

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

**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**
Stadtplanung
PLAN-HA II/21P
PLAN-HA II/21V
PLAN-HA II/52

**Teilbauungsplan mit Grünordnung Nr. 1956c Haidenauplatz
(nordöstlich und südwestlich), Bahnlinie München - Rosenheim
(nordwestlich) zwischen Leuchtenbergring und Ostbahnhof
(Teiländerung des Bebauungsplanes Nr. 491)**

**A) Fortschreibung des Aufstellungsbeschlusses Nr. 1956 vom 28.07.2004 und
der Erweiterung des Aufstellungsbeschlusses vom 20.02.2008;
Aufstellung des Teilbauungsplans mit Grünordnung Nr. 1956c**

B) Vorbereitung und Durchführung eines Planungswettbewerbs

Stadtbezirk 5 – Au-Haidhausen

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 06939

**Vorblatt zur Beschlussvorlage des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung
vom 09.11.2022 (VB) Öffentliche Sitzung**

Inhaltsverzeichnis

I. Vortrag der Referentin.....	1
A) Fortschreibung des Aufstellungsbeschlusses Nr. 1956 und Aufstellung des Teilbauungsplans mit Grünordnung Nr. 1956c.....	1
1 Planungsanlass.....	1
2 Beschlusslage, bisheriger Planungsverlauf.....	2
3 Ausgangssituation.....	4
3.1 Lage des Planungsgebiets im Stadtgebiet, Umgriff, Größe, Baubestand, Umgebung.....	4
3.2 Planungsrechtliche Situation.....	5
3.3 Erschließung.....	8
3.4 Grünordnung.....	9
3.5 Altlasten.....	10
3.6 Immissionen.....	11
4 Ziele und Eckdaten der Planungen.....	11
4.1 Allgemeine Planungsziele.....	11
4.2 Art und Maß der baulichen Nutzung, Höhenentwicklung.....	13
4.3 Grün- und Freiraum, Klimaanpassung und Artenschutz.....	14
4.4 Nachhaltigkeit, Klimaschutz, Energie.....	15
4.5 Mobilität.....	15
4.6 Immissionsschutz.....	16
5 Verfahren gemäß § 13a Baugesetzbuch (BauGB) - beschleunigtes Verfahren.....	17
6 Sozialgerechte Bodennutzung.....	18
B) Durchführung eines Ideen- und Planungswettbewerbs.....	19
II. Antrag der Referentin Ich beantrage Folgendes:.....	21
III. Beschluss nach Antrag.....	22

Telefon: 0 233 26086
0 233 22918
0 233 25097
Telefax: 0 233 24213

Referat für Stadtplanung und Bauordnung

Stadtplanung
PLAN-HA II/21 P
PLAN-HA II/20 V
PLAN-HA II/52

**Teilbebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1956c
Haidenauplatz (nordöstlich und südwestlich),
Bahnlinie München - Rosenheim (nordwestlich)
zwischen Leuchtenbergring und Ostbahnhof
(Teiländerung des Bebauungsplanes Nr. 491)**

**A) Fortschreibung des Aufstellungsbeschlusses Nr. 1956 vom 28.07.2004 und der
Erweiterung des Aufstellungsbeschlusses vom 20.02.2008;
Aufstellung des Teilbebauungsplans mit Grünordnung Nr. 1956c**

B) Vorbereitung und Durchführung eines Planungswettbewerbs

Stadtbezirk 5 – Au-Haidhausen

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 06939

Anlagen:

1. Lage mit Stadtbezirkseinteilung
2. Übersichtsplan zum Aufstellungsbeschluss Nr. 1956
3. Grundlagenplan
4. Stellungnahme des BA 05

**Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung
vom 09.11.2022 (VB)**

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin

Zuständig für die Entscheidung ist die Vollversammlung des Stadtrats gemäß § 2 Nr.3 Geschäftsordnung des Stadtrats der Landeshauptstadt München nach Vorberatung im Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung.

A) Fortschreibung des Aufstellungsbeschlusses Nr. 1956 und Aufstellung des Teilbebauungsplans mit Grünordnung Nr. 1956c

1 Planungsanlass

Die Grundstückseigentümerin Omnia Grundstücks-GmbH & Co. Objekt Haidenauplatz KG, eine Projektgesellschaft der HVB Immobilien AG - eine Tochtergesellschaft der UniCredit Bank AG - (HVB) beabsichtigt, im nordöstlichen Teil des Planungsgebiets ein zweites Headquarter (HQ2) - in Ergänzung des bestehenden Headquartiers an der Arabellastraße 12 - zu entwickeln. Alle zentralen Einheiten am Standort München sollen in diesem neuen Gebäude zusammengeführt werden. Zugleich besteht die Notwendigkeit, für das hier zu behandelnde Planungsgebiet ein neues städtebauliches und freiraumplanerisches Konzept zu entwickeln, da sich seit Einstellung der

Planungen aufgrund der darauf folgenden Anpassungen zur Lage der 2. Stammstrecke im Jahr 2010 die Rahmenbedingungen erheblich geändert haben. Die Planfeststellung der DB AG für die 2. Stammstrecke belegt mit ihren aktuellen Planungen Grundstücke der HVB mit bahnbetriebsbezogenen Einrichtungen und Baustelleneinrichtungsflächen. Aufgrund des hohen Entwicklungsdrucks der HVB und der anstehenden Veränderung der Planfeststellung durch die DB AG haben sich die beiden Beteiligten auf eine Abstimmung und Freistellung von Teilen des Planungsgebiets zur kurzfristigen Entwicklung des HQ2 verständigt.

Um angesichts der städtebaulichen Bedeutung dieses Standortes an der Stadteinfahrt zum Ostbahnhof und am Mittleren Ring ein architektonisch und freiraumplanerisch überzeugendes Projekt zu realisieren, besteht zwischen der Landeshauptstadt München und der Grundstückseigentümerin Einvernehmen, für das Areal einen Planungswettbewerb (Gesamtkonzeption mit Realisierungsteil) durchzuführen. Der Wettbewerb soll ein tragfähiges städtebauliches, freiraumplanerisches und verkehrliches Konzept für das gesamte Planungsgebiet erbringen, das im Sinne einer gesamtheitlichen Betrachtung Bezüge zur Nachbarschaft aufnimmt. Mit einem Realisierungswettbewerb für das HQ2 wird der erste Baustein zur Umsetzung entwickelt.

Aufgrund der zeitlich gestaffelten Verfügbarkeit der heute noch bahnrechtlich gewidmeten Grundstücke erfolgt die Entwicklung und Umsetzung in zwei Schritten. Zunächst soll das HQ2 (1. Entwicklungsbereich) entwickelt und realisiert werden, in einem zweiten Schritt, nach Fertigstellung der 2. Stammstrecke, die weiteren Flächen (2. Entwicklungsbereich) im Westen (siehe Anlage 3).

Der vorliegende Beschluss soll die planerischen Ziele und Eckdaten für die Gesamtkonzeption im Umgriff des Aufstellungsbeschlusses vorgeben. Für die planungsrechtliche Umsetzung des 1. Entwicklungsbereiches ist zeitnah die Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans mit Grünordnung für den Bereich des HQ2 geplant.

Die Grundstückseigentümerin HVB versteht den Neubau als klares Bekenntnis zu ihrem Heimatstandort München. Es werden nach Aussagen des Projektentwicklers moderne Büroflächen geschaffen, die neue flexible Arbeitsformen unterstützen. Das zu realisierende Projekt steht im Einklang mit den Werten der Bank bezüglich Nachhaltigkeit und soll höchsten ökologischen Standards entsprechen.

2 Beschlusslage, bisheriger Planungsverlauf

Der langjährige Planungsprozess seit 2001 führt zu einer komplexen Beschluss- und Planungsgrundlage für die städtebauliche Entwicklung des Planungsgebietes, die sich wie folgt zusammenfassen lässt:

- Erster städtebaulicher und landschaftsplanerischer Ideenwettbewerb im Jahr 2001: Teilgebiet einer Gesamtstrukturplanung für den Bereich „Rund um den Ostbahnhof“ mit dem heutigen Werksviertel und den von der Bahn freigegebenen Entwicklungsflächen im Umfeld des Ostbahnhofes;
- Beschluss zur Aufstellung eines Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 1956 vom 28.07.2004 für das Planungsgebiet. Neben Eckdaten für die Weiterentwicklung des Gebietes Vorgaben zum Umbau des S-Bahnhofs Leuchtenbergring und Errichtung einer Fußgängerbrücke für eine stadtteilübergreifende Fußgängerbrücke; Mitwirkungserklärung der Grundeigentümerin zur Mitfinanzierung der Brücke;
- Parallel Konkretisierung des Trassenverlaufs der 2. Stammstrecke mit Tunnelbauwerk im Bereich des Haidenauplatzes, Einleitung des Planfeststellungsverfahrens durch die DB AG auch für den östlichen dritten Abschnitt der 2. Stammstrecke;
- Zweiter vertiefender Wettbewerb für das Planungsgebiet in Form eines Gutachterverfahrens durch die Grundeigentümer im Jahr 2006 als Überarbeitung der Gesamtstrukturplanung aus dem Jahr 2001; Bekanntgabe des Gutachtenergebnisses am 19.07.2006 (Sitzungsvorlage Nr. 02-08 / V 08356);
- Beschluss zur Erweiterung des Aufstellungsbeschlusses Nr. 1956; (Sitzungsvorlage Nr. 02-08 / V 11428) vom 20.02.2008; Erweiterung des Planungsbereiches Südtail entlang Orleansstraße zur Sicherung der kommunalen Planungshoheit (siehe Anlage 2);
- Planfeststellungsbeschluss nach Eisenbahnrecht für den östlichen dritten Abschnitt der 2. Stammstrecke (PFA 3 neu) vom 25.04.2016;
- Seit ca. 2020 neue Ausarbeitung von Planfeststellungsunterlagen - PFA 3 Ost- mit Änderung des Trassenverlaufs; zusätzlicher neuer Bahnsteig am S-Bahnhalte Leuchtenbergring führt zu einer größeren Inanspruchnahme von Flächen der HVB für die DB AG.

Der Aufstellungsbeschluss aus dem Jahr 2008 (Sitzungsvorlage Nr. 02-08 / V 11428) umfasste u.a. die inhaltliche und konzeptionelle Zusammengehörigkeit der Bauflächen nördlich und südlich des Haidenauplatzes. Für den nördlichen Planungsteil wurden die städtebaulichen und grünplanerischen Zielsetzungen mit Entwicklung eines Bürostandortes mit Hochpunkt am Leuchtenbergring sowie bedarfsgerechte und qualitätvolle Erholungsflächenversorgung benannt.

Auf Grundlage konkreter Planungen der DB AG für den PFA 3 Ost hatten sich das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, die Grundstückseigentümerin und DB AG darauf verständigt, das Planungsgebiet südlich des Haidenauplatzes entlang der Orleansstraße losgelöst vom nördlichen hier gegenständlichen Planungsgebiet als Teilbebauungspläne Nr. 1956a und Nr. 1956b (Orleanshöfe) vorgezogen fortzuführen.

Für das nördliche Planungsgebiet ruhte das Bebauungsplanverfahren, vor allem weil die Inanspruchnahme von Flächen in diesem Bereich für die Baustelleneinrichtung der 2. Stammstrecke umfangreich ist und die vorgesehenen Änderungen der Trassenführung der Gleise, der bahnbegleitenden Anlagen sowie der Fußgängerbrücke mit Rampenanlagen zu erheblichen Veränderungen der planerischen Rahmenbedingungen führen.

Mit der beabsichtigten Entwicklung des HQ2 auf einen Teilbereich durch die Grundeigentümerin verändert sich die Situation grundlegend. Mit dem Ziel, ein zweites Headquarter für die HVB auf eigenem Grund am Leuchtenbergring zu errichten, ist diese seit einiger Zeit in konstruktiven Gesprächen mit der DB Netz AG über die „Freigabe“ des für das HQ2-Gebäude benötigten Baugrundstücks. Nach derzeitigem Gesprächsverlauf zeichnet sich ab, dass für dieses Baugrundstück die Baustelleneinrichtungsfläche verändert/reduziert und im Hinblick auf diese Flächenreduzierung eine Anpassung der Planfeststellungsunterlagen für den PFA 3 Ost erfolgen kann, so dass die Überplanung und Bebauung des Grundstücks parallel zu den Bauarbeiten an der 2. Stammstrecke möglich ist.

Diese nicht unerhebliche Änderung der Rahmenbedingungen für die Projektentwicklung durch den geänderten Trassenverlauf der 2. Stammstrecke sowie der neuen Lagen des Rampenbauwerks hat direkte Auswirkungen auf die bisher mit Beschlüssen gesetzten städtebaulichen und freiraumplanerischen Zielsetzungen. Die Aufstellungsbeschlüsse vom 28.07.2004 und vom 20.02.2008 (Sitzungsvorlage Nr. 02-08 / V 11428) sollen nun den veränderten Rahmenbedingungen angepasst und mit dieser Beschlussvorlage fortgeschrieben werden. Diese Beschlussvorlage berücksichtigt die im Beschluss des Stadtrates vom 20.10.2021 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03873) „Klimaneutrales München bis 2035“ genannten Ziele und Umsetzungsstrategie des Referats für Stadtplanung und Bauordnung. Im weiteren Planungsverfahren für dieses Planungsgebiet werden diese Ziele und Strategien in den sogenannten Klimafahrplan für städtebauliche Planungen und die Bebauungsplanung umgesetzt. Die Vorlage dient der Grundeigentümerin als Grundlage zur Auslobung eines Planungswettbewerbs.

3 Ausgangssituation

3.1 Lage des Planungsgebiets im Stadtgebiet, Umgriff, Größe, Baubestand, Umgebung

Das Planungsgebiet liegt im nordöstlichen Teil des 5. Stadtbezirks – Au-Haidhausen. Es befindet sich nordöstlich des Haidenauplatzes auf dem Areal zwischen Berg-am-Laim-Straße und Leuchtenbergring. Im Süd-Osten wird es von der Bahnlinie München - Rosenheim und den Gleisanlagen der S-Bahn begrenzt, dort liegt der S-Bahnhof Leuchtenbergring.

Das Planungsgebiet umfasst eine Fläche von etwa 4 ha. Die Grundstücke befinden sich im Wesentlichen im Eigentum der Omnia Grundstücks-GmbH & Co. (HVB) sowie der Landeshauptstadt München.

Das Planungsgebiet ist derzeit mit seiner rückwärtigen Lage in Bezug auf Haidhausen eine Brachfläche entlang der südlich verlaufenden Bahntrasse. Die Bahntrasse sowie der im Osten angrenzende Verlauf des Mittleren Rings in Tieflage bilden eine starke städtebauliche Zäsur zu den benachbarten Gebieten.

Entlang der Grillparzerstraße und direkt angrenzend an das Planungsgebiet schließen sich sechs- und siebengeschossige Bürokomplexe im Nordwesten an.

Nördlich des Planungsgebiets liegt ein eingeschossiger Baumarkt mit Tiefgarage sowie die städtische Fridtjof-Nansen-Realschule. Östlich der Bothestraße bis hin zum Leuchtenbergring wurde im Jahr 2012 ein neuer Hotel- und Bürokomplex direkt am Planungsgebiet errichtet.

3.2 Planungsrechtliche Situation

3.2.1 Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung

Im Flächennutzungsplan (FNP) ist im Planungsgebiet Gewerbe dargestellt. Der integrierte Landschaftsplan sieht für das gesamte Planungsgebiet vorrangige Maßnahmen zur Verbesserung der Grünausstattung vor, entlang der Bahntrasse sowie in Richtung Innenstadt sind übergeordnete Grünbeziehungen dargestellt.

3.2.2 Bestehende Bebauungspläne / Bauliniengefüge

Die planungsrechtliche Beurteilung des Areals richtet sich nach § 35 des Baugesetzbuches (BauGB) bzw. in den bebauten Randbereich nach § 34 BauGB. Zwischen Grillparzerstraße und Planungsgebiet, im Bereich der Erweiterung der Stichstraße besteht ein einfacher übergeleiteter Bebauungsplan gemäß § 30 Abs. 3 BauGB, der eine Baulinie entlang der Grillparzerstraße vorsieht.

In die vorgesehene Planung einbezogen wird die Teiländerung des Bebauungsplans Nr. 491 „Bothestraße“, rechtsverbindlich seit 04.07.1968. Der Bebauungsplan sieht am Ende der Bothestraße einen Wendehammer vor. Im Zuge der Überplanung des Gebietes wird eine Neukonzeption der Erschließung der Grundstücke erforderlich.

Für den Bereich entlang des Leuchtenbergrings besteht ein einfacher Bebauungsplan gemäß § 30 Abs.3 BauGB in Form einer Straßenbegrenzungs- und einer Baulinie.

3.2.3 Planfeststellung Richard-Strauss-Tunnel / Leuchtenbergring

Östlich an das Planungsgebiet grenzt die Planfeststellung zur Errichtung des Richard-Strauss-Tunnels / der Leuchtenbergring-Unterführung an. Die Baumaßnahmen hierzu sind abgeschlossen und der Tunnel wurde im Juli 2009 eröffnet.

Gemäß der Planfeststellung ist zur Errichtung eines Abluftkamins mit Abluftschacht, der teilweise bereits als Vorhaltemaßnahme beim Tunnelbau schon errichtet wurde, westlich neben dem Tunnelausfahrtsportal auf der oberen Geländekuppe eine Fläche vorzuhalten.

Die Vorhaltefläche liegt vor der südöstlichen Ecke des neu errichteten Hotel- und Bürokomplexes. Hier endet die bisher als Zufahrtsstraße zur Erschließung des Hotels errichtete bereits planungsrechtlich festgesetzte Straßenverkehrsfläche. Die Straßenverkehrsfläche soll mit dem vorgesehenen Bebauungsplanverfahren erweitert festgesetzt und in Richtung Westen als öffentliche Straßenfläche verlängert werden. Bei der späteren Planung und Herstellung dieser Erschließungsstraße, die hier im Einrichtungsverkehr vom Leuchtenbergring nach Süden den Verkehr leiten wird, ist das bereits errichtete Schrankensystem zu berücksichtigen. Im Falle tunnelbetrieblicher sowie ereignisbedingter Erfordernisse gewährleisten diese und alle weiteren Schranken die vollautomatische Sperrung der gesamten Tunnelkette. Zudem kann im Falle einer tunnelbetrieblichen sowie ereignisbedingten Sperrung des Leuchtenbergrings bzw. der Tunnelkette der Verkehrsabfluss aus dem Planungsgebiet über die Bothestraße gewährleistet werden.

Der Bebauungsplan mit dem zukünftigen Baugrundstück greift in die zwingend nach Maßgabe des Planfeststellungsbeschlusses zu berücksichtigende Vorhaltefläche ein. Die verkehrliche Erschließung wird auch unter Berücksichtigung der Vorhaltefläche für den Abluftschacht und Abluftkamin mit geringer Einschränkung auf das zukünftige Planungsvorhaben möglich sein. Die zukünftig möglicherweise notwendige Errichtung des Abluftkamins wird somit durch den zukünftigen Bebauungsplan bzw. das Bauvorhaben nicht verhindert oder behindert werden. Vorbehaltlich eines Planänderungsverfahrens sind damit aber Optionen für eine Verlagerung nicht ausgeschlossen. Im Rahmen des aufzustellenden Bebauungsplanes können Alternativen untersucht werden. Im geplanten Wettbewerb besteht die Möglichkeit, unter noch zu formulierenden technischen Vorgaben, Vorschläge für die Lage sowie Lösungen für bestehende notwendige Bauwerke, wie zum Beispiel Stützwände und Pumpstationen, zu erarbeiten.

3.2.4 Bahnrechtlich gewidmete Flächen und Planfeststellungsverfahren 2. Stammstrecke, Fußgängerbrücke über die Bahnanlagen

Entlang der Bahnlinie befinden sich im Planungsgebiet folgende bahnrechtlich gewidmete Flächen: Flurstücke (Fl.)Nrn. 18274/6, -/7, -/8, -/9, -/10 der Gemarkung München,S.9, sowie Fl.Nrn. 430/70 und -/71 der Gemarkung Berg am Laim.

Das Planungsgebiet liegt in großen Teilen im Planfeststellungsabschnitt 3 (PFA 3 Ost) – Bereich westlich des Isarufers bis östlich Leuchtenbergring – für die Planung der 2. Stammstrecke. Die Vorhabenträgerin DB AG verfolgt aktuell für diesen Abschnitt zwei Planungsalternativen.

Geänderte Rahmenbedingungen haben die Vorhabenträgerin bewogen, die vom Eisenbahn-Bundesamt bereits genehmigten Planungen der 2. Stammstrecke (Planfeststellungsbeschluss zum abschnittsidentischen PFA 3 neu vom 25.04.2016), teilweise umzuplanen. Für die neu erstellten Planungsunterlagen mit der geänderten Planung des PFA 3 Ost hat die öffentliche Auslegung der Planunterlagen in der Zeit vom 11.10.2021 bis 10.11.2021 nach Bekanntmachung im Amtsblatt der Landeshauptstadt München vom 30.09.2021 stattgefunden. Die Einwendungsfrist für die Betroffenen gegenüber der Anhörungsbehörde (Regierung von Oberbayern) endete am 10.12.2021. Das Planfeststellungsverfahren ist derzeit noch nicht abgeschlossen.

Der vorgenannte Planfeststellungsbeschluss vom 25.04.2016 und das daraus resultierende Baurecht für die 2. Stammstrecke bleiben von der neuen Planung unberührt. Die Vorhabenträgerin verzichtet mit der Antragstellung für den PFA 3 Ost nicht auf das bestandskräftige Baurecht für den PFA 3 neu, sondern hält ausdrücklich an dem vorgenannten Planfeststellungsbeschluss für den Fall fest, dass sich die beantragte Planung des PFA 3 Ost nicht verwirklichen lässt.

Die Änderungen des PFA 3 Ost betreffen unter anderem auch die unmittelbar südlich an das Planungsgebiet angrenzende künftige S-Bahn-Station Leuchtenbergring, die mit einem weiteren Bahnsteig nördlich der vorhandenen Bahnsteige auf drei Mittelbahnsteige erweitert werden soll, um eine deutlich verbesserte Betriebsabwicklung zu erreichen.

Im Zusammenhang mit der Aufwertung des S-Bahnhofes Leuchtenbergring ist die Errichtung einer Fußgängerbrücke auf die gegenüberliegende Seite der Gleisanlagen mit beiderseits umfangreichen Rampenbauwerken geplant. Bereits im vorhabenbezogenen Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1822 „Dingolfer Straße beiderseits zwischen Bahnlinie München – Rosenheim und Leuchtenbergring“, rechtsverbindlich seit 30.08.2002 wurde die Errichtung der Brücke planungsrechtlich verankert. Die Vorprojektgenehmigung für diese Brücke wurde am 20.07.2004 im Bauausschuss genehmigt (Sitzungsvorlage Nr. 02-08 / V 04404). Darin wurde das Baureferat beauftragt, die Entwurfs- und Genehmigungsplanung zu erarbeiten und diese in das von der DB AG durchzuführende Planfeststellungsverfahren zur 2. Stammstrecke einzubringen.

Mit der optimierten Planung zum PFA 3 Ost (geänderte Trassenführung, neuer Bahnsteig) war diese Brückenplanung zu überarbeiten und an die Planung der DB anzupassen. Die Anpassungen sind Teil der Planunterlagen für das Planfeststellungsverfahren PFA 3 Ost.

Die mit der Realisierung der Fußgängerbrücke und der 2. Stammstrecke verbundenen baulichen Einrichtungen bestimmen erheblich die planerischen

Möglichkeiten im 1. Entwicklungsbereich. Die Einbindung des Rampenbauwerks für die Brücke und dessen Erschließung, die bahnbetrieblich notwendigen Nebengebäude und die Feuerwehraufstellflächen des Tunnelportals müssen in einem planerischen Gesamtkonzept erfolgen. Dazu gehört auch die Verortung einer Fahrradabstellanlage im öffentlichen (Frei-)Raum. Das nördliche Rampenbauwerk des Stegs kommt in der im weiteren Verfahren geplanten Zone ökologischer Vernetzung zum Liegen, welche nördlich entlang der Bahntrasse verläuft. Die räumliche Konzeption der verschiedenen Funktionen an dieser Stelle muss wesentlicher Aufgabenschwerpunkt für die zukünftige Planung und den Wettbewerb sein.

Aufgrund der Abhängigkeiten und engen Verzahnung zwischen den Baumaßnahmen der 2. Stammstrecke und dem Brückenbau wird die Realisierung des Brückenprojektes gemeinsam mit der DB AG im Rahmen des Projektes zur 2. Stammstrecke betrieben. Die gesteckten Rahmenbedingungen zur Realisierung des Brückenbauwerkes sind auch bei den künftigen Entwicklungen des Planungsgebietes zu berücksichtigen.

Soweit das Planungsgebiet in den Umgriff des Planfeststellungsverfahrens PFA 3 Ost einbezogen ist, besteht hierfür eine Veränderungssperre nach § 19 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG). Die betroffenen Flächen unterliegen jedoch nur für die Dauer des Baus der 2. Stammstrecke dem Bahnfachplanungsrecht. Mit Abschluss der Baustelle entfällt der Vorbehalt der Veränderungssperre. Es bedarf keiner formalen Entwidmung. Die Teilfläche, die für die Baumaßnahme des HQ2 erforderlich ist (1. Entwicklungsbereich bzw. zukünftiges Gebiet des vorhabenbezogenen Bebauungsplans mit Grünordnung), soll nach den Gesprächen mit der DB künftig und abweichend von dem bisherigen Planfeststellungsbeschluss vom 25.04.2016 nicht mehr als Baustelleneinrichtungsfläche der DB AG für die Baumaßnahmen der 2. Stammstrecke in Anspruch genommen werden.

Die Vorhabenträgerin DB AG und die Grundeigentümerin HVB werden eine entsprechende Vereinbarung schließen. Die Vorhabenträgerin beabsichtigt, die notwendige Planänderung in dem derzeit laufenden Planfeststellungsverfahren einzubringen. Nach dieser Planänderung kann das HQ2-Grundstück in die kommunale Planungshoheit übergehen und so die Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans für das HQ2-Grundstück ermöglichen.

3.3 Erschließung

Das Planungsgebiet ist durch die unmittelbare Lage am S-Bahnhof Leuchtenbergring sowie durch die gute Erreichbarkeit mehrerer Straßenbahn- und Busverbindungen sehr gut an das öffentliche Personennahverkehrsnetz angebunden. Der ca. 850 m entfernte Ostbahnhof bietet eine Anbindung an das Schienenfernverkehrsnetz.

Die geplante Fußgängerbrücke wird die barrierefreie Anbindung an den S-Bahnhof übernehmen. Die Zugangsbauwerke am nördlichen und südlichen Ende

der Brücke bestehen aus Treppen-, Aufzugs- und Rampenanlagen mit zu überwindenden Höhen von 7 m bzw. 7,5 m. Die Rampenneigung mit Zwischenpodesten gewährleistet eine barrierefreie Erschließung sowie eine Fahrradmitbenutzung. Auf beiden Seiten der geplanten Brücke sind in ausreichender Anzahl hochwertige Fahrradabstellanlagen zum Zweck des B+R (Bike+Ride) zu berücksichtigen.

Die umgebenden Hauptverkehrsstraßen, die Grillparzer- und Einsteinstraße sowie der Leuchtenbergring gewährleisten zwar eine gute Erreichbarkeit des Planungsgebietes, die innere Erschließung erfolgt derzeit jedoch nur über zwei Stichstraßen, die im Rechtsfahrtsinn an die Einstein- bzw. Grillparzerstraße angebunden sind.

Fußwege sind an den angrenzenden örtlichen Haupt- und Nebenstraßen vorhanden.

Eine Hauptradverbindung verläuft zwischen Ostbahnhof und Haidenauplatz entlang der Orleansstraße, eine Nebenverbindung von der Kirchenstraße über den Haidenauplatz weiter in Richtung Berg-am-Laim-Straße.

Für den Radverkehr sollen am S-Bahnhalt großzügige, platzsparend angeordnete und gut erreichbare Abstellmöglichkeiten angeboten werden. Es sind auf beiden Seiten mind. 200 Fahrradabstellplätze, die ggfs. aufwärtskompatibel durch z.B. Doppelstockanlagen sind, einzuplanen.

3.4 Grünordnung

Klima

Laut Klimafunktionskarte stellt das Planungsgebiet eine Grün- und Freifläche mit sehr hoher bioklimatischer Bedeutung dar, die (unabhängig von der aktuellen Nutzung) eine wichtige bioklimatische Bedeutung für das lokale Klima vor Ort und den Aufenthalt am Tage hat. Diese bioklimatische Funktion muss durch die Schaffung einer zusammenhängenden klimarelevanten Grünfläche im Gebiet auch in Zukunft erhalten bleiben. Im Bereich der angrenzenden Bahngleise sind Flächen mit Luftaustauschpotential vorzufinden (Ventilationsbahn). Entlang der Gleisflächen zwischen Trudering und Berg am Laim verläuft eine übergeordnete Kaltluftleitbahn. Das Planungsgebiet profitiert von der räumlichen Nähe zur Kaltluftleitbahn. Die umliegenden Siedlungsflächen sind aufgrund des hohen Versiegelungsgrades und der dichten Bebauung bei gleichzeitiger Unterversorgung mit Grün- und Freiflächen bioklimatisch weniger günstig bis ungünstig. Die Planung hat voraussichtlich keine Auswirkungen auf die Funktionsweise der östlich gelegenen Kaltluftleitbahn, da diese aufgrund der unbebauten Gleisflächen gesichert ist. Die hohe klimatische Bedeutung der Freifläche wird zudem durch einen derzeitigen geringen Versiegelungsgrad im Planungsgebiet verstärkt. Es ist davon auszugehen, dass eine Versickerung anfallenden Niederschlags auf den Freiflächen weitestgehend möglich ist und sich der Wasserhaushalt voraussichtlich im Gleichgewicht befindet. Durch das geplante Bauvorhaben werden neue Flächen versiegelt, womit sich die bioklimatische Situation potentiell verschlechtert und sich der

Oberflächenabfluss und somit das Starkregenrisiko im Vergleich zur Bestandssituation erhöht. Um diese negativen Auswirkungen möglichst gering zu halten, sind umfangreiche Maßnahmen zur Klimaanpassung vorzusehen (siehe Kap. 4).

Naturhaushalt

Das Planungsgebiet befindet sich naturräumlich in der Münchner Ebene, auf der Föhringer Hochterrasse und kann als eben betrachtet werden. Der höchste Grundwasserstand (HW1940) für den Planungsbereich Haidenauplatz liegt bei 521,80 - 522,30 m ü NHN. Der Bemessungswasserstand für das Planungsgebiet beträgt einschließlich 30 cm Sicherheitszuschlag 522,10 - 522,60 m ü NHN.

Vegetation und Biotopfunktion

Auf den ehemaligen Rangierflächen der Bahn sind in Teilbereichen aufgrund des Standortmosaiks typische bahnbegleitende Ruderalflure mit Magerrasenanteil entstanden. Im übrigen Planungsgebiet sind punktuelle Baumpflanzungen sowie lineare Gehölzstrukturen durch Sukzession vorhanden. Die Fläche wird durch die Planungen und den Bau der 2. Stammstrecke in seinem derzeitigen Zustand grundlegend verändert und muss laut Planfeststellung nach den Baumaßnahmen anschließend wieder als Magerfläche hergestellt werden. Für den Biotopverbund enthält das Arten- und Biotopschutzprogramm der LHM (ABSP) für das Plangebiet u.a. die Entwicklungsziele „Ausdehnung und Entwicklung von Trockenstandorten“ sowie „Aufwertung von Bahnbegleitflächen“ für die Entwicklung von Trockenlebensräumen. Die Ziele der Klimaanpassung müssen im weiteren Verfahren mit den Zielen des Biotopverbundes gespiegelt und verbunden werden.

Wenige hundert Meter entfernt in östlicher Richtung liegen große landesweit und überregional bedeutsame, artenschutzrelevante Bahnbegleitflächen, teilweise handelt es sich um Biotopentwicklungsflächen. Die Funktionen des Planungsgebiets innerhalb des Biotopverbundes müssen abgebildet werden. Innerhalb des Planungsgebiets sind keine Biotope kartiert.

Erholungsflächenversorgung

Das Planungsgebiet weist derzeit aufgrund seiner fehlenden Zugänglichkeit für die Öffentlichkeit sowie durch die Nutzung als Baustelleneinrichtungsfläche für die 2. Stammstrecke kein Potential für eine Erholungsnutzung auf. Hinsichtlich der Versorgung mit öffentlichen Grün- und Freiflächen weist der Stadtteil Haidhausen deutliche Defizite auf.

Als nächst gelegene öffentliche Grünflächen sind die Grünanlagen Flurstraße, Haidenaupark und Hypopark zu nennen.

3.5 Altlasten

Das Planungsgebiet wurde durch die DB AG ursprünglich als Freiladehof mit mehreren Rangier-, Lade- und Abstellgleisen sowie einer Güterhalle genutzt. Diese Gebäude sind bereits abgebrochen. Für diese Flächen wurden mehrere umfangreiche Altlastenuntersuchungen durchgeführt. Im Bereich der Planungen

liegen demnach oberflächennah schadstoffhaltige Auffüllungen vor, die im Rahmen der Baugrubenerstellung für die jeweiligen Gebäude fachgerecht zu entsorgen sind. Eine öffentlich-rechtliche Handlungserfordernis zur Sanierung besteht gemäß Auskunft des Referates für Klima und Umwelt nicht. Hinweise auf mögliche – von Nachbargrundstücken ausgehende - Grundwasserbelastungen werden im Rahmen einer Grundwasseruntersuchung geprüft. Nach derzeitigem Stand wird die Bewältigung der Altlasten positiv beurteilt.

3.6 Immissionen

Lärm

Aufgrund der Nähe zu den südlich gelegenen Bahnstrecken und den Hauptverkehrsstraßen (allen voran dem Mittleren Ring/ Leuchtenbergring) treten im Bereich des Plangebietes hohe bis sehr hohe Verkehrslärmpegel auf. Aufgrund der Vielzahl an gewerblichen Nutzungen in der unmittelbaren Nachbarschaft liegt eine gewerbliche Anlagenlärmvorbelastung vor.

Luftschadstoffe

Aufgrund der Nähe zu den Hauptverkehrsstraßen (allen voran dem Mittleren Ring/Leuchtenbergring) treten Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV im Bereich des Planungsgebietes auf.

Erschütterungen

Im Planungsgebiet treten entlang der im Süden angrenzende Bahntrasse Erschütterungen auf.

Elektromagnetische Felder

Aufgrund der Nähe des Plangebietes zu den südlich gelegenen Bahntrassen treten elektrische und magnetische Felder auf.

4 Ziele und Eckdaten der Planungen

Unter Berücksichtigung der oben aufgeführten, gegenüber der bisherigen Beschlusslage teilweise neuen Rahmenbedingungen und den Anforderungen an das Planungsgebiet werden die bereits in den Beschlüssen von 2004 und 2008 (Sitzungsvorlage Nr. 02-08 / V 11428) genannten Eckdaten angepasst und fortgeschrieben.

4.1 Allgemeine Planungsziele

Städtebau

- Nutzbarmachung einer innerstädtischen Brachfläche im Sinne einer nachhaltigen Innenentwicklung
- Schaffung einer qualitativ hochwertigen Stadtkante entlang der Bahnlinie
- Schaffung einer innerstädtischen, verdichteten Mischung von Dienstleistungen, modernem Gewerbe, Einzelhandel, Gastronomie- und Freizeitnutzungen

- Schaffung eines prägenden Quartierzeichens entlang der Bahnstrecke am S-Bahnhof Leuchtenbergring mit einer Höhe bis zu 60 m nach den Maßgaben für den Bereich „Höhenprofil gestalten“ des Entwurfes zur Hochhausstudie, Stand 2020 für München
- Schaffung eines gut sichtbaren und nutzbaren Stadtraums als Auftakt in das neue Stadtquartier bzw. als Zugang zum S-Bahnhof Leuchtenbergring

Grün- und Freiraum, Klimaanpassung und Artenschutz

- Schaffung einer zentralen, zusammenhängenden, möglichst großen, öffentlich nutzbaren klimatisch wirksamen Grünfläche mit hohem Baumanteil
- Schaffung eines zentralen, mit Großbäumen überstandenen öffentlichen Platzes für das Quartier
- Intensive Durchgrünung des Bebauungsplangebietes
- Schaffung bodengebundener Freiflächen
- Anlage und Versorgung mit bodengebundenen attraktiven, vielseitig und öffentlich nutzbaren ausreichend großen und zusammenhängenden Frei- und Erholungsflächen für dort Arbeitende (2m²/Arbeitsplatz)
- Berücksichtigung der Anforderungen an den Lärmschutz bei der Konzeption der Freiflächen, so dass eine Erholungsnutzung möglich ist
- Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel im Quartier durch einen hohen Anteil an grüner Infrastruktur sowie durch Regenwassermanagement nach dem Schwammstadtprinzip (Rückhalt, Verdunstung, Versickerung und Speicherung von Niederschlagswasser)
- Schaffung eines hohen Maßes an klimaangepasster Begrünung und Grünausstattung, auch in Form von extensiver und intensiver Dachbegrünung und Fassadenbegrünung , u.a. als Verdunstungsflächen und zur Wasserretention
- Beschränkung der Flächenversiegelung, sowohl durch Über- als auch Unterbauung auf das notwendige Maß;
- Erhalt von Bestandsbäumen und Neupflanzung von klimaresilienten Großbäumen auf nicht unterbauten Standorten, unter anderem mit dem Ziel, schattige Aufenthaltsbereiche und Wegeverbindungen sicherzustellen.
- Sicherstellung der Kaltluftversorgung und Durchlüftung des Planungsgebiets durch Gebäudestellung und -höhe sowie durch Freihaltezonen. Dabei sind mögliche Konfliktsituationen mit dem Lärmschutz zu thematisieren und zu berücksichtigen;
- Schaffung eines durchgehenden Biotopverbundkorridors entlang der Bahntrasse von mindestens 10 m Breite mit dem Schwerpunkt für Trockenlebensräume

- Bewältigung derartenschutzrechtlichen Fragestellungen innerhalb des Biotopkorridors und in den vorgesehenen Freiflächen

Verkehr

- Verbesserung der inneren Erschließung des Planungsgebietes für den motorisierten Individualverkehr bei gleichzeitiger Vermeidung von Durchgangsverkehr
- Schaffung einer neuen Fußgänger-Anbindung des Planungsgebietes an den S-Bahnhof Leuchtenbergring
- Verbesserung des Wegenetzes für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen innerhalb des Planungsgebiets und zwischen den angrenzenden Stadtquartieren
- Reduzierung der herzustellenden Stellplätze entsprechend der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt München und Förderung einer umweltgerechten und energieeffizienten Mobilität basierend auf dem sehr guten öffentlichen Personennahverkehr und Fernverkehr sowie den weiteren Verkehrsmitteln und multimodalen Diensten des Umweltverbunds

Lärmvorsorge

- Sicherstellung gesunder Arbeitsverhältnisse
- Entwicklung eines Schallschutzkonzeptes und planerische Bewältigung der auf das Planungsgebiet einwirkenden Emissionen

4.2 Art und Maß der baulichen Nutzung, Höhenentwicklung

Die Anforderungen der HVB unter Zugrundelegung des damaligen Gutachterergebnisses aus dem Jahr 2006 zeigen, dass eine Geschossfläche von etwa 62.000 m² im Quartier realisiert werden könnte. Auf den für die HVB entfallenen 1. Entwicklungsbereich für das HQ2 sollen 34.500 m² Geschossfläche für etwa 1.400 Arbeitsplätze aus dem eigenen Haus realisiert werden, der süd-westlich gelegene Bereich mit Büronutzung und sonstiger gewerblicher Nutzung (Dienstleistung, Gastronomie, kleinteiliger Einzelhandel) umfasst als neuer stadtweiter Bürostandort ca. 27.500 m².

Das HQ2 mit seiner Lage am Leuchtenbergring kann, wie bereits in der Konzeption aus dem Jahr 2006, als Quartierszeichen entwickelt werden. Der Standort liegt im aktuellen Entwurf der Hochhausstudie im Bereich „Höhenprofil gestalten“, wonach sich die mögliche Höhenentwicklung vorbehaltlich eines Nachweises der Qualitätskriterien mit seiner Wirkung auf das Quartier beziehen kann. Eine aktuelle Sichtfeldanalyse ergab, dass bis zu einer Gebäudehöhe von 60 m keine Beeinträchtigung des Stadtbildes – vor allem auch in historisch bedeutenden und sensiblen Sichtbeziehungen – zu verzeichnen ist. Die maximal

zulässige Höhenentwicklung im Planungsgebiet soll daher auf maximal dieses Maß inklusive aller technischen Anlagen begrenzt werden.

Das Planungsgebiet ist auf Grund seiner starken Lärmexposition gegenüber der Bahn und dem gewerblichen Umfeld und seiner gewerblichen Insellage für die Entwicklung von Wohnbauvorhaben städtebaulich nicht geeignet.

4.3 Grün- und Freiraum, Klimaanpassung und Artenschutz

Im neuen Stadtquartier werden die Wegeverbindungen aus dem nördlichen Einzugsbereich des S-Bahnhofs Leuchtenbergring gebündelt. Das Entree zum S-Bahnhof soll mit einem öffentlichen Platz markiert werden. Eine zusammenhängende öffentlich zugängliche Grünfläche mit Klimafunktion soll an zentraler Stelle im Quartier entstehen. Auf den Baugrundstücken sollen bodengebunden Erholungsflächen geschaffen werden.

Zentrales Element eines Konzepts wird die Schaffung einer zentralen, zusammenhängenden Grünfläche als „Klimafläche“ sein, auf der Klimaanpassungsmaßnahmen wie die Pflanzung von Großbäumen Entwicklung von Flächen für die Wasserretention und Versickerung stattfinden können. Diese Fläche wird durch einen hohen Anteil an grüner Infrastruktur sowie durch Regenwassermanagement nach dem Schwammstadtprinzip ergänzt. Erhalt von Bestandsbäumen und Neupflanzung von klimaresilienten Großbäumen auf nicht unterbauten Standorten fördert die Klimaanpassung und stellt schattige Aufenthaltsbereiche und Wegeverbindungen sicher.

Um die Kaltluftversorgung und Durchlüftung des Planungsgebiets aber auch die Lärmvorsorge sicherzustellen, muss auf eine entsprechende Gebäudestellung und -höhe sowie auf Freihaltezonen geachtet werden. Es ist ein Bebauungskonzept zu erarbeiten, das sowohl mit den Belangen des Stadtklimas und des Artenschutzes als auch mit den Belangen des Lärmschutzes verträglich ist.

Eine Beschränkung der Flächenversiegelung, sowohl durch Über- als auch Unterbauung auf das notwendige Maß sorgt für ausreichend Flächen auf denen das Schwammstadtprinzip Anwendung finden kann.

Entlang der Bahnanlage soll ein Biotopverbundkorridor möglichst ohne Störung durch die nahe angrenzende hohe Nutzungsdichte eingerichtet werden. Dieser soll sich mit einer Breite von mindestens 10 m entlang der südlichen Planungsgrenze erstrecken und auf der gesamten Länge von Erholungsnutzungen freigehalten werden. Der Korridor dient vorrangig dem Artenschutz und soll primär als Lebensraum bzw. zum Lebensraumverbund für Arten trockener und magerer Lebensräume dienen. Die Durchlässigkeit des Korridors soll möglichst auch im Nahbereich und innerhalb der unvermeidlichen Engstellen im Bereich des S-Bahnhofs und der geplanten Fußgängerbrücke sicher gestellt werden.

Erholungsflächen sind schalltechnisch günstig zu situieren bzw. durch geeignete aktive Schallschutzmaßnahmen vor Verkehrslärm (Schiene, Straße) zu schützen, sodass 59 dB(A) auf allen Erholungsflächen eingehalten werden.

4.4 Nachhaltigkeit, Klimaschutz, Energie

Mit der Überplanung des Areals will die Grundeigentümerin den aktuellen Ansprüchen an ein nachhaltiges Planen und Bauen gerecht werden. In den Auslobungsunterlagen zum Wettbewerb sollen die Anforderungen benannt werden.

Es wird die Schaffung eines mindestens klimaneutralen und klimaresilienten Quartiers angestrebt. Das Neubauquartier wird als Unterstützungsleistung im Sinne einer gesamtstädtischen Erreichung der Klimaneutralität auch für Bestandsquartiere gesehen. Damit dieses Ziel erreicht werden kann, sind die Vorgaben des „Klimafahrplans für städtebauliche Planungen und die Bebauungsplanung“ der Landeshauptstadt München im weiteren Planungs- und Realisierungsprozess zu beachten. Bei Planung und Realisierung der Gebäude im Quartier sind somit vielfältige Maßnahmen zum Klimaschutz (u.a. Solarenergienutzung, kompakte Bauformen) zu ergreifen.

Dem Maßnahmenplan CO₂-Neutralität München der Landeshauptstadt folgend wird das Projekt der HVB höchste energetische Qualitäten sowohl bezüglich des Energiebedarfs als auch bezüglich der Energiebedarfsdeckung aufweisen. Es ist das erklärte Ziel der HVB, CO₂-Neutralität unternehmensweit bis zum Jahr 2030 zu erreichen.

Für die Energieversorgung des Gebäudes wird ein Energiekonzept gefordert bzw. in Teilen vorgegeben, um die CO₂-neutrale Beheizung und weitere energie-ökologische Maßnahmen zu forcieren. Ein nennenswerter Anteil des Strombedarfs soll aus lokal erzeugter erneuerbarer Energie über Photovoltaik gedeckt werden. Zur Erzeugung können – abhängig vom Gebäudeentwurf – auch Teile der Fassadenflächen genutzt werden. Die Wahl kompakter Bauformen trägt zur Energieeffizienz bei.

Eine Zertifizierung im Rahmen eines anerkannten Zertifizierungssystems wird angestrebt.

4.5 Mobilität

Das Verkehrskonzept für das neue Quartier schlägt zwei Anschlusspunkte an das öffentliche Straßennetz vor:

- Anbindung des 1. Entwicklungsbereiches mit dem Projekt HQ2 über Bothestraße/Einsteinstraße im Rechtsfahrtsinn und über die Rampe Leuchtenbergring im Rechtsfahrtsinn.

- Anbindung des 2. Entwicklungsbereiches an die Grillparzerstraße auf Höhe einer bestehenden Anbindung gegenüber der Haidhauser Straße im Rechtsfahrstreifen

Eine Durchfahrtsmöglichkeit zwischen der Grillparzerstraße einerseits und der Bothestraße/Einsteinstraße bzw. dem Leuchtenbergring soll ausgeschlossen werden, um keinen Fremdverkehr (Schleichverkehr) aus der Umfahrung des stauanfälligen Knotenpunkts Einsteinstraße/ Grillparzerstraße in das Gebiet hineinzuziehen.

Die Fußgängerbrücke mit Fahrradmitbenutzung wird neben der barrierefreien Anbindung an die S-Bahn auch die Verbindung zwischen den beiden westlich und östlich liegenden Stadtquartieren Haidhausen und Berg-am-Laim übernehmen und den Fuß- und Radverkehr stärken.

Gemäß Verkehrsentwicklungsplan Radverkehr der Stadt München ist eine Radwegeverbindung im weiteren Umfeld des Planungsgebiets geplant. Hierzu wird die entlang der Orleansstraße vom Ostbahnhof kommende und am Haidenauplatz endende übergeordnete Radwegeverbindung aufgenommen und innerhalb des Planungsgebietes zum S-Bahnhaltepunkt fortgesetzt. Eine weitere Radanbindung an den S-Bahnhaltepunkt wird in Verlängerung der Bothestraße die Anbindung nach Norden darstellen.

Mit attraktiven Mobilitätsangeboten im Rahmen der Entwicklung eines Mobilitätskonzeptes für die Beschäftigten soll der motorisierte Individualverkehr im Planungsgebiet signifikant reduziert werden.

4.6 Immissionsschutz

Lärm

Im Bereich des Plangebietes ist mit hohen bzw. sehr hohen Verkehrslärmbelastungen zu rechnen. Dadurch werden Schallschutzmaßnahmen erforderlich, um gesunde Arbeitsverhältnisse zu schaffen. Für die gewerblichen Nutzungen (vorwiegend Büronutzung) kann dies voraussichtlich durch ausreichende Schalldämmmaße der Außenbauteile in Verbindung mit einer fensterunabhängigen Lüftung erfolgen.

Für die lärmbelasteten Freibereiche sind Freiraumkonzepte zu entwickeln, bei denen die verschiedenen Anforderungen hinsichtlich Erholungsnutzung, Lärmvorsorge, Artenschutz und Stadtklima sinnvoll kombiniert werden. Das Lärmschutzkonzept, v.a. die Anordnung der Lärmschutzwände, ist mit den Belangen des Artenschutzes und des Stadtklimas abzugleichen.

Luftschadstoffe

Aufgrund der Nähe des Planungsgebietes zu Hauptverkehrsstraßen (allen voran des Mittleren Rings) können Beeinträchtigungen aufgrund erhöhter Luftschadstoffbelastungen im Bereich des Planungsgebietes nicht ausgeschlossen werden. Betroffen davon ist gemäß einer gutachterlichen

lufthygienischen Vorabuntersuchung vor allem der östliche Bereich des Planungsgebietes, sodass an betroffenen Fassaden keine lüftungstechnisch notwendigen Fenster angeordnet werden dürfen. Zudem ist sicherzustellen, dass im Zuge des Planungsvorhabens mögliche, an den betroffenen Bestandsgebäuden der unmittelbaren Nachbarschaft entstehende Verschlechterungen der Immissionssituation durch geeignete technische Nachrüstungen (z.B. nicht öffnende Fenster in Kombination mit Lüftungsanlagen mit Ansaugöffnung von der Gebäuderückseite) ausgeschlossen werden.

Elektromagnetische Felder

Aufgrund der unmittelbaren Nähe des Planungsgebietes zu den südlich gelegenen Bahntrassen treten elektrische und magnetische Felder auf. Die Wirkungen der angrenzenden Niederfrequenz- und Hochfrequenzanlagen (Oberleitungen, S-Bahn-Stammstrecke) müssen anhand der Vorgaben der 26. BImSchV im Rahmen einer fachtechnischen Untersuchung geprüft und ggf. erforderliche Schutzmaßnahmen aufgezeigt werden.

Erschütterungen

Im Planungsgebiet treten entlang der im Süden angrenzende Bahntrasse Erschütterungen auf, die je nach Bebauungskonzept auch zu Sekundärluftschallbelastung führen können. Aufgrund der Nähe der geplanten Bebauung zu den Bahntrassen können somit schädliche Auswirkungen für den Menschen zunächst nicht ausgeschlossen werden. Daher sind Schutzmaßnahmen (z.B. (teil-)elastische Lagerung, bauliche Entkoppelung von Bauteilen, etc.) im Rahmen des anstehenden Bebauungsplanverfahrens zu prüfen.

5 Verfahren gemäß § 13a Baugesetzbuch (BauGB) - beschleunigtes Verfahren

Gemäß Aufstellungsbeschluss vom 30. Januar 2008 (Sitzungsvorlage Nr. 02-08/V 11428) wurde die Durchführung eines Verfahrens gemäß § 13a BauGB aufgrund der Gesamtbetrachtung aller geplanter Entwicklungen im weiteren Umfeld (Entwicklung des Werksviertels und der angrenzenden Nutzung der Bundesmonopolverwaltung für Branntwein auf der Ostseite der Bahnlinie München-Rosenheim) ausgeschlossen.

Mittlerweile wurde das Werksviertel auf Grundlage des rechtsverbindlichen Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 2061 entwickelt.

Die Nutzung Bundesmonopolverwaltung für Branntwein ist aufgegeben. Für das Gebiet bestehen Planungen gemäß Aufstellungsbeschluss vom 27.09.2017 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 09695) für eine weitere Gemeinbedarfsnutzung.

Diese Veränderungen haben zu einer erneuten Prüfung zur Durchführung eines Verfahrens gemäß § 13a für das Planungsgebiet geführt.

Das Planungsgebiet für den Bereich nordöstlich des Haidenauplatzes umfasst eine Fläche von ca. 4 ha. Nach aktuellem Planungsstand ist von einer Grundfläche von ca. 9.000m² auszugehen. Damit kann von einer zulässigen Grundfläche von deutlich weniger als 20.000m² ausgegangen werden. Zwischen

dem Bebauungsplan Nr. 1956a und b (Orleanshöfe) und dem Bereich nördlich der Berg-am-Laim-Straße besteht zwar ein räumlicher (da nur durch die Berg-am-Laim-Straße voneinander getrennt) und ggf. ein zeitlicher Zusammenhang. Ein sachlicher Zusammenhang ist aber entgegen der Intentionen der ursprünglichen Aufstellungsbeschlüsse aus 2004 und 2008 (Sitzungsvorlage Nr. 02-08 / V 11428) nicht erkennbar, da es sich u.a. um kein einheitliches Projekt handelt, die Vorhaben werden losgelöst voneinander betrachtet und verfahrensmäßig behandelt. Die in Aufstellung befindenden Bebauungspläne sind in ihrem Bestand nicht voneinander abhängig. Sie würden auch dann aufgestellt werden, wenn es den jeweils anderen nicht gäbe. Den Bebauungsplänen liegt kein planerisches Gesamtkonzept zu Grunde. Es handelt sich um einen Bebauungsplan der Innenentwicklung i.S.d. § 13a Abs.1 Satz 1 BauGB. Dies bezieht sich auch auf die sog. Außenbereichsinseln im Innenbereich (BVerwG Urt. v. 1.12.1972 – 4 C 6.17, BVerwGE 41, 227), also Flächen, die von einer baulichen Nutzung umgeben sind, also innerhalb des Siedlungsbereichs liegen, deren Bebaubarkeit aber sich aus § 34 BauGB ergebende Gründe entgegenstehen (so z.B. BayVerfGH Entsch. v. 13.7.2009 – Vf. 3-VII/09). Aufgrund der örtlichen Situation stellt das Planungsgebiet einen Außenbereich i.S.d. § 35 BauGB, dar. Als sog. Außenbereichsinsel im Innenbereich kann aber ein Verfahren zur Aufstellung eines Bebauungsplans der Innenentwicklung durchgeführt werden.

Es liegen weder im Projektumgriff noch in naher Nachbarschaft Natura-2000 Gebiete vor, weshalb von keiner wesentlichen Beeinträchtigung von Schutzgütern nach § 1 Abs. 6 Nr.7 b BauGB ausgegangen werden kann. Pflichten zur Vermeidung oder Begrenzung der Auswirkungen von schweren Unfällen nach § 50 Satz 1 Bundesimmissionsschutzgesetz sind nicht erkennbar. Östlich der Bahngleise und der Unterführung Leuchtenbergring war bis 31.März 2014 die Bundesmonopolverwaltung für Branntwein in Betrieb. Der Betrieb unterlag der Störfallverordnung (12. Bundesimmissionsschutzverordnung). Mit Aufstellungsbeschluss Nr. 2124 vom 27.08.2017 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 09695) wurde die Umstrukturierung dieses Standorts und die langfristige Sicherung von Gemeinbedarfsflächen beschlossen. Somit sind keine Auswirkungen schwerer Unfälle auf das Planungsgebiet zu erkennen.

Mit dem Bebauungsplan werden keine Nutzungen zulässig, die einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) unterliegen.

Ein Verfahren gemäß § 13a Abs.1 Satz 2 Nr. 1 BauGB kann für den neu zu entwickelnden Bereich nördlich der Berg-am-Laim-Straße folglich durchgeführt werden.

6 Sozialgerechte Bodennutzung

Die referatsübergreifende Arbeitsgruppe zur sozialgerechten Bodennutzung (SoBoN) wurde in ihrer Sitzung am 13.07.2022 über die Planungen und das weitere Vorgehen informiert. Die in dieser Sitzungsvorlage formulierten

städtebaulichen Zielsetzungen für den Aufstellungsbeschluss des Teilbebauungsplans mit Grünordnung Nr. 1956c weisen planungsursächliche Kosten und Lasten für die Landeshauptstadt München auf, insbesondere für Erschließungsanlagen.

Die Planungsbegünstigte hat eine aktuelle Grundzustimmung sowie Mitwirkungserklärung auf der Grundlage der novellierten SoBoN 2021 abgegeben.

B) Durchführung eines Ideen- und Planungswettbewerbs

Um ein qualitätsvolles Gesamtkonzept zu gewährleisten, ist durch die Eigentümerin des Planungsgebiets in enger Zusammenarbeit mit der Landeshauptstadt München die Auslobung eines Planungswettbewerbs geplant. Sowohl der Städtebau als auch die Freiraumplanung sind dabei essenzieller Teil der Wettbewerbsaufgabe. Die im Vortrag genannten Ausführungen zur Ausgangssituation sowie die städtebaulichen und landschaftsplanerischen Eckdaten und Rahmenbedingungen werden Gegenstand der Auslobung und weiter konkretisiert.

Der Wettbewerb soll als einstufiger, nicht offener Ideen- und Realisierungswettbewerb gemäß RPW 2013 durchgeführt werden. Das Verwaltungsgebäude der HypoVereinsbank (HQ2) mit den ursächlichen bodengebundenen Freiflächen soll dabei den Realisierungsteil (1. Entwicklungsbereich), die weiteren Flächen den städtebaulichen und landschaftsplanerischen Ideenteil (2. Entwicklungsbereich) bilden.

Zur Teilnahme am Wettbewerb sollen voraussichtlich 10 interdisziplinäre Arbeitsgemeinschaften aus Architektur- und Landschaftsarchitekturbüros eingeladen werden.

Die Landeshauptstadt München ist im Preisgericht zu beteiligen, wobei das Referat für Stadtplanung und Bauordnung durch Frau Stadtbaurätin Prof. Dr. (Univ. Florenz) Merk als FachpreisrichterIn vertreten wird. Ebenso sollen der Stadtrat durch Mitglieder der Stadtratsfraktionen und der Vorsitzende des Bezirksausschusses des 5. Stadtbezirkes sowie eine Stellvertreter*in im Preisgericht als Sachpreisrichter*innen vertreten sein. Vertreter*innen der zu beteiligenden Fachdienststellen werden je nach Bedarf als Sachverständige Berater*innen hinzugezogen.

Im Vorfeld des Wettbewerbes soll eine Bürgerinformationsveranstaltung durchgeführt werden, die der Bürgerschaft die Möglichkeit gibt, sich an der Entwicklung des Planungsgebietes zu beteiligen. Die in der Bürgerinformationsveranstaltung vorgebrachten Anregungen werden in der Auslobung berücksichtigt.

Das Wettbewerbsergebnis wird als Grundlage für die Einleitung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans mit Grünordnung und der Durchführung des Bebauungsplanverfahrens dienen.

Der Stadtrat wird über das Ergebnis des Wettbewerbs informiert.

Beteiligung des Bezirksausschusses

Der Bezirksausschuss des 05. Stadtbezirks - Au-Haidhausen wurde gemäß §9 Abs. 2 und Abs. 3 (Katalog des Referats für Stadtplanung und Bauordnung, Ziffer 6.1) der Satzung für die Bezirksausschüsse zu dieser Sitzungsvorlage angehört.

Der Bezirksausschuss hat sich in der Sitzung vom 21.09.2022 mit der Planung befasst und hat folgende Stellungnahme abgegeben. Die Stellungnahme ist als Anlage 4 beigefügt.

Die im Bebauungsplanentwurf festgeschriebene Höhe von 60 m soll auf 50 m Höhe reduziert werden. Außerdem ist in dem jetzigen und dem folgenden Bebauungsplan für das Bebauungsgebiet festzuschreiben, dass die Höhenentwicklung der Bebauung in Richtung Haidenauplatz, den Vorgaben im STEP2040 bzw. resultierend aus der Hochhausstudie verbindlich einzuhalten ist. Ansonsten wird die Vorlage zur Kenntnis genommen.

Zu den genannten Forderungen des Bezirksausschusses wird wie folgt Stellung genommen:

Der Forderung des Bezirksausschusses, die festgeschriebene Höhe von 60 m auf 50 m zu reduzieren, wird nicht entsprochen. Die in dem Vortrag genannte Höhe des zu entwickelnden zweiten Standortes der HVB setzt den städtebaulichen Rahmen für den nun anstehenden Wettbewerb und wurde entsprechend einer durchgeführten Sichtfeldanalyse entlang der Bahnachse und in die Stadtsilhouette als verträglich eingestuft. In dieser Analyse ist ausdrücklich berücksichtigt, dass das Gebäude in hochsensiblen Stadtbereichen nicht wahrnehmbar sein wird. Die vorgeschlagene Höhe entspricht grundsätzlich auch der Maßstäblichkeit der im Umfeld vorhandenen Strukturen. Zugleich ermöglicht die Höhe die am Standort beabsichtigte zeichnerische Wirkung im Kontext des Quartiers.

Eine abschließende Bewertung der Stadtbildverträglichkeit wird aber erst nach Vorliegen eines konkreten Projektes erfolgen. Die Ausarbeitung dieses Projektes ist Teil des Wettbewerbs, bei welchem auch der Bezirksausschuss 5 durch ein stimmberechtigtes Mitglied vertreten sein wird. Hier werden auch die Qualitätskriterien aus dem Leitfaden zur Hochhausstudie, der im Entwurf vorliegt, eine Grundlage für eine Entscheidung sein. Fragen zur städtebaulichen Setzung, architektonischen Gestaltung, stadträumlichen Qualität und zum stadtesellschaftlichen Mehrwert werden bei der Beurteilung eine gewichtige Rolle einnehmen. Diese Kriterien gelten wie die Leitlinien aus dem Stadtentwicklungsplan (STEP 2040) für den gesamten planerisch zu betrachtenden Bereich.

In Folge werden die Festsetzungen für den Bebauungsplan mit Grünordnung in den weiteren Verfahrensschritten entwickelt.

Der Bezirksausschuss des 05. Stadtbezirks – Au-Haidhausen hat Abdruck der Sitzungsvorlage erhalten.

Die Sitzungsvorlage ist mit dem Mobilitätsreferat, dem Referat für Arbeit und Wirtschaft, dem Baureferat und dem Referat für Klima- und Umweltschutz abgestimmt.

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. Für das im Übersichtsplan des Referates für Stadtplanung und Bauordnung vom 01.10.2007, ohne Maßstab, schwarz umrandete Gebiet Haidenauplatz (nordöstlich und südwestlich), Bahnlinie München - Rosenheim (nordwestlich) zwischen Leuchtenbergring und Ostbahnhof vom 25.07.2022 ist der Teilbebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1956c unter Zugrundelegung dieser Beschlussvorlage aufzustellen. Der Übersichtsplan (Anlage 2) ist Bestandteil dieses Beschlusses.
2. Der Bebauungsplan mit Grünordnung kann im beschleunigten Verfahren nach § 13a BauGB ohne Durchführung einer Umweltprüfung gemäß § 2 Abs. 4 BauGB fortgeführt werden.
3. Dem weiteren Bauleitplanverfahren werden die in Ziffer A) Nr.4 des Vortrags genannten Planungsziele zugrunde gelegt.
4. Dem im Vortrag unter Teil B) Durchführung eines Wettbewerbsverfahrens formulierten Vorgehen wird zugestimmt. Die Verwaltung wird beauftragt, die unter Teil A) Ziffer 3 genannten Ausführungen und unter Teil A) Ziffer 4 formulierten Ziele in die Wettbewerbsauslobung einzubringen, dem Stadtrat das Ergebnis des Wettbewerbes bekanntzugeben und auf Grundlage des Wettbewerbsergebnisses das Bebauungsplanverfahren fortzuführen.
5. Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Grundeigentümerin einen Ideen- und Realisierungswettbewerbes gemäß den Richtlinien für Planungswettbewerbe RPW 2013 durchführen wird. Im Wettbewerbsverfahren soll eine angemessene Beteiligung der Landeshauptstadt München am Preisgericht durch jeweils stimmberechtigte Mitglieder der Stadtratsfraktionen, durch eine stimmberechtigte Vertretung des Bezirksausschusses 2 sowie durch die Stadtbaurätin Frau Prof. Dr. (Univ. Florenz) Elisabeth Merk oder Vertretung als FachpreisrichterIn erreicht werden.
6. Dieser 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 Vorsitzende

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister

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

IV. Abdruck von I. - III. mit der Bitte um Kenntnisnahme

Über die Verwaltungsabteilung des Direktoriums -Stadtratsprotokolle (SP)
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei

**V. WV Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA II/21V zur weiteren Veranlassung.
zu V.**

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An den Bezirksausschuss 5
3. An das Kommunalreferat – RV
4. An das Kommunalreferat – IS-KD-GV
5. An das Baureferat
6. An das Kreisverwaltungsreferat
7. An das Referat für Klima- und Umweltschutz
8. An das Sozialreferat
9. An das Mobilitätsreferat
10. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
11. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA I
12. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA II/01
13. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA II/21P
14. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA II/24 B
15. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA II/52
16. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA III
17. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA IV,HA IV/21T
18. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG 3
mit der Bitte um Kenntnisnahme

Am

Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/21V