. Derartige ökologische Konzepte würden sich auch passend in das Leitbild eines modernen ÖPNV in München einfügen.

### **Stellungnahme**

Die Entwicklung ökologischer und klimatischer Konzepte im Rahmen der Realisierung der Planung betrifft nicht die Regelungs- und Darstellungsmöglichkeiten des Flächennutzungsplans mit integrierter Landschaftsplanung und ist möglicherweise Gegenstand bei der Realisierung der Planung. Die Stellungnahme wurde daher an den Vorhabensträger weitergeleitet.

**4.1.9. Die Regionalgruppe München des Pro Bahn Bezirksverband Oberbayern e.V.** bringt vor, dass es wichtig sei, dass die Voraussetzungen für einen zweigleisigen Ausbau der S7 erhalten blieben, bei der an der Station Neuperlach Süd das bahnsteiggleiche Umsteigen aus bzw. in Richtung Innenstadt erhalten bzw. möglich werde. Konkret bedeute das, dass die S-Bahn Richtung Kreuzstraße weiterhin an ihrem derzeitigen Gleis abfahre, und für die S-Bahn Richtung Innenstadt weiterhin der nordöstliche Bahnsteig freigehalten werde. Dieser Bahnsteig stehe nicht für die U-Bahn zur Verfügung. Zudem sei entlang der Achse der S7 ausreichend Platz für den zweigleisigen Ausbau

auszuweisen, der im Flächennutzungsplan konkret als Bahnanlage gekennzeichnet sei. Der vorgelegte Entwurf des Flächennutzungsplans sei daher entsprechend zu überarbeiten, dass die bisherige Darstellung als Bahnanlage an der westlichen Seite des betroffenen Gebiets erhalten bleibe.

### **Stellungnahme**

Aufgrund der beengten Platzverhältnisse zwischen der Zufahrt des UBH (nördlich des bisherigen Bahnhofs Neuperlach Süd) und der Bebauung südlich des Bahnhofs wird sich die Gleislage beim zweigleisigen Ausbau der S-Bahn ändern. Ob sich die Situation, so wie vom Pro Bahn beschrieben, ergibt, hängt von der geplanten Gleistrasse der S-Bahn ab. Dies wird gerade in einer Vorplanung vom Vorhabensträger Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH ermittelt. Da die U-Bahn-Außenäste in München generell für eine Fortführung über das derzeit bestehende Gleisende hinaus planerisch offen gehalten werden, kann das U-Bahn-Gleis der U5 in Richtung Südosten in dieser Höhenlage nicht fortgeführt werden. Eine U-Bahnnutzung am bestehenden Bahnsteig wäre damit ausgeschlossen. Als wichtiger Umsteigebahnhof ist jedoch auf den barrierefreien Ausbau zu achten.

Wie in der Begründung zur Flächennutzungsplan-Änderung ausgeführt, ist das für den betrieblichen Ablauf notwendige sogenannte "Abnahmegleis", das zukünftig nordseitig, parallel zur bestehenden S-Bahn-Trasse bis zur Stadtgrenze verlaufen soll, aufgrund seiner Abmessung von ca. 7 bis 8 m Breite und des Referenzmaßstabs des Flächennutzungsplans 1:10.000 nicht im FNP-Entwurf darstellbar und daher auch nicht Gegenstand der geplanten Darstellungen des Flächennutzungsplans. Mögliche Auswirkungen werden im Umweltbericht beschrieben. Weitere Details und Auswirkungen sind im Rahmen des nachfolgenden Planfeststellungsverfahrens aufzugreifen. Aufgrund des Referenzmaßstabs des Flächennutzungsplans M 1:10.000 ist keine Korrektur der Darstellung erforderlich. Mit der geplanten Darstellung der Trasse der S7 als Bahnanlage BAHN ist der zweigleisige Ausbau grundsätzlich möglich.

## **4.2. Im Rahmen der Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 und 2 BauGB wurden folgende Äußerungen vorgebracht.**

**4.2.1.** Das **Wasserwirtschaftsamt München** bringt keine grundsätzlichen Einwände vor, weist jedoch darauf hin, dass rechtzeitig Flächen für die Niederschlagswasserbeseitigung (Flächenhaft, Mulden) vorgesehen werden sollten.

### **Stellungnahme**

Die Stellungnahme wurde dem Verfahrensträger zur Beachtung bei der Umsetzung der Planung übermittelt.

**4.2.2.** Seitens der **Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH** als Besteller der Schienenpersonennahverkehrsleistungen in Bayern bestünden im Rahmen ihrer Zuständigkeit keine Einwände gegen die Änderung des FNP VI/38, sofern diese einem möglichen Ausbau der Bahnlinie München-Giesing - Kreuzstraße (Strecke 5552) nicht entgegenstehe. Die Machbarkeit eines zweigleisigen Ausbaus werde aktuell im Rahmen eines Gutachtens zum Bahnausbau in der Region München im Auftrag des Freistaates Bayern gutachterlich untersucht.

### Stellungnahme

Die Landeshauptstadt München befürwortet den 2-gleisigen Ausbau der S7 Ost (vgl. Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 17.02.2016 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 04602)). Die S7 Ost ist derzeit die einzige S-Bahnstrecke im Stadtgebiet München und dem näheren Umfeld, die nur eingleisig ausgebaut ist. Dies führt vor allem im Verspätungsfall zu einer Übertragung der Verspätung von einem Zug auf den anderen. Die damit verbundene geringe Attraktivität der S7 Ost widerspricht den Zielen des Verkehrsentwicklungsplanes der Landeshauptstadt München, einen attraktiven öffentlichen Nahverkehr anzubieten und somit den Kfz-Verkehr in der Stadt zu reduzieren. Nur ein Ausbau der S7 Ost kann nachhaltig die Attraktivität der S7 Ost erhöhen und so mehr Menschen für den öffentlichen Nahverkehr gewinnen. Die Landeshauptstadt München und ihr Umland, auch im Einzugsbereich der S7 Ost, werden allen Prognosen nach in den nächsten Jahren kräftig wachsen. Dadurch wird mittelfristig eine Kapazitätssteigerung notwendig. Daher sollte, gemäß dem o.g. Beschluss und im Sinne einer vorausschauenden Planung, zumindest ein abschnittsweiser 2-gleisiger Ausbau von Seiten des Freistaats und der Deutschen Bahn AG weiter vorangetrieben werden. Bei einer Detailuntersuchung zur vorliegenden Rahmenplanung wurde seitens der SWM festgestellt, dass und wie ein 2-gleisiger Ausbau der S-Bahn möglich ist. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird sich, auch auf Grundlage dieser Detailplanung, weiterhin bei dem zuständigen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMBau) und der DB Netz AG dafür einsetzen, den Ausbau der S7 Ost weiter zu verfolgen.

**4.2.3.** Die **Gemeinde Neubiberg** hat mit Schreiben vom 20.09.2019 und vom 14.07.2020 thematisch gegliedert wie folgt Stellung genommen:

Grundsätzlich seien durch die Planung die Belange der Gemeinde Neubiberg berührt.

#### ▪ **Lärmschutz**

Zwar liege den Unterlagen auf Ebene der FNP-Änderung keine Betriebsbeschreibung bei, dennoch sei bei Errichtung eines U-Bahn-Betriebshofes in unmittelbarer Nähe (ca. 400 m) der Gemarkungsgrenze von einer Beeinträchtigung durch Lärm auf die angrenzenden Wohnbebauungen in Neubiberg auszugehen.

- Bei einem an die Gemarkungsgrenze Perlach angrenzenden Gebiet an der Mangfallstraße (ca. 430 m entfernt) handele es sich um ein Reines Wohngebiet nach § 3 BauNVO, die Art der baulichen Nutzung sei im rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 18 a der Gemeinde Neubiberg festgesetzt.

- Bei dem Baugebiet an der Mainstraße (ca. 600 m entfernt) handele es sich um ein Allgemeines Wohngebiet nach § 4 BauNVO, die Art der baulichen Nutzung sei im rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 51 festgesetzt.

- Im weiteren Verlauf nach Osten stelle der FNP der Gemeinde Neubiberg ebenfalls ein Reines Wohngebiet dar.

Aufgrund dieser Bestandsbebauung wird folgender Hinweis gegeben:

Das Reine Wohngebiet unterliege einer höheren Schutzwürdigkeit und sei bzgl. der immissionsrechtlichen Vorschrift mit den anderen in der BauNVO genannten Arten der baulichen Nutzung nicht vergleichbar. Die Anordnung emittierender Anlagen in unmittelbarer Nachbarschaft zu einem WR-Gebiet könne zumindest in der Bauleitplanung abwägungsfehlerhaft sein. Das Bedürfnis nach möglichst störfreiem Wohnen mit dem ihm gebührenden Gewicht sei in der Abwägung der unterschiedlichen Belange nach § 1 BauGB zu berücksichtigen.

Bei der Umsetzung des Betriebshofs müsse auf einen bestmöglichen Lärmschutz der betroffenen Anlieger\*innen geachtet werden. Dies betreffe im Besonderen auch

das von den SWM geplante Abnahmegleis.

### **Stellungnahme**

Wie im Umweltbericht zur Flächennutzungsplan-Änderung ausgeführt, erfolgt die Planung grundsätzlich unter Berücksichtigung der gesetzlichen Vorgaben. Im Rahmen der Planung wurde eine schalltechnische Untersuchung zur Ermittlung der Auswirkungen und Maßnahmen erstellt. Die Beurteilung des Gewerbelärms erfolgt nach TA Lärm. Berücksichtigung finden dabei Geräusche der abgestellten Züge, Geräusche der Züge bei den Bremsversuchen auf dem "Abnahmegleis", LKW-Fahrten, Betrieb der Werkstatt, Infrastrukturstützpunkt.

Als Immissionsort wurde dabei u.a. auch unter Berücksichtigung der Schutzwürdigkeit eines Reinen Wohngebietes die Mangfallstraße 16 in Neubiberg untersucht. Im Ergebnis zeigt die Untersuchung, dass mit der Umsetzung entsprechender Schutzmaßnahmen (u.a. Lärmschutzwänden) die Anforderungen der TA-Lärm eingehalten werden können. Die entsprechenden Schutzmaßnahmen sind im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren festzusetzen.

#### ▪ **Radverkehrsbeziehungen**

Die in der Begründung beschriebene Planung bzgl. der Fuß- und Radwegeverbindung zwischen Waldperlach und dem U-Bahnhof werde begrüßt. Im Bereich der Gemeinde Neubiberg würden verschiedene wichtige lokale und überörtlich interessante Radverkehrsbeziehungen verlaufen, auch in Richtung des U-Bahnhofs Neuperlach Süd. Um die Attraktivität des Umweltverbunds zu stärken, solle bei der Umsetzung der Verbindungen im Stadtgebiet darauf geachtet werden, dass die Anlagen für eine Verkehrsaufnahme größerer Radverkehrszahlen auch aus dem Umland ausreichend groß (auch für Zuwachs) bemessen würden. Dabei seien auch Netzverbindungen über die Stadtgrenze hinaus erwünscht, um ein durchgehendes Radverkehrsnetz anbieten zu können. Insbesondere werde hierbei auf die von der Gemeinde Neubiberg im Radverkehrskonzept angedachte regionale Alltags-Radverkehrsverbindung östlich der S 7 über Ufila- und Vulpiusstraße in Richtung U-Bahnhof verwiesen, die möglichst durchgehend nutzbar und auch grenzüberschreitend beschildert werden solle. Parallel zeige das RV-Konzept auch eine potenzielle regionale Alltags-Radverkehrsverbindung zwischen Floriansanger und der Carl-Wery-Straße über einen neuen Korridor, östlich parallel zur S 7 und über die Rotkäppchenstraße. Da diese Straßenverbindung aufgehoben werden solle, müsse diese RV-Beziehung künftig über die Arnold-Sommerfeld-Straße an die Carl-Wery-Straße angebunden bleiben.

Auch die östlich der S 7 neu an die Arnold-Sommerfeld-Straße verschwenkte Rotkäppchenstraße könne insofern im Stadt-Umlandverkehr als wichtige Radverkehrsbeziehung zum U-Bahnhof angesehen und entsprechend umgesetzt und ggf. beschildert werden.

Zudem werde angeregt, im Zuge der FNP-Änderung die Möglichkeit eines Radschnellwegs im Korridor Ottobrunn-Neubiberg-München planerisch mit zu bedenken (Trassenfreihaltung, Verknüpfungsmöglichkeiten mit angrenzenden Fahrradrouten erhalten). Von Seiten der Gemeinde Neubiberg bestehe ein Interesse, eine solche Radschnellwegeverbindung in Abstimmung mit den benachbarten Kommunen zu realisieren.

### **Stellungnahme**

Die Forderungen

- der Berücksichtigung größerer Radverkehrszahlen auch aus dem Umland und Dimensionierung der Radwegeverbindungen bei der Umsetzung im Stadtgebiet

- der Berücksichtigung von Netzverbindungen über die Stadtgrenze hinaus
- der Beschilderung und durchgehender Nutzung der im Radverkehrskonzept der Gemeinde Neubiberg angedachten regionalen Alltags-Radverkehrsverbindung östlich der S 7 über Ulfila- und Vulpiusstraße in Richtung U-Bahnhof
- der Aufrechterhaltung der potenziellen regionalen Alltags-Radverkehrsverbindung zwischen Floriansanger und der Carl-Wery-Straße über einen neuen Korridor über die Arnold-Sommerfeld-Straße an die Carl-Wery-Straße sowie
- der Umsetzung und Beschilderung einer Radverkehrsbeziehung über die neu verschwenkte Rotkäppchenstraße

betreffen nicht die Regelungs- und Darstellungsmöglichkeiten des Flächennutzungsplans mit integrierter Landschaftsplanung. Auch finden Radschnellwege bis jetzt keine Berücksichtigung in der Methodik des Flächennutzungsplans mit integrierter Landschaftsplanung der Landeshauptstadt München.

Grundsätzlich können jedoch folgende Aussagen dazu getroffen werden:

Die Landeshauptstadt München wird in den kommenden Jahren ihren Verkehrsentwicklungsplan Radverkehr (2002) grundlegend überarbeiten und sich dabei auch mit den Nachbarkommunen abstimmen. Grundsätzlich wurde bei der Neukonzeption der Fuß- und Radwegeverbindungen rund um den geplanten U-Bahnbetriebshof darauf geachtet, dass die oben genannten (teilweise noch nicht vorhandenen) Verbindungen erhalten bleiben bzw. nicht verunmöglicht werden. Auch wurde bei den Querschnitten der Münchner Radentscheid berücksichtigt, so dass diese die Regemaße die aktuellen Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 10) meist übertreffen. Die zukünftige Hauptverbindung von (Neubiberg -) Waldperlach - Neuperlach Süd verläuft von der Maria-Wimmer-Straße / Klara-Ziegler-Bogen kommend über das Gefilde nördlich des U-Bahnbetriebshofs über eine eigene Brücke die Arnold-Sommerfeld-Straße querend zum Bahnhof Neuperlach Süd. Weitere Verbindungen verlaufen über den Lise-Meitner-Weg, die weiterhin offene Rotkäppchenstraße und die Carl-Wery-Straße (Ausbau der Radverkehrsanlagen in einem gesonderten Projekt durch das Baureferat). Eine Radschnellverbindung in diesem Bereich wurde durch den Landkreis München und die Landeshauptstadt München bisher nicht priorisiert oder vertiefend untersucht, dies könnte jedoch im Rahmen der Erstellung des neuen Radverkehrskonzepts der Landeshauptstadt München in gegenseitiger Abstimmung thematisiert werden.

#### ▪ **Straßennetz**

Die Aussagen in der Begründung in Bezug auf den Verkehr seien dürftig. Das übergeordnete Straßennetz sei zu den Stoßzeiten bereits jetzt stark überlastet, die Neuplanung könne deshalb keine zu vernachlässigende Rolle spielen. Hier sei aus Sicht der Gemeinde Neubiberg eine detaillierte Untersuchung erforderlich und im weiteren Verfahren die Machbarkeit nachzuweisen.

Die im Zuge der Machbarkeitsstudie zum U-Bahn-Betriebshof diskutierte Abstufung der Rotkäppchenstraße westlich des Ortsrands Waldperlachs zur reinen Radverkehrsbeziehung werde seitens der Gemeinde Neubiberg bis auf Weiteres abgelehnt. Dadurch würden Verkehrsverlagerungen nach Neubiberg erfolgen (Studie Büro Vössing, im Auftrag des SWM), die dort auf immissionsschutzrechtlich grenzwertig belastete Straßenräume träfen. Des Weiteren würde die Leistungsfähigkeit des Waldperlacher und Neubibberger Straßennetzes um eine wichtige Verkehrsverbindung geschwächt (Entfall einer zum großen Teil überlasteten übergeordneten Straßenverbindungen im Umfeld wichtigen Notfall- und Entlastungs-Trasse nach

Waldperlach und Neubiberg).

In diesem Zuge werde angeregt, erweiterte grenzüberschreitende Verkehrs-Untersuchungen durchzuführen. Hierbei könnten auch kompensatorische Maßnahmen im erweiterten Umfeld betrachtet werden (z.B. eigene Bus-Trassen entlang der Putzbrunner Straße / Carl-Wery-Straße und weiter in den Landkreis).

### **Stellungnahme**

Wie in der Begründung zur Flächennutzungsplan-Änderung ausgeführt, kommt die im Rahmen der Planung erstellte verkehrstechnische Untersuchung zusammengefasst zu dem Ergebnis, dass das prognostizierte Verkehrsaufkommen des geplanten zweiten U-Bahn-Betriebshofes mit geschätzten durchschnittlichen 200 Kfz-Fahrten/24h im Vergleich zum Bestandsverkehr auf der Arnold-Sommerfeld-Straße eine zu vernachlässigende Rolle (<10% des Bestandsverkehrs) spielt. Die direkten verkehrlichen Auswirkungen auf das übergeordnete Straßennetz sind als sehr gering einzustufen. Es stehen ausreichende Kapazitätsreserven in der Arnold-Sommerfeld-Straße für einen verträglichen und leistungsfähigen Anschluss an das übergeordnete Straßennetz (Carl-Wery-Straße, Putzbrunner-Straße) zur Verfügung. Auch weitere, nicht dem U-Bahnbetriebshof geschuldete Verkehrszunahmen (z.B. Baugebiet Otto-Hahn-Ring) wurden in der Untersuchung berücksichtigt. Im Ergebnis kann festgehalten werden, dass mit der Umsetzung von noch im Rahmen des nachfolgenden Planfeststellungsverfahrens festzusetzenden möglichen Ertüchtigungsmaßnahmen das Straßennetz auch mit der Realisierung des zweiten U-Bahn-Betriebshofs weiterhin leistungsfähig ist.

Bezüglich der Neuordnung der Anschlüsse des untergeordneten Straßennetzes (Lise-Meitner-Wegs, Rotkäppchenstraße) an die tiefer zu legende Arnold-Sommerfeld-Straße werden derzeit noch Varianten zur Optimierung untersucht. Die Rotkäppchenstraße bleibt jedoch durchgängig erhalten, eine Abhängung wird derzeit nicht weiterverfolgt. Diese noch endgültig zu beschließenden Maßnahmen und deren Auswirkungen im untergeordneten Straßennetz sind nicht Gegenstand der Regelungs- und Darstellungsmöglichkeiten des Flächennutzungsplans mit integrierter Landschaftsplanung, da im FNP nur das übergeordnete Straßennetz gemäß Verkehrsentwicklungsplan und die Auswirkungen auf dieses dargestellt werden und in der Abwägung zu berücksichtigen sind. Dies ist daher im Rahmen des nachfolgenden Planfeststellungsverfahrens zu klären.

Bedingt durch die Lage und die große Fläche des geplanten zweiten U-Bahn-Betriebshofs sowie der Neuordnung der Anschlüsse des untergeordneten Straßennetzes (Lise-Meitner-Wegs, Rotkäppchenstraße) an die tiefer zu legende Arnold-Sommerfeld-Straße sind für die Bestandsverkehre (Kfz-, Fußgänger- und Radverkehre) durch die Anwohner\*innen am Lise-Meitner-Weg zukünftig zum Teil Umwege und damit ggf. Beeinträchtigungen der Verkehrserschließung nicht auszuschließen.

- **Infrastrukturvorsorge (U-/S-Bahn)**

Im Regionalplan sei die Weiterführung der U 5 in den Landkreis als Ziel der Raumordnung festgesetzt. Insofern müssten alle künftigen Planungsvorhaben im Umgriff daraufhin abgestimmt sein, die Offenhaltung einer Umsetzung ohne relevante Behinderungen zu gewährleisten.

Besonderes Augenmerk müsse hier die Schnittstellenabstimmung zwischen der Machbarkeitsstudie U-Bahn-Verlängerung des Landkreises München sowie der Objektplanung Betriebshof bei den SWM und der Straßenplanung der Stadt gelegt werden, um Bremsgleis, U-Bahnverlängerungs-Trasse und das Unterführungsbau-

werk Arnold-Sommerfeld-Straße mit der S 7 zueinander kompatibel zu halten. Ebenfalls im Sinne der Regionalplanung zu gewährleisten sei ein Erhalt der späteren Ausbaufähigkeit der S 7 auf einen zweigleisigen Betrieb. Auch hier müssten allen künftigen Planungsschritte darauf abgestimmt sein, gegenläufige Planungen zu vermeiden.

### **Stellungnahme**

Den Aussagen kann zugestimmt werden. Wie in dem Beschluss „Zwischenbericht Nahverkehrsplan, 1. Weitere Infrastrukturbedarfe für den ÖPNV, 2. Weiteres Vorgehen Themenfeld Infrastruktur, 3. Vergabe von Gutachterleistungen“ vom 03.03.2021, Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 01848 dargestellt wird, wurde das seinerzeit noch zuständige Referat für Stadtplanung und Bauordnung jetzt Mobilitätsreferat beauftragt, die Übernahme der Verlängerung der U5 in Richtung Südosten im Nahverkehrsplan in die Kategorie „Planung / im Bau“ zu prüfen, damit eine Entscheidung zur baulichen Berücksichtigung bei der Realisierung des U-Bahn-Betriebshofes ermöglicht wird. In dem eben genannten Beschluss wurde weiter ausgeführt, dass die verkehrliche Prüfung ergeben habe, dass eine Verlängerung der U5 in den Landkreis München hohe verkehrliche Wirkungen im Stadt-Umland-Verkehr erziele. Derzeit werden seitens der MVG/SWM Verhandlungen mit dem Landkreis München hinsichtlich der Kostenübernahme der notwendigen Vorplanungen geführt, in denen geprüft wird, ob und wie ein Vorhaldebaukörper beim Bau des U – Bahnbetriebshofs vorgesehen werden könne. Dargestellt wird in dem Beschluss auch, dass dabei auch die Belange eines möglichen zweigleisigen Ausbaus der S7 Ost zu beachten sind.

#### ▪ **Grünzug**

Durch die stark technische Gestaltung des Planungsbereichs werde es zu einer merklichen Veränderung des Landschaftsraumes kommen. Umso wichtiger sei der Erhalt der vorhandenen Grünstrukturen und ein ansprechendes Freiflächenkonzept zur Durchgrünung des Planungsbereichs.

### **Stellungnahme**

Wie im Umweltbericht zur Flächennutzungsplan-Änderung ausgeführt, ist das Stadtbild im Umfeld des Planungsbereichs heterogen und besteht aus großvolumigen Gebäudekomplexen und kleinteiligen Wohngebieten. Östlich des Planungsbereiches erstreckt sich der landschaftsbildprägende Grünzug "Im Gefilde". Weiterhin landschaftsbildprägend ist der Feldgehölzbestand unmittelbar südlich des Planungsbereiches.

Gemäß derzeitigem Planungsstand bleiben die östlich und südlich des Planungsbereiches vorhandenen Grünstrukturen unverändert erhalten. Diese werden daher auch künftig als wirksame Grünstrukturen ihre positiven Wirkungen ausüben. Aufgrund der erforderlichen Baulichkeiten gehen mit der Umsetzung der Planung (U-Bahn-Betriebshof; Anpassung / Ergänzung Infrastruktur Straße + Schiene) jedoch merkliche Veränderungen und technische Überprägungen im Landschaftsraum einher. Im Rahmen der Planung auf der nachgeordneten Planungs- und Genehmigungsebene wird daher ein Freiflächenkonzept zur Durchgrünung des Planungsbereiches erarbeitet, um so eine verträgliche visuelle Einbindung der erforderlichen Baulichkeiten in die Umgebung zu erreichen. Darüber hinaus wird untersucht, ob erforderliche Lärmschutzmaßnahmen Teil einer Gestaltungsidee sein können. Auch erfolgt eine detaillierte Prüfung der Auswirkungen der geplanten Gebäude, der Unterführungen und der Verbreiterung des Gleiskörpers auf das Orts- und Landschaftsbild.

- **Abnahmegleis**

Aus Inhalts- und Transparenzgründen solle das U-Bahn-Abnahme-/Bremsgleis als lärmschutzbezogen bedeutsamer Teil der U-Bahn-Betriebshofplanung in die Plan-darstellung mit aufgenommen werden.

**Stellungnahme**

Wie in der Begründung zur Flächennutzungsplan-Änderung ausgeführt ist das sogenannte "Abnahmegleis", das zukünftig nordseitig parallel zur bestehenden S-Bahn-Trasse bis zur Stadtgrenze verlaufen soll, aufgrund seiner Abmessung von ca. 7 bis 8 m Breite und des Referenzmaßstabs des Flächennutzungsplans 1:10.000 (1 mm = 10 m) nicht im FNP-Entwurf darstellbar und daher auch nicht Gegenstand der FNP-Änderung. Dieses ist - auch in seinen Auswirkungen - Gegenstand des nachfolgenden Planfeststellungsverfahrens.

Bezüglich der angesprochenen lärmschutzrelevanten Themen wird auf die Ausführungen in der Stellungnahme unter "4.1.3 Lärmemissionen" (Seite 3) verwiesen.

**5. Beteiligung des Bezirksausschusses des Stadtbezirks 16 Ramersdorf - Perlach**

Der Bezirksausschuss des 16. Stadtbezirks Ramersdorf - Perlach hat sich in seiner Sitzung am 23.07.2020 mit dem im Betreff genannten Entwurf befasst und folgende Stellungnahme einstimmig beschlossen:

"Der Bezirksausschuss wurde in der Sitzung vom Vorsitzenden über die neusten Planungen der Stadtwerke München (SWM) an der Arnold-Sommerfeld-Straße informiert: Die SWM beabsichtigen demnach das Ensemble der Abstellanlagen um ein Busdepot in dem Bereich zwischen der Gemeinschaftsunterkunft und dem geplanten U-Bahn-Betriebshof Süd ergänzen. Das baurechtliche Verfahren hierzu soll in den nächsten Monaten eingeleitet werden. Die Öffentlichkeit soll über diese Planungen im Rahmen der Informationsveranstaltung zum U-Bahn-Betriebshof Süd, auf die der Bezirksausschuss seit zwei Jahren wartet, informiert werden.

Der Bezirksausschuss kann der vorliegenden Änderung des Flächennutzungsplans unter diesen Bedingungen nicht zustimmen und lehnt diese deshalb ab. Der Bezirksausschuss bringt sein ernstes Befremden darüber zum Ausdruck, dass die neuerliche Planung im Rahmen der hier vorgesehenen Flächennutzungsplanänderung keinerlei Erwähnung findet. Auch ist zu hinterfragen, warum die Abstellung von U-Bahnen einer FNP-Änderung bedarf, die Abstellung von Bussen aber offenbar nicht.

Der Bezirksausschuss unterstreicht in diesem Zusammenhang seine bereits seit Jahren erhobene Forderung einer Gesamtplanung für Neuperlach Süd. Die dem BA neu bekannt gewordenen Planungen zeigen, dass eine solche Gesamtplanung unerlässlich ist. Seit Jahren werden Vorschläge des Gremiums für eine sinnhafte Nutzung der Flächen entlang der Arnold-Sommerfeld-Straße seitens der Stadtverwaltung abgelehnt - erinnert wird in diesem Zusammenhang an die Vorschläge Wohnungsbau, Sportnutzung und Schulflächen -, um stattdessen in regelmäßigen Abständen durch städtische Tochterfirmen für den Stadtbezirk äußerst belastende Nutzungsvorschläge zu präsentieren. Eine Stadtplanung, wie sie ursprünglich einmal aus der Rahmenplanung für den U-Bahnbetriebsbahnhof entwickelt werden sollte, ist auch nach über zwei Jahren nicht erkennbar. Stattdessen fand jüngst ein Wettbewerb zur Wohnbebauung auf dem Parkplatz Otto-Hahn-Ring statt, in dessen Grundlagen die Busabstellanlage in keinsten Weise Berücksichtigung fand. Das notwendige Siemens-Ersatzparkhaus ist bis heute nicht im Genehmigungsverfahren und die künftige Trassenplanung der Straßen ist äu-

berst nebulös. Überdies bleibt festzuhalten, dass es Stadtverwaltung und Stadtwerke bis heute scheuen, die Rahmenplanung einmal öffentlich vorzustellen und mit der Bevölkerung zu erörtern.

Der Bezirksausschuss wird die Stadtwerke demnächst zu einem Vorstellungstermin einladen. Darüber hinaus werden die örtlichen Stadträte das Thema auch im Stadtrat aufrufen. Da es sich bei beiden Projekten um ein und denselben Vorhabensträger handelt, appelliert der Bezirksausschuss, sämtliche weiteren Genehmigungsschritte für Einzelprojekte einzustellen, ehe nicht eine Planung aus einem Guss vorliegt."

### **Stellungnahme**

Zwischenzeitlich angestellte Überlegungen seitens der SWM/MVG zur Unterbringung einer Busabstellanlage in der Nachbarschaft des geplanten 2. U-Bahn-Betriebshofs wurden wieder verworfen.

Am 16.12.2020 fand eine Videokonferenz mit Teilnehmer\*innen des Bezirksausschusses, Vertreter\*innen der SWM/MVG und des Referats für Stadtplanung und Bauordnung statt, in dem die teilnehmenden Bezirksausschussmitglieder über die vorgebrachten Themenbereiche informiert wurden.

Bezüglich des geforderten städtebaulichen Gesamtkonzept unter Berücksichtigung der stadteilbezogenen Rahmenbedingungen der einzelnen Quartiere in Neuperlach wird wie folgt Stellung genommen:

Im Rahmen des Beschlusses "Städtebauliche und landschaftliche Rahmenplanung für den Neubau eines zweiten U-Bahn-Betriebshofs in Neuperlach Süd; Ergebnis der Rahmenplanung, Auftrag zur Flächennutzungsplanänderung und Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens" (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 10922) hat die Vollversammlung des Stadtrats am 24.10.2018 die Rahmenplanung grundsätzlich zur Kenntnis genommen.

Ziel und Zweck der hier vorgestellten Rahmenplanung war die Darstellung der städtebaulichen Einbindung des Projektes 2. U-Bahn-Betriebshof in den Bestand. Dazu sollten die laufenden Projekte und Planungen im Geviert Carl-Wery-Straße / Putzbrunner Straße / Im Gefilde / Ulfilastraße / südliche Stadtgrenze betrachtet und eine Bestandsanalyse mit Bewertung durchgeführt werden. Ziel dabei war die Entwicklung eines optimierten Gesamtkonzepts für die Integration des geplanten 2. U-Bahn-Betriebshofs unter den gegebenen Rahmenbedingungen (Flächennutzungsplan, Bebauungspläne, eventuell tangierende Verkehrs- und Bauprojekte, Grundstücksverhältnisse, Umweltauswirkungen, etc.). Diesen Anforderungen wurde mit der vorgelegten Rahmenplanung nachgekommen. Die Entwicklung eines darüber hinaus gehenden Gesamtkonzeptes für Perlach stand nicht in Rede und war daher auch nicht Inhalt der Rahmenplanung.

Zur stadteilbezogenen Definition von Planungs- und Entwicklungszielen wird seitens des Referats für Stadtplanung und Bauordnung neben der übergeordneten stadtentwicklungsplanerischen Konzeption PERSPEKTIVE MÜNCHEN und dem Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplan das Instrument des integrierten Handlungsraumkonzepts eingesetzt. Ein weiteres Instrument zur Stadtteilentwicklung Neuperlachs ist die Stadtsanierung.

Durch die Kombinationen der vorbereitenden Untersuchungen der Stadtsanierung mit der Erstellung des integrierten Handlungsraumkonzeptes ist eine zukunftsfähige Entwicklung des jeweiligen Stadtteils gewährleistet.

Die in der Rahmenplanung aufgezeigten konkreten Entwicklungen im Umfeld des ge-

planten 2. U-Bahn-Betriebshofs werden im Rahmen eigener (Bauleitplan-)Verfahren im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben auch unter Beteiligung der Öffentlichkeit entwickelt.

Im Rahmen einer Öffentlichkeitsveranstaltung die in Form einer Videokonferenz am 12.05.2021 durchgeführt wurde, wurde die Öffentlichkeit umfänglich über die Rahmenplanung sowie das Projekt 2. U-Bahn-Betriebshof informiert.

Die Änderung des Flächennutzungsplans mit integrierter Landschaftsplanung für den Bereich VI/38 Arnold-Sommerfeld-Straße (südlich), Lise-Meitner-Weg (nördlich) nach dem Plan des Referates für Stadtplanung und Bauordnung vom 11.11.2019 (Anlage 1) kann gebilligt und unter dem Vorbehalt einer erneuten Beschlussfassung, wenn während der öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB Anregungen fristgerecht eingehen, endgültig beschlossen werden.

Gehen während der öffentlichen Auslegung fristgerecht Anregungen ein, wird die Angelegenheit dem Stadtrat erneut zur Beschlussfassung vorgelegt.

Der Bezirksausschuss des 16. Stadtbezirks Ramersdorf - Perlach hat einen Abdruck der Vorlage erhalten.

Die Vorlage ist mit dem Mobilitätsreferat und den SWM/MVG abgestimmt.

Dem Korreferenten des Referats für Stadtplanung und Bauordnung, Herrn Stadtrat Bickelbacher, und der zuständigen Verwaltungsbeirätin, Frau Stadträtin Kainz, ist je ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

## II. Antrag der Referentin

Ich beantrage Folgendes:

1. Die Anregungen aus den Beteiligungsverfahren können nur nach Maßgabe des Vortrages der Referentin unter Punkt 4 berücksichtigt werden.
2. Die Änderung des Flächennutzungsplans mit integrierter Landschaftsplanung für den Bereich VI/38 Arnold-Sommerfeld-Straße (südlich), Lise-Meitner-Weg (nördlich) nach dem Plan des Referates für Stadtplanung und Bauordnung vom 11.11.2019 (Anlage 1) wird gebilligt.
3. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, den Entwurf zur Änderung des Flächennutzungsplans mit integrierter Landschaftsplanung samt Begründung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB öffentlich auszulegen.
4. Die Änderung des Flächennutzungsplans mit integrierter Landschaftsplanung für den Bereich VI/38 Arnold-Sommerfeld-Straße (südlich), Lise-Meitner-Weg (nördlich) nach dem Plan des Referates für Stadtplanung und Bauordnung vom 11.11.2019 (Anlage 1) wird endgültig beschlossen.
5. Der endgültige Beschluss zur Änderung des Flächennutzungsplans mit integrierter Landschaftsplanung unter Ziffer 4 ergeht unter dem Vorbehalt einer erneuten Beschlussfassung nur bei fristgerecht eingehenden Anregungen während der öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB.
6. Der Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

## III. Beschluss

nach Antrag.

Über den Beratungsgegenstand wird durch die Vollversammlung des Stadtrates endgültig beschlossen.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der / Die Vorsitzende

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister/in

Prof. Dr. (Uni. Florenz)  
Elisabeth Merk  
Stadtbaurätin

**IV. Abdruck von I. mit III.**

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

**V. Wv. Referat für Stadtplanung und Bauordnung - HA I/11-2**

zur weiteren Veranlassung.

Zu V.: 1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.

2. An den Bezirksausschuss 16
3. An das Baureferat
4. An das Gesundheitsreferat
5. An das Kommunalreferat - IS - KD - GV
6. An das Kommunalreferat - RV
7. An das Kreisverwaltungsreferat
8. An das Kulturreferat
9. An das Mobilitätsreferat
10. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
11. An das Referat für Bildung und Sport
12. An das Referat für Klima- und Umweltschutz
13. An das Sozialreferat
14. An die Stadtwerke München GmbH
15. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung  
HA I/01-BVK, HA I/2, HA I/4
16. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung  
HA II, HA II/3, HA II/5
17. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA III
18. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung  
HA IV/3, HA IV/5, HA IV/6
19. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG 3  
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
20. Mit Vorgang zurück zum Referat für Stadtplanung und Bauordnung  
HA I/11-2

Am .....

Referat für Stadtplanung und Bauordnung - HA I/11-2