

Telefon: 0 233-26089
Telefon: 0 233-24451
Telefax: 0 233-989 22830

**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**
PLAN-HAI-42 und I-11-V

**Änderung des Flächennutzungsplans
mit integrierter Landschaftsplanung
für den Bereich IV/41**

**Kirschstraße (östlich), Esmarchstraße (östlich und südlich), Hintermeierstraße
(südlich), Bahnlinie München-Treuchtlingen (westlich) und Allacher Straße (nördlich)**

Endgültiger Beschluss

Stadtbezirk 23 – Allach-Untermenzing

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 11516

Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 06.12.2023 (VB)
Öffentliche Sitzung

Kurzübersicht zur beiliegenden Beschlussvorlage

Anlass	<p>Das Planungsgebiet - das sogenannte „Kirschgelände“ - befindet sich im 23. Stadtbezirk Allach-Untermenzing. Das Planungsgebiet ist im geltenden Flächennutzungsplan als Gewerbe- bzw. Mischgebiet mit der überlagernden landschaftsplanerischen Schraffur „Vorrangige Maßnahmen zur Verbesserung der Grünausstattung“ dargestellt. Am nördlichen Rand des Planungsbereiches ist eine Örtliche Grünverbindung und am südlichen Rand eine schmale Allgemeine Grünfläche AG dargestellt.</p> <p>Gemäß Aufstellungs- und Eckdatenbeschluss vom 23.10.2019 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 16166) ist Ziel der Flächennutzungsplanänderung die Schaffung von Flächen für den Wohnungsbau unter Berücksichtigung der erforderlichen sozialen Infrastruktur. Des Weiteren ist eine ausreichende Ausstattung mit Grün- und Freiflächen sowie eine Durchlässigkeit des Planungsgebietes für den Fuß- und Radverkehr und dessen Verknüpfung mit der Umgebung durch Verlängerung der übergeordneten Fahrradroute entlang der Bahnlinie und die Anbindung an das Planungsgebiet zu gewährleisten.</p>
Inhalt	<p>Erläuterung der Planung und Würdigung der Anregungen im Zuge des Beteiligungsverfahrens gemäß § 3 Abs. 2 BauGB.</p>
Gesamtkosten/ Gesamterlöse	<p>- / -</p>
Entscheidungsvorschlag	<ol style="list-style-type: none">1. Die Anregungen aus dem Beteiligungsverfahren gemäß § 3 Abs.2 BauGB und der Wiederholung des Beteiligungsverfahrens gemäß § 3 Abs. 2 BauGB können nur nach Maßgabe des Vortrags der Referentin unter Punkt 5 und 6 berücksichtigt werden.2. Die Änderung des Flächennutzungsplanes mit integrierter Landschaftsplanung für den Bereich IV/41, Kirschstraße (östlich),

	<p>Esmarchstraße (östlich und südlich), Hintermeierstraße (südlich), Bahnlinie München-Treuchtlingen (westlich) und Allacher Straße (nördlich) nach dem Plan des Referates für Stadtplanung und Bauordnung vom 14.02.2022 (Anlage 1) wird endgültig beschlossen. 3. Der Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.</p>
<p>Gesucht werden kann im RIS auch nach</p>	<p>Flächennutzungsplan, Kirschgelände, Kirschstraße, Esmarchstraße, Hintermeierstraße</p>
<p>Ortsangabe</p>	<p>Kirschstraße (östlich), Esmarchstraße (östlich und südlich), Hintermeierstraße (südlich), Bahnlinie München-Treuchtlingen (westlich) und Allacher Straße (nördlich)</p>

Telefon: 233-24738
Telefon: 233-24127
Telefax: 233-26410

**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**
Stadtentwicklungsplanung
PLAN HA I/42 und I/11-V

**Änderung des Flächennutzungsplans
mit integrierter Landschaftsplanung
für den Bereich IV/41
Kirschstraße (östlich), Esmarchstraße (östlich und südlich), Hintermeierstraße (süd-
lich), Bahnlinie München-Treuchtlingen (westlich) und Allacher Straße (nördlich)**

Endgültiger Beschluss

Stadtbezirk 23 – Allach-Untermenzing

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 11516

Anlagen:

1. Flächennutzungsplanentwurf mit Begründung
2. Lageplan mit Stadtbezirkseinteilung

**Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 06.12.2023 (VB)
Öffentliche Sitzung**

Inhaltsverzeichnis

	Seite
I. Vortrag der Referentin	1
1. Zuständigkeit	1
2. Erläuterung der Planänderung	1
3. Verfahrensstand	2
4. Bürgerbegehren „Grünflächen erhalten- München mit Bedacht gestalten“	2
5. Würdigung der vorgebrachten Äußerungen aus dem Beteiligungsverfahren gemäß § 3 Abs. 2 BauGB vom 31.05.2023 mit 03.07.2023 und dem Beteiligungsverfahren gem. § 3 Abs. 2 BauGB vom 11.07.2023 mit 11.08.2023	3
5.1. Allgemeines	3
5.2. Gutachten elektrische und magnetische Felder	4
5.3. Altlasten-Gutachten	4
5.4. Faunistischer Fachbeitrag Fledermäuse	5
5.5. Schalltechnische Stellungnahme zu tieffrequenten Geräuschen	5

5.6. Gutachten Schalltechnische Untersuchung	7
5.7. Gutachten Verkehrsuntersuchung	12
5.8. Gutachten Lufthygienische Untersuchung	23
5.9. Fazit zu Äußerungen zu den Gutachten	25
5.10. Reines Wohngebiet	25
5.11. Bund Naturschutz in Bayern e.V.	25
5.12. Weitere Themen, die nicht die Ebene der FNP-Änderung betreffen	26
6. Würdigung der vorgebrachten Äußerungen der Träger Öffentlicher Belange abgegeben im Rahmen des Beteiligungsverfahrens gemäß § 3 Abs. 2 BauGB vom 31.05.2023 mit 03.07.2023 und des Beteiligungsverfahrens gem. § 3 Abs. 2 BauGB vom 11.07.2023 mit 11.08.2023	27
7. Beteiligung des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 23 Allach-Untermenzing	31
II. Antrag der Referentin	32
III. Beschluss	32

**Änderung des Flächennutzungsplans
mit integrierter Landschaftsplanung
für den Bereich IV/41**

Kirschstraße (östlich), Esmarchstraße (östlich und südlich), Hintermeierstraße (südlich), Bahnlinie München-Treuchtlingen (westlich) und Allacher Straße (nördlich)

Endgültiger Beschluss

Stadtbezirk 23 – Allach-Untermenzing

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 11516

Anlagen:

1. Flächennutzungsplanentwurf mit Begründung
2. Lageplan mit Stadtbezirkseinteilung

Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 06.12.2023 (VB)
Öffentliche Sitzung

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 Planungsgebiet - das sogenannte „Kirschgelände“ - befindet sich im 23. Stadtbezirk Allach-Untermenzing. Das Planungsgebiet ist im geltenden Flächennutzungsplan als Gewerbe- (GE) bzw. Mischgebiet (MI) mit der überlagernden landschaftsplanerischen Schraffur „Vorrangige Maßnahmen zur Verbesserung der Grünausstattung“ dargestellt. Am nördlichen Rand des Planungsbereiches ist eine Örtliche Grünverbindung und am südlichen Rand eine schmale Allgemeine Grünfläche AG dargestellt. Gemäß Aufstellungs- und Eckdatenbeschluss vom 23.10.2019 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 16166) ist Ziel der Flächennutzungsplan-Änderung die Schaffung von Flächen für den Wohnungsbau unter Berücksichtigung der erforderlichen sozialen Infrastruktur. Des Weiteren ist eine ausreichende Ausstattung mit Grün- und Freiflächen sowie eine Durchlässigkeit des Planungsgebietes für den Fuß- und Radverkehr und dessen Verknüpfung mit der Umgebung zu gewährleisten. Mit der vorliegenden Flächennutzungsplan-Änderung werden die planungsrechtlichen Grundlagen für die o.g. Entwicklungen geschaffen.

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

3. Verfahrensstand

Das Verfahren zur Änderung des Flächennutzungsplans mit integrierter Landschaftsplanung wird als Parallelverfahren zeitgleich mit der Aufstellung des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2146 durchgeführt.

Mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrats vom 22.03.2023 wurde die Änderung des Flächennutzungsplans mit integrierter Landschaftsplanung für den Bereich IV/41 Kirschstraße (östlich), Esmarchstraße (östlich und südlich), Hintermeierstraße (südlich), Bahnlinie München-Treuchtlingen (westlich) und Allacher Straße (nördlich) gebilligt (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 08484) und bereits endgültig beschlossen unter dem Vorbehalt einer erneuten Beschlussfassung nur bei fristgerecht eingehenden Anregungen während der öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB).

Die öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB fand nach Veröffentlichung im Amtsblatt der Landeshauptstadt München Nr. 14 vom 19.05.2023 in der Zeit vom 31.05.2023 mit 03.07.2023 statt.

Aus rein formalen Gründen erfolgte eine Wiederholung der öffentlichen Auslegung nach § 3 Abs. 2 BauGB nach Veröffentlichung im Amtsblatt der Landeshauptstadt München Nr. 18 vom 30.06.2023 in der Zeit vom 11.07.2023 mit 11.08.2023.

Im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB wurden Anregungen vorgebracht. Bei dem Beschluss der Vollversammlung des Stadtrats vom 22.03.2023 handelt es sich daher lediglich um den Billigungsbeschluss und die Angelegenheit ist der Vollversammlung des Stadtrats zur endgültigen Beschlussfassung erneut vorzulegen.

4. Bürgerbegehren „Grünflächen erhalten- München mit Bedacht gestalten“

Das Bürgerbegehren „Grünflächen erhalten – München mit Bedacht gestalten“ wurde am 01.03.2023 in der Vollversammlung des Stadtrats behandelt (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 09071). Der Stadtrat hat gemäß Art. 18a Abs. 14 S. 1 GO die Forderungen des Bürgerbegehrens mehrheitlich übernommen. Das Ziel des Bürgerbegehrens ist die dauerhafte Erhaltung der Allgemeinen Grünflächen, die im Flächennutzungsplan als Allgemeine Grünfläche dargestellt sind, sowie aller öffentlichen Grünanlagen, die Teil der städtischen Grünanlagensatzung sind.

Im Rahmen der vorliegenden Flächennutzungsplan-Änderung ist die Änderung von Gewerbegebiet (GE) und Mischgebiet (MI) und einer Allgemeinen Grünfläche vorgesehen. Zukünftig sollen ein Allgemeines Wohngebiet (WA), eine Gemeinbedarfsfläche Erziehung (E) sowie umfangreiche Allgemeine Grünflächen (AG) dargestellt werden. Die Darstellung der Allgemeinen Grünfläche im Südosten des Planungsgebietes wird angepasst.

Insgesamt erfolgt auf der Ebene der Flächennutzungsplanung damit eine Verschiebung und erhebliche Mehrung der Darstellung von Allgemeinen Grünflächen, womit der Grünflächenanteil der geplanten öffentlichen und privaten Grün- und Freiflächen gegenüber dem aktuellen Zustand deutlich erhöht wird.

Im Hinblick auf den Wirkungsbereich Erholung ist das Planvorhaben aufgrund der Mehrung der öffentlich nutzbaren Grün- und Freiflächen ausschließlich mit positiven Auswirkungen verbunden. Die geplante Flächennutzungsplan-Darstellung Örtlicher Grünverbindungen innerhalb der Wohngebiete gewährleistet die fußläufige

Erreichbarkeit der öffentlichen Grünflächen und deren Vernetzung untereinander sowie die Anbindung an eine im Rahmen der Umsetzung der Planung zu realisierende übergeordnete Radwegebeziehung entlang der Bahnlinie. Geplant ist außerdem eine zukünftige Anbindung nach Westen zum Grünzug entlang der Würm, die durch die Planung vorbereitet wird. Insgesamt wird durch die vorliegende Planung die Bedeutung des Plangebietes für die Naherholung gestärkt.

Eine Sicherung dieser Flächen erfolgt über entsprechende Festsetzungen im Rahmen des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2146.

5. Würdigung der vorgebrachten Äußerungen aus dem Beteiligungsverfahren gemäß § 3 Abs. 2 BauGB vom 31.05.2023 mit 03.07.2023 und dem Beteiligungsverfahren gem. § 3 Abs. 2 BauGB vom 11.07.2023 mit 11.08.2023

Im Rahmen der Auslegung der Planunterlagen gingen Anregungen ein. Soweit sich diese Anregungen auf die Regelungs- und Darstellungsmöglichkeiten des Flächennutzungsplans mit integrierter Landschaftsplanung beziehen, wird nachfolgend dazu Stellung genommen. Die darüber hinaus zur Planung eingegangenen Anregungen und Forderungen werden im Rahmen der Beschlussfassung zur Aufstellung des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 2146 (Sitzungsvorlage Nr. 20 - 26 / V 11556) behandelt.

5.1 Allgemeines

Äußerung:

- Es wurde wiederholt eine Verlängerung des Zeitraums der öffentlichen Auslegung beantragt. Diese Forderung werde mit dem Umfang der Unterlagen (mehrere hundert Seiten) und der Dauer der Unterlagenerstellung (z. T. eine dreijährige Arbeit) begründet.
- Es wurde vorgebracht, dass das Bauvorhaben „Kirschgelände“ erst am 29.6.2023 in der Bürgerversammlung in breiterer Öffentlichkeit kommuniziert worden sei, so dass den Bürger*innen nur fünf Tage für Einsprüche verblieben.
- Es wurde vorgebracht, dass zwei Download-Links (Gutachten Altlasten 4 und 6) nicht funktionieren würden.

Stellungnahme:

Bei einer öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB sind die Entwürfe der Bauleitpläne mit der Begründung auszulegen. Als zusätzliche Informationen werden bei der Landeshauptstadt München die Gutachten im Internet veröffentlicht. Die nicht funktionierenden Download-Links betrafen Teile aus dem Altlasten-Gutachten „Ergänzende altlastentechnische Untersuchung des Untergrundes“ vom 28.10.2016. Der Download der betroffenen zwei Teile (jeweils zwei Seiten) wurde umgehend nach Bekanntwerden überprüft und der Fehler wurde umgehend behoben. Der Download der betroffenen zwei Teile war ab 05.06.2023 wieder möglich. Die Unterlagen zur Änderung zum Flächennutzungsplan für den Bereich IV/41 bestehen insgesamt aus 33 Seiten. Somit ist davon auszugehen, dass die Forderung nach einer Verlängerung des Auslegungszeitraums nicht das Flächennutzungsplan-Verfahren betraf.

Der Umfang der ausgelegten Unterlagen entspricht dem Umfang der in vergleichbaren Verfahren der Landeshauptstadt München ausgelegten Unterlagen. Darüber hinaus sind während des Verfahrens keine über das übliche Maß hinausgehenden

besonderen „Problemebereiche“, die außergewöhnlich detaillierte Untersuchungen/Prüfungen zur Folge hatten, aufgetreten. Deshalb ist hier von keiner Komplexität, die eine Verlängerung der gesetzlichen Mindestfrist von 30 Tagen zur Folge gehabt hätte, auszugehen (vgl. § 3 Abs. 2 Satz 1 BauGB). Die gesetzlich vorgeschriebene Mindestfrist wurde gewahrt.

5.2 Gutachten elektrische und magnetische Felder

Äußerung:

Zum Gutachten elektrische und magnetische Felder vom 14.03.2022 wurde vorgebracht, dass entscheidende Messungen wie die elektromagnetische Belastung mit einem über sechs Jahre nicht mehr geeichtem Messgerät durchgeführt worden seien, während die Messung selbst von 2020 datiere und damit auch nicht mehr aktuell sei.

Zudem würden Messungen nicht ausreichend erläutert, so dass für eine/n durchschnittlich begabte/n Bürger*in erhebliche Recherche-Aufwände zur Interpretation zu leisten seien.

Als Beispiel wurde aus dem Gutachten von S. 15 zitiert: „- 4-gleisige Strecke (N4GL, OLA Re 200) eine magnetische Flussdichte von bis zu $B = 12,5 \mu\text{T}$ ($\cong 4,2\%$ Grenzwertausschöpfung; Abstand 17,2 m zur Mitte des nächstgelegenen elektrifizierten Gleises) entnommen werden (zum elektrischen Felde sind für diesen Fall keine Angaben enthalten).“.

Stellungnahme:

Eine Vorschrift zur Eichung für EMF-Messgeräte existiert nicht, da die Geräte keine Zulassung der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt (PTB-Zulassung) haben. Die Geräte werden werkseitig kalibriert. Das verwendete Messgerät ist daher nicht zu beanstanden.

Da sich seit 2020 nichts Wesentliches an den räumlichen Gegebenheiten der Bahnlinie verändert hat (zusätzliches Gleis oder Ähnliches) können relevante Veränderungen des Ergebnisses ausgeschlossen werden, die Messung ist daher weiterhin aktuell. Das Gutachten ist fachlich korrekt und ausreichend verständlich. Es liegt im Wesen eines Fachgutachtens, dass es ggf. nicht für jedermann umfassend verständlich ist, da Fachleute bestimmte Sachverhalte fundiert beurteilen und dabei im Gutachten fachspezifische, nach den Regeln der Kunst branchenübliche Fachbegriffe verwenden müssen. Damit ein Gutachten aber auch im Ergebnis für Nicht-Fachleute verständlich ist, ist diesem stets am Ende ein Fazit bzw. eine Zusammenfassung beigefügt, so dass ein erheblicher Rechercheaufwand nicht notwendig ist. Wie dazu im Umweltbericht zur Flächennutzungsplan-Änderung aufgeführt, können die gesetzlichen Anforderungen der 26. BImSchV im Plangebiet zuverlässig eingehalten werden.

5.3 Altlasten-Gutachten

Äußerung:

Zu den beiden Altlasten-Gutachten vom 28.10.2016 wurde vorgebracht, dass die Untersuchung aus dem Jahre 2016 datierte und recht alt sei.

Die Aspekte der am 16.07.2021 in Kraft getretenen neuen Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung, die u. a. Regelungen zur bodenkundlichen Baubegleitung enthalte, könnten nicht in der Untersuchung von 2016 enthalten sein.

Es werde gefordert, dass kein kontaminierter Erdaushub im Sinne der Neu-

Regelungen in Umlauf gelange, da das gesamte Gelände sowohl aus Kriegszeiten als auch durch eine frühere Tankstelle belastet sei.

Stellungnahme:

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurden Bodenuntersuchungen durchgeführt, mit welchen sichergestellt wurde, dass eine nutzungsspezifische Sanierung der Flächen möglich ist.

Es erfolgte auch eine gutachterliche Erfassung und Bewertung der Gebäudesubstanz.

Sämtliche Aushub- und Abbrucharbeiten werden fachtechnisch begleitet. Eine ordnungsgemäße Behandlung der Böden und Altlasten ergibt sich aus den einschlägigen geltenden Regeln und Gesetzen. Eine Regelung auf Ebene des Flächennutzungsplans ist nicht erforderlich. Der kontrollierte Rückbau und die Entsorgung (Verwertung oder Beseitigung) der anfallenden Bauschuttmassen werden - unabhängig vom Flächennutzungs- und Bebauungsplan - entsprechend der zum Abbruchzeitpunkt geltenden technischen Regelungen für Gefahrstoffe (TRGS) und gesetzlichen Vorgaben durchgeführt. So werden auch geänderte TRGS und gesetzliche Vorgaben berücksichtigt.

5.4 Faunistischer Fachbeitrag Fledermäuse

Äußerung:

Das Gutachten zum Fledermausbestand (Titel: BP Kirschgelände, Überplanung Gewerbegebiet, Stadt München – Faunistischer Fachbeitrag Fledermäuse) sei mittlerweile auch bereits vier Jahre alt. Um sicherzustellen, dass mit Beginn der Bauarbeiten nicht eine Artenschutzverletzung begangen werde, sollten die Fledermausbestände, da diese bereits im Gutachten als schwankend dargestellt worden seien, unbedingt noch einmal geprüft werden.

Stellungnahme:

Im Jahr 2018 fand eine Erstaufnahme der Fledermausbestände statt, welche im vorgenannten Gutachten dokumentiert ist. Eine Nachkartierung der Fledermausquartiere ist im Jahr 2021 erfolgt, welche in das naturschutzfachliche Gutachten für die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP) eingeflossen ist. Somit sind die Kartierungsergebnisse ausreichend aktuell.

5.5 Schalltechnische Stellungnahme zu tieffrequenten Geräuschen

Zum Gutachten „Schalltechnische Stellungnahme zu tieffrequenten Geräuschen“ vom 25.01.2022 wurde Folgendes vorgebracht:

Äußerung:

Bezüglich des Lärms gäbe es tieffrequente Verletzungen der TA-Lärm aus dem KMW-Gelände: Das Gutachten führe an, dass keine Komplikationen seitens der Anwohner*innen oder Einwohner*innen zu erwarten seien und bereits existierende Wohngebiete ohne Schutzmaßnahme keine Lärmkonflikte hätten. Damit werde die Einhaltung vom geltenden Lärmschutzrecht nicht geprüft, sondern nur, ob es zu Konflikten wegen Lärm kommen könne. Dies werde explizit auf Seite 2 auch so dargelegt. Diese Schlussfolgerung sei nur für betriebswirtschaftliche Kriterien von Interesse, denn die TA-Lärm müsse ebenso wie die im Rahmen der europäischen Lärmschutzmaßnahmen für Städte festgelegten Verordnungen immer eingehalten werden.

Dass keineswegs von Konfliktfreiheit auszugehen sei, sei durch Einforderung eines Lärmmaßnahmen-Katalogs auf der Bürgerversammlung vom 29.6.2023 untermauert.

Stellungnahme:

Im Rahmen des für die Bauleitplanung erstellten Schallgutachtens wurden sowohl die Auswirkungen der Gewerbegeräusche als auch der tieffrequenten Geräusche auf das Planvorhaben untersucht.

In der Schalltechnischen Stellungnahme zu tieffrequenten Geräuschen werden auf Seite 2 bis 3 Gründe genannt, warum die tieffrequenten Geräusche zu keinen Restriktionen im Rahmen der Bauleitplanung im Planungsgebiet führen. Unter anderem wird aufgeführt, dass in den bestehenden Wohngebieten keine Lärmkonflikte bekannt sind.

Wie im Umweltbericht zur FNP-Änderung ausgeführt, haben die tieffrequenten Geräusche, die vom Industriegelände nordöstlich des Plangebietes ausgehen können, gemäß fachgutachterlicher Einschätzung keinen relevanten Einfluss auf das Plangebiet, da die prognostizierten Innenpegel unter der Hörschwelle liegen. Die Anhaltswerte im Hinblick auf tieffrequente Maximalpegel werden eingehalten.

Die auf das Planungsgebiet einwirkenden Gewerbegeräusche wurden ebenso ermittelt und nach TA Lärm beurteilt. Dort wo Konflikte im Planungsgebiet prognostiziert wurden, werden im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung entsprechende Schallschutzmaßnahmen festgesetzt.

Es ist davon auszugehen, dass sich durch die Flächennutzungsplan-Änderung die Situation für die bestehenden Wohngebiete verbessert.

Äußerung:

Die Lärmbewertung nach DIN 45680 mit Einstufung „Überschreitung muss nicht schädlich sein“ sei veraltet. Nachdem Studien die gesundheitsschädliche Wirkung von Infraschall bereits nachgewiesen hätten, sei davon auszugehen, dass die Norm überarbeitet werde. Das Gutachten sei in diesem Punkt veraltet und trage diesen neuen Aspekten nicht Rechnung.

Tatsächlich könne inzwischen das Ignorieren von der TA Lärm als Körperverletzung bezeichnet werden. In der neuen Fassung würden entsprechend die dB-Werte von 20 auf 15 dB abgesenkt und der Frequenzbereich von 10-80 Hz auf 8-125 Hz erweitert. Es werde gefordert, dass die Landeshauptstadt München sicherstelle, dass Menschen durch Ignorieren dieser Erkenntnisse nicht langfristige körperliche und psychische Schädigungen erleiden müssten.

Es sei zudem davon auszugehen, dass bei korrekter Klassifizierung und Anpassung der Grenzwerte sehr wohl gesundheitliche Beeinträchtigungen vorlägen. Es werde gefordert, dass das Gutachten zu den tieffrequenten Geräuschen zur Sicherstellung der Gesundheit der Anwohner*innen mit Hochrechnung auf die Zukunft von objektiver Stelle und Teilnahme entsprechender Ärzte-Vereine wie AEFIS oder Infraschallverein wiederholt werde. Es wurde die Befürchtung geäußert, dass Menschen hier Schaden erleiden würden.

Die Messung des Schalldruckpegels von 2017 sei komplett veraltet und werde der Stadtteil-Entwicklung überhaupt nicht gerecht. Das Lärmaufkommen in Allach steige pro Jahr um 1 dB (s. Messung bayerisches Umweltamt). Zudem lägen die gemessenen Werte im kritischen Frequenzbereich.

Stellungnahme:

Bei der DIN 45680 von 1997 handelt es sich um die derzeit aktuelle und damit gültige

Fassung. Auch wenn diese DIN derzeit überarbeitet wird, liegt noch keine neue, zu beachtende und verbindliche Fassung vor. Die Schalltechnische Stellungnahme zu tieffrequenten Geräuschen und die Schalltechnische Untersuchung sowie die entsprechenden Konsequenzen im Bebauungsplan berücksichtigen die TA Lärm und die derzeit gültige Fassung der DIN 45680 von 1997.

Grundlage der Untersuchungen sind die aktuellen Rahmenbedingungen und ggf. auch künftige, soweit diese fundiert prognostiziert werden konnten, wie auch die geltenden rechtlichen Gesetze und Vorschriften. Alle gewerblichen Immissionen im Umfeld wurden im Gutachten „Schalltechnische Stellungnahme zu tieffrequenten Geräuschen“ vom 25.01.2022 erfasst, entsprechende planungsrechtliche Maßnahmen wurden festgesetzt, so dass gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sichergestellt werden können. Eine Wiederholung der Gutachten ist daher nicht angezeigt.

5.6 Gutachten Schalltechnische Untersuchung

Zum Gutachten „Schalltechnischen Untersuchung“ vom 14.02.2022 wurde Folgendes vorgebracht:

Äußerung:

Unter Bezugnahme auf die Stellungnahme zu aktuellen Verkehrsmengen vom 08.04.2022 wurde vorgebracht, dass die Annahmen teilweise veraltet und mit Prognosen auch für Fahrten versehen seien, die längst nicht mehr gültig wären. Die Aussage in der Stellungnahme zum Schallgutachten „Es zeigt sich, dass sich die Verkehrsmengen lediglich um < 100 Kfz-Fahrten pro Tag ändern“ von 2021 sei vor der aktiven Nutzung des Einkaufszentrums Evers und weiterer Bebauungen in Allach getroffen worden.

Im Bezug zum Lärm wurde vorgebracht, dass die im Lärmgutachten zu Grunde gelegte Verkehrsrechnung nicht die sonstigen Bauvorhaben und das sonstige Wachstums Allach mit einbeziehe. Tatsächlich werde sich der Verkehr nicht nur wegen der A99-Baustelle sondern auch wegen des Ausbaus von Hirmerei, Diamant-Park, Freiham und der Erweiterung der Stadt München in Richtung Aubing und Puchheim sehr viel mehr erhöhen als derzeit im Lärmgutachten angenommen. Die Rechnung sei unter diesen Gesichtspunkten falsch und neu zu berechnen.

Stellungnahme:

Die Prognoseberechnungen in der Verkehrsuntersuchung berücksichtigen gemäß Kapitel 3 sowohl die Verkehrsmehrung durch Vorhaben in der Umgebung wie dem „Oertelplatz“ als auch die allgemeine Verkehrsprognose gemäß einem durch die Landeshauptstadt München erstellten Verkehrsmodell. Das Verkehrsmodell wird fortlaufend durch die Landeshauptstadt München aktualisiert und berücksichtigt die strukturelle Entwicklung in der gesamten Stadt (angebots- und nachfrageseitig) sowie die baulichen Entwicklungen, auch durch Nachverdichtung, im Umfeld. Die Verkehrsmehrung durch das Bauvorhaben Oertelplatz wurde aufgrund der unmittelbaren Nachbarschaft zum gegenständlichen Planvorhaben entsprechend der bei vollständigem Betrieb zu erwartenden Verkehrsmengen additiv berücksichtigt. Die Annahmen sind daher weder veraltet noch beinhalten sie ungültige Prognosen.

Äußerung:

Die im Gutachten getroffene Aussage zum Verkehrslärm „Das Plangebiet entlang der Bahnstrecken, entlang der Allacher Straße und entlang der Elly-Staegmeyr-Straße ist

hohen Verkehrslärmpegeln ausgesetzt Relevante Auswirkungen auf den Verkehrslärmpegel in der Nachbarschaft können ausgeschlossen werden.“ werde nicht geteilt, da es aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens auch zu einer Verdoppelung des derzeitigen Gesamt-Lärm-Pegels in Summe über die Zeit kommen werde. Das Gutachten gehe auf die Volumenerhöhung und die Belastung der Nachbarschaft entsprechend auch nicht weiter ein.

Es werde eine Anpassung der Prognose gefordert, da die passiven Maßnahmen nicht die Entwicklung des Stadtteils und des Bahnaufkommens in die Zukunft mit einem derzeitigen Wachstum von 33 % in 20 Jahren mit steigender Tendenz berücksichtigen würden.

Stellungnahme:

Im Rahmen des Lärmgutachtens wurde festgestellt, dass tagsüber (6-22 Uhr) in der gesamten Nachbarschaft Pegelerhöhungen ausgeschlossen werden. Nachts treten mit Ausnahme der Nachbarschaft entlang der Esmarchstraße ebenfalls keine Pegelerhöhungen auf. Entlang der Esmarchstraße betragen die Pegelerhöhungen bis zu 1 dB(A) nachts; diese Pegelerhöhungen sind nicht wesentlich im Sinne der 16. Bundes-Immissionsschutz-Verordnung (BImSchV), da sie weniger als 2,1 dB(A) betragen und keine weitergehenden Pegelerhöhungen im Pegelbereich > 60 dB(A) nachts auftreten. Wenn sich die Verkehrslärmpegel nicht bzw. nur minimal erhöhen, dann können sich die gesamt-Lärm-Pegel nicht verdoppeln. Vielmehr ist von einer Verbesserung der Gesamt-Lärm-Belastung auszugehen, da eine Umwidmung von einem Gewerbegebiet zu einem Wohngebiet erfolgt.

Beim Schienenverkehr wurde die aktuellste vorliegende Prognose 2030 der Deutschen Bahn verwendet. Künftige Entwicklungen, auch in Bezug auf die Entwicklung des Stadtteils, wurden, soweit dies fundiert möglich ist, berücksichtigt.

Äußerung:

Die Temperaturen würden erheblich steigen und auch die Art der Konstruktion mit schlechter Begrünung im Stadtteil werde zu erhöhten Temperaturen führen. Dies werde zu höheren Drehzahlen der Lüftungen im Fenster und damit zu mehr Energieverbrauch und höheren Geräuschpegel führen. Die Auswirkungen seien heute schon im Diamant Park nachvollziehbar. Menschen unter Dauer-Lärm würden Stress-Symptome, Herz-Infarkt-Risiken und Blutdruck-Auswirkungen erleiden. Dieses Thema solle aus gesundheitlichen Gründen zum Schutz der Mitbürger*innen noch einmal untersucht werden.

Stellungnahme:

Wie im Umweltbericht zur Flächennutzungsplan-Änderung aufgeführt, kommt die Schalltechnische Untersuchung bei Umsetzung der Planung zu dem Ergebnis, dass die maßgeblichen Orientierungswerte der DIN 18005 für Allgemeine Wohngebiete entlang der Bahnstrecke, der Allacher Straße, der Elly-Staegmeyr-Straße und der Kirschstraße durch den Verkehrslärm voraussichtlich deutlich überschritten werden. Im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung sind daher zur Gewährleistung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse entsprechende Schallschutzmaßnahmen festzusetzen.

Allerdings wird durch die Planung eine deutliche Entsiegelung und Verbesserung der Grünausstattung umgesetzt. Insbesondere durch die großen, zusammenhängenden öffentlichen Grünflächen ist mit einer klimapuffernden Funktion zu rechnen.

Für eine nochmalige Untersuchung besteht keine Notwendigkeit.

Äußerung:

Die Lärmpegel-Bereiche des Gebietes lägen um 10-19 dB für ein allgemeines Wohngebiet über den zulässigen Grenzwerten. Das sei eine Überschreitung um das zwei- bis vierfache der zulässigen Werte. Am Beispiel des Diamalt Parks könne gesehen werden, dass auch Schallschutzmaßnahmen keinerlei Möglichkeiten geben/bringen, die Begrenzung der maximal zulässigen Überschreitung von 3 dB zu realisieren. Darauf werde auch unter dem Aspekt, dass sowohl Bewohner*innen beim Abschluss von Mietverträgen als auch Eigentümer*innen beim Erwerb über diesen Umstand getäuscht würden, ausdrücklich hingewiesen. Ständige Überschreitungen in diesem Ausmaß seien auch nicht als Vertrags-Klausel gerade für die vorgesehene Sozial-Vergabe juristisch absicherbar.

Es werde gebeten, Maßnahmen für Anwohner*innen und Nachbarschaft zu ergreifen, um dem Lärmpegel gerecht zu werden.

Stellungnahme:

Wie in der Umweltbericht zur FNP-Änderung ausgeführt, wurden im Rahmen einer schalltechnischen Untersuchung, die im Verlauf der Bauleitplanverfahren erstellt wurde, für den Planungsbereich die Auswirkungen bei Umsetzung der Planung differenziert nach Lärmart untersucht. Für den Wirkungsbereich Lärm sind vor allem Verkehrslärm und Anlagenlärm maßgeblich.

Bei Umsetzung der Planung kommt die Untersuchung zu dem Ergebnis, dass die maßgeblichen Orientierungswerte der DIN 18005 für Allgemeine Wohngebiete entlang der Bahnstrecke, der Allacher Straße, der Elly-Staegmeyr-Straße und der Kirschstraße voraussichtlich deutlich überschritten werden. Im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung sind daher zur Gewährleistung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse entsprechende Schallschutzmaßnahmen festzusetzen. Die höchsten Beurteilungspegel durch Anlagenlärm treten entlang der Kirschstraße unmittelbar gegenüber dem bestehenden, westlich der Kirschstraße gelegenen Gewerbegebiet auf. Die Planung reagiert bereits günstig auf diese Gewerbelärmeinwirkungen, indem die Darstellung zukünftig bebaubarer Wohnflächen von den maßgebenden Quellen abgerückt wird. Weitergehende Schallschutzmaßnahmen werden im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung festgesetzt.

Es wurde gutachterlich belegt, dass durch das Planungsgebiet keine zu berücksichtigenden Pegelerhöhungen in der Nachbarschaft und bei den Anwohner*innen ausgelöst werden, so dass Maßnahmen zu Gunsten der Nachbarschaft und der Anwohner*innen außerhalb des Planungsgebietes nicht zu ergreifen sind. Soweit die Nachbarschaft bereits bestehenden nicht durch das Planungsgebiet ausgelösten Lärmeinwirkungen ausgesetzt ist, können Maßnahmen zum Schutz der Nachbarschaft nicht im Rahmen dieser Bauleitplanung gelöst werden.

Äußerung:

Unter Zitierung des Gutachtens „...Gewerbegebiete und Gewerbenutzungen. Somit ist das Plangebiet relevanten Einwirkungen aus Verkehrs- (Schiene, Straße), Gewerbe-/Anlage- und Sportgeräuschen ausgesetzt. Zudem sind innerhalb des Plangebietes relevante geräuschintensive Nutzungen und Infrastruktureinrichtungen (Schule, Tiefgaragen usw.) vorgesehen.“ wurde geäußert, dass die Geräuschquellen laut Gutachten in Summe und Steigerung über die Nutzungsdauer ohne tiefere Untersuchung mit Wachstum über die Nutzungsdauer in Gesamt-Wirkung unter

Berücksichtigung steigender Einwohnerzahlen des Bezirks auf ca. 42.000 Einwohner*innen bis ins Jahr 2040 ohne wissenschaftliche Hilfe aufgrund Komplexität nicht zu prognostizieren seien. Hier werde ein weiterer städtebaulicher Fehler wie in den Vororten von Marseille oder Paris wiederholt. Es werde ein von der TU München durchgeführtes Review des Gutachtens gefordert.

Stellungnahme:

Soweit zum jetzigen Zeitpunkt ermittelbar und soweit entsprechende Vorgaben bestehen, wurden in allen Gutachten künftige Entwicklungen berücksichtigt. Zum Beispiel liegen der schalltechnischen Untersuchung hinsichtlich des Straßenverkehrs Verkehrsmengen mit dem Prognosehorizont 2035 aus der „Verkehrsuntersuchung Kirschgelände München Allach“ und hinsichtlich des Schienenverkehrs von der DB Netz AG zur Verfügung gestellte Zugzahlen mit dem Prognosehorizont 2030 zugrunde.

Die gewählten Prognosehorizonte liegen in dem für eine Bauleitplanung üblichen zeitlichen Rahmen. Eine externe Prüfung der Prognosezahlen durch die TU München ist insofern nicht erforderlich.

Äußerung:

Es wurde vorgebracht, dass das Gutachten aus Interessengründen „Überschreitungen der Orientierungswerte nach Beiblatt 1 der DIN 18005 Teil 1 [3] können bei Verkehrsgeräuschen als Ergebnis einer sachgerechten Abwägung unterschiedlicher Belange hingenommen werden, wenn gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet bleiben.“ angebe. Dieser Satz und die Referenzen auf 16. BImSchV bezögen sich maximal auf Verkehrslärm, nicht aber auf den Gesamtlärm-Pegel, denn es sei maximal eine messtechnische Überschreitung von insgesamt 3 dB zulässig. Zudem verweise die TA Lärm dediziert auf die Grenzen der Gesundheitsgefährdung (insbesondere Ausschluss von Wohnnutzung) und auf die Gewährung einer ungestörten Nachtruhe (z. B. mit fensterunabhängigen Lüftungseinrichtungen). Die Verordnungen seien nicht nur in TA Lärm sondern auch im Bundesimmissionsschutzgesetz und auf europäischer Ebene verankert. Es werde die Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Bau-Normen eingefordert, die aktuell sichtlich weder für die Nachbarschaft noch für die künftigen Anwohner*innen des Gebietes gegeben sein wird. Auch das bayrische Umwelt-Amt stelle weite Überschreitungen der zulässigen Normen in ganz Allach fest. Es werde unter den gegebenen Umständen der Ausschluss von Wohnnutzung für das Gebiet gefordert.

Stellungnahme:

Durch die Festsetzungen im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung zum Schallschutz werden gesunde Wohn- und Aufenthaltsverhältnisse gewährleistet, so dass an der Darstellung von Allgemeinen Wohngebieten festgehalten wird. Die Gutachten wurden durch ein akkreditiertes Gutachterbüro korrekt erstellt, von den jeweiligen Fachdienststellen hinsichtlich der rechtlichen Rahmenbedingungen, Normen, Gesetze und der Rechtsprechung geprüft und können über die Projektseite im Internet (<https://stadt.muenchen.de/infos/kirschgelaende.html>) eingesehen werden. Gemäß Rechtsprechung und auch dem Schreiben „Lärmschutz in der Bauleitplanung, Schreiben der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Inneren, für Bau und Verkehr, IIB5-4641-002/10, 25.07.2014 (Seite 24) ist es mit dem Gebot gerechter Abwägung (noch) vereinbar, Wohngebäude an der dem Lärm zugewandten Seite des Baugebiets Außenpegeln auszusetzen, die deutlich über den

Orientierungswerten der DIN 18005 liegen, wenn durch eine entsprechende Anordnung der Räume und die Verwendung schallschützender Außenteile jedenfalls im Innern der Gebäude angemessener Lärmschutz gewährleistet ist und außerdem darauf geachtet worden ist, dass auf der straßenabgewandten Seite des Grundstücks geeignete geschützte Außenwohnbereiche geschaffen werden (Verkehrslärmschutz durch „architektonische Selbsthilfe“).

Äußerung:

Es wurde vorgebracht, dass das Lärm-Gutachten an vielen Stellen Interessen-geprägt und sichtlich von der Landeshauptstadt München und den Auftraggeber*innen beeinflusst sei. Die Lärm-Referenz auf Art. 2 Abs. 2 Grundgesetz (GG) mit 60/70 Dezibel sei im Rahmen von Flughafen-Lärm angewendet worden, aber keinesfalls hinsichtlich Standard-Vorgaben bei normaler Wohnbebauung; hier gelte die TA Lärm. Es werde ein Lärm-Gutachten von objektiver Stelle bzw. mindestens die Revision des vorliegenden Gutachtens durch eine unabhängige Stelle gefordert. Der finanzielle Schaden für die Steuerzahler*innen aus geg. Schadensersatzansprüchen in so hohen Lärm-Bereichen sowie die Belastungen für das medizinische System seien jetzt bereits absehbar und gelte es abzusichern. Eine „Gerade noch Einhaltung der Lärmwerte“ unter Erhöhung auf Grenzwerte 60/45 Dezibel und dann 65/50 Dezibel werde nicht nachvollziehbar begründet. Die Grenzwerte für Wohngebiete seien eindeutig und die Überschreitungen würden sichtbar schön gerechnet. Da dies das Gutachten nicht hinreichend begründe, sei die Begründung verständlich nachzureichen.

Stellungnahme:

Durch die Festsetzungen zum Schallschutz im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung werden gesunde Wohn- und Aufenthaltsverhältnisse gewährleistet. Die Gutachten wurden durch ein akkreditiertes Gutachterbüro korrekt erstellt, von den jeweiligen Fachdienststellen hinsichtlich der rechtlichen Rahmenbedingungen, Normen, Gesetze und der Rechtsprechung geprüft und können über die Projektseite im Internet (<https://stadt.muenchen.de/infos/kirschgelaende.html>) eingesehen werden.

Bei der in der Äußerung zitierten Stelle des Gutachtens werden die Emissionen aus der Umgebung auf das Planungsgebiet prognostiziert. Dabei wird zugrunde gelegt, wie laut die einzelnen Gewerbebetriebe der Umgebung nach ihren heutigen Genehmigungen sein dürfen. Dies ergibt sich in einigen Fällen maßgeblich aus deren maximal zulässiger Auswirkung auf schutzbedürftige Immissionsorte im heutigen Bestand. So sind für das nordöstlich gelegene Industriegebiet die maßgeblichen Immissionsorte die Anwesen Oertelplatz 3 und Angerlohstraße 54. Hier ist aufgrund der Einstufung dieser Anwesen jeweils der Mischgebietswert der TA Lärm von 60/45 dB(A) einzuhalten. Daraus wurde ermittelt, dass bezogen auf die Fläche des Industriegebiets ein flächenbezogener Schalleistungspegel von $LWA'' = 65/50$ dB(A) Tag/Nacht je m² Grundstücksfläche zulässig ist.

Diese maximal zulässige Anlagenlärmemission für dieses Industriegebiet wurde sodann gemeinsam mit den übrigen Emittenten der Umgebung in die Anlagenlärmprognose für das Planungsgebiet eingestellt. Die sich daraus ergebenden Belastungen im Planungsgebiet wurden mit den Grenzwerten für Allgemeine Wohngebiete abgeglichen. Soweit die sich aus der Prognose ergebenden Belastungen im Planungsgebiet diese Grenzwerte für Allgemeine Wohngebiete überschreiten, wurden entsprechende Maßnahmen im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung ergriffen.

Äußerung:

Das Gutachten fordere laufende Prüfungen der Lärm-Pegel. Dies werde im Diamalt-Park schon nicht durchgeführt bzw. nicht publiziert. Es wurde gefragt,

- wie diese Prüfung abgesichert werde und
- welche Maßnahmen bei Überschreitung ergriffen werden
- ob es eine Strategie gäbe, wenn zulässige Grenzwerte nicht mehr eingehalten würden und
- ob dann das Gebiet für nicht bewohnbar erklärt würde.

Stellungnahme:

Das Gutachten fordert nicht laufende Prüfungen der Lärm-Pegel. Im Gutachten heißt es „Eine vergleichbare Gesamtverkehrslärbetrachtung ist im Rahmen der Umweltprüfung [...] regelmäßig in raumbedeutsamen Planungen [...] durchzuführen.“. Dies bezieht sich nicht auf eine in zeitlichen Abständen wiederkehrende Prüfung, sondern stellt darauf ab, dass im Rahmen der Umweltprüfung im Bauleitplanverfahren immer eine entsprechende Prüfung durchzuführen ist. Dies ist im vorliegenden Fall im Rahmen der Umweltprüfung zur Flächennutzungsplanänderung erfolgt.

Somit ergibt sich kein Anlass zu einer Überprüfung der Gesamtverkehrslärmsituation in regelmäßigen zeitlichen Abständen.

Äußerung:

Insbesondere läge die Umweltprüfung des Lärmgutachtens laut Punkt 4.5 nicht vor.

Stellungnahme:

Es wurde im Rahmen der Umweltprüfung die verkehrliche Auswirkung der Planung auf die Verkehrslärmpegel in der Nachbarschaft dargestellt und beurteilt.

5.7 Gutachten Verkehrsuntersuchung

Zur „Verkehrsuntersuchung Kirschgelände – Schlussbericht“ vom März 2022 wurde Folgendes vorgebracht:

Äußerung:

Unter Bezugnahme auf die Verkehrsuntersuchung (siehe S. 31) wurde vorgebracht, dass die Annahmen teilweise veraltet und mit Prognosen versehen seien, die längst nicht mehr gültig wären. Als Nachweis wurde aus der Verkehrsuntersuchung S. 31 zitiert: „bereits in Realisierung befindliche Bauvorhaben „Oertelplatz“ separat berücksichtigt“. Der Vorwurf veralteter Annahmen und ungültiger Prognosen gelte auch für Fahrten. Dies lasse sich aus dem Satz im Gutachten von 2021 auf S. 31 „Es zeigt sich, dass sich die Verkehrsmengen lediglich um < 100 Kfz-Fahrten pro Tag ändern“, also vor aktiver Nutzung des Einkaufszentrums Evers und weiterer Bebauungen in Allach, ableiten.

Das Verkehrsgutachten berücksichtige nicht das gesamte Verkehrsaufkommen und die Mehrungen durch Wachstum und sonstige Bau-Aktivitäten im Bezirk Allach. Rechnerisch werde allein im Bezirk 23 durch Einwohner-Wachstum auch 33 % Verkehrsaufkommen-Wachstum zu erwarten sein. Dem Gutachten fehlten wesentliche Wachstums-Elemente wie private und städtische Bebauung, Großbauvorhaben, Gewerbe-Großbauvorhaben wie Junkers-Gelände. Die Verkehrsflüsse seien jetzt bereits schön gerechnet und gerade in den Morgen- und Abendzeiten nicht mehr aufnahmefähig. Hier fehle klar ein Verkehrskonzept, das hiermit eingefordert werde.

Der Verkehr von außen durch die verstärkten Bau-Aktivitäten in den Randbezirken

werde gar nicht berücksichtigt. Insbesondere Freiam, Aubing und Lochhausen würden hier ebenso wie Schleichverkehr über die A99 eine wesentliche Rolle spielen. Das Gutachten schließe die Berücksichtigung dieser wesentlichen Faktoren aus und sei damit kein Spiegel der Wirklichkeit.

Es werde die Prüfung des Gutachtens durch eine unabhängige Institution wie den TÜV Bayern oder die TU München gefordert.

Stellungnahme:

Die Prognoseberechnungen in der Verkehrsuntersuchung berücksichtigen gemäß Kapitel 3 sowohl die Verkehrsmehrung durch Vorhaben in der Umgebung wie dem „Oertelplatz“ oder den Diamant Park oder auch das Junkers-Gelände als auch die allgemeine Verkehrsprognose gemäß einem durch die Landeshauptstadt München erstellten Verkehrsmodell. Das Verkehrsmodell wird fortlaufend durch die Landeshauptstadt München aktualisiert und berücksichtigt die strukturelle Entwicklung in der gesamten Stadt (angebots- und nachfrageseitig), also auch Entwicklungen in Freiam, Aubing und Lochhausen, sowie die baulichen Entwicklungen, auch durch Nachverdichtung, im Umfeld. Die Verkehrsmehrung durch das Bauvorhaben Oertelplatz wurde aufgrund der unmittelbaren Nachbarschaft zum gegenständlichen Planvorhaben entsprechend der bei vollständigem Betrieb zu erwartenden Verkehrsmengen additiv berücksichtigt. Das Gutachten und die darin enthaltenen Prognosen sind daher nicht zu beanstanden, eine Prüfung des Gutachtens durch den TÜV Bayern oder die TU München ist nicht angezeigt.

Soweit ein Verkehrskonzept gefordert wird, kann Folgendes ausgeführt werden:

Um das Ziel der Landeshauptstadt München zu erreichen, dass bis 2035 80 % der Wege mit dem Umweltverbund zurückgelegt werden und Alternativen zum Kfz zu schaffen, wird ein Ausbau von ÖPNV-, Rad- und Fußinfrastruktur geplant und vorangetrieben. Vorbehaltlich der Beauftragung durch den Stadtrat der Landeshauptstadt München ist geplant, dass für den Stadtbezirk Allach-Untermenzing ein Mobilitätskonzept erstellt wird. Da besonders in den Stadtbezirken am Stadtrand mit einer zunehmenden Nachverdichtung zu rechnen ist, werden dort die stärksten Einwohnerzuwächse erwartet. Zu diesen Stadtbezirken gehört auch Allach-Untermenzing. Laut dem Demografiebericht München – Teil 2, Kleinräumige Bevölkerungsprognose 2019 bis 2040 für die Stadtbezirke (Sitzungsvorlage Nr. 20-26/ V 03398) ist dort zwischen 2019 und 2040 eine Zunahme an Wohnberechtigten von 33,2 % zu erwarten. Somit gehört Allach-Untermenzing im gesamtstädtischen Vergleich zu den am stärksten wachsenden Gebieten.

Verbunden mit diesem zu erwartenden Wachstum ergeben sich für den Stadtbezirk auch Veränderungen hinsichtlich der verkehrlichen Belange, die seit dem Grundsatzbeschluss des Stadtrats (Sitzungsvorlage 20-26 / V 03507) vom 15.06.2021 im Sinne der Verkehrswende bevorzugt durch umweltfreundliche Verkehrsformen gestaltet werden sollen. Ziel dabei ist die Entlastung der Landeshauptstadt München von Autoverkehr und die Förderung der Klimaschutzziele

(<https://risi.muenchen.de/risi/sitzungsvorlage/detail/6619227?dokument=v6625968>).

Äußerung:

Die Schwerlast-Aktivitäten seien zum Zeitpunkt der Gutachtenerstellung gerade hinsichtlich des LKW-Verkehr sehr niedrig gewesen. Zudem sei der Verkehr in Allach saisonal schwankend (speziell im Sommer mehr Verkehr als im Winter). Es werde eine Neu-Rechnung unter Berücksichtigung der neuen Gegebenheiten (verstärkter Schwerlastverkehr über Jahre wegen Bau-Aktivitäten am Junkers und an A99) sowie die Angabe von Saison-Schwankungen gefordert.

Stellungnahme:

Die Verkehrszählungen in der vorliegenden Verkehrsuntersuchung wurden gemäß den Anforderungen aus dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen 2015 erstellt. Eine Neu-Rechnung ist daher nicht angezeigt.

In Bezug auf den Schwerlastverkehr wurde in den Gutachten nicht nur der mögliche Schwerlastverkehr aufgrund der Nutzung der derzeitigen gewerblichen Bebauung auf Grundlage des bisher gültigen Bebauungsplanes Nr. 893 berücksichtigt. Es wurde im Prognosefall auch der mögliche Schwerlastverkehr bei einer vollständigen Ausnutzung des gewerblichen Baurechtes auf Grundlage des bisher gültigen Bebauungsplanes Nr. 893 berücksichtigt.

Äußerung:

Der Prognose-Null-Fall beziehe sich nur auf den Oertelplatz. Bemerkenswert sei der Widerspruch zu den Verkehrsrechnungen am Hirmer-Gelände. Es sei kaum davon auszugehen, dass der Verkehr sich auf dem Weg durch die Eversbuschstraße gesamthaft halbiere. Die Rechnungen sollten überprüft und auf den gesamten Stadtbezirk aktualisiert werden.

Die Subtraktion Verkehr bestehendes Gelände sei falsch gerechnet. Gerade die Schule werde in der Delta-Rechnung erheblich mehr Verkehr erzeugen als im Gutachten ausgewiesen. Gleiches gelte für potenzielle Einkaufsmöglichkeiten. Die Grundschule mit 92 Fahrten sei z. B. gerade auch wegen der Sportanlagen deutlich schön gerechnet. Dies müsse nachgebessert werden.

Stellungnahme:

Die Prognoseberechnungen in der Verkehrsuntersuchung berücksichtigen gemäß Kapitel 3 sowohl die Verkehrsmehrung durch Vorhaben in der Umgebung wie dem „Oertelplatz“ als auch die allgemeine Verkehrsprognose gemäß einem durch die Landeshauptstadt München erstellten Verkehrsmodell. Das Verkehrsmodell wird fortlaufend durch die Landeshauptstadt München aktualisiert und berücksichtigt die strukturelle Entwicklung in der gesamten Stadt (angebots- und nachfrageseitig) sowie die baulichen Entwicklungen, auch durch Nachverdichtung, im Umfeld. Die Verkehrsmehrung durch das Bauvorhaben Oertelplatz wurde aufgrund der unmittelbaren Nachbarschaft zum gegenständlichen Planvorhaben entsprechend der bei vollständigem Betrieb zu erwartenden Verkehrsmengen additiv berücksichtigt.

Zur Ermittlung der Verkehrserzeugung durch die geplanten Nutzungen, also auch der Grundschule inklusive der auf dem Schulgelände stattfindenden Vereinssportnutzung, wurde das in Deutschland anerkannte Programm Ver_Bau von Dr. Bosserhoff verwendet, das empirische Kennwerte zur Verkehrserzeugung und den Spitzenstundenanteilen vergleichbarer bereits realisierter Bauvorhaben enthält. Wesentliche Mobilitätsparameter, wie der Anteil des Kfz-Verkehrs stützen sich auf Werte für die Landeshauptstadt München, bzw. für den Stadtbezirk Allach-Untermenzing aus der deutschlandweiten Mobilitätsstudie MID 2017 mit Verdichtung in München.

Zu beachten ist zudem, dass im Rahmen der Verkehrserzeugungsberechnung auch Mitnahmeverkehre berücksichtigt werden, die beispielsweise das Bringen und Holen zur Schule auf einem bereits bestehenden Weg erledigen und nicht als gänzlich neue Kfz-Fahrten zu berücksichtigen sind. Sie führen zu einer Veränderung in den Fahrbeziehung, aber nicht per se zu einer Verkehrsmehrung.

In der Gemeinbedarfsfläche Erziehung ist eine Vereinssportnutzung grundsätzlich möglich. Die entsprechenden Konsequenzen einer Vereinssportnutzung in der absehbaren Dimension wurden dezidiert untersucht. Die Verkehrsmehrung durch

Vereinsportnutzung ist geringfügig, zudem ist davon auszugehen, dass sich diese Kfz-Fahrten je Richtung auf verschiedene Routen verteilen. Der durch die Vereinsportnutzung erzeugte Verkehr kann zusammen mit den übrigen Verkehrsmengen im umliegenden Straßennetz bewältigt werden. Die Schallpegelerhöhungen, die sich durch diese Kfz-Fahrten ergeben, sind geringfügig und können durch die ohnehin festgesetzten Lärmschutzmaßnahmen bewältigt werden.

Soweit ein Widerspruch zu den Verkehrsrechnungen am Hirmer-Gelände behauptet wird, ist Folgendes auszuführen:

Die Eversbuschstraße zweigt von Allach-Untermenzing kommend in Richtung Bahnhof Karlsfeld auf Höhe der Otto-Warburg-Straße ab. Die Verkehre fahren daher größtenteils von der Eversbuschstraße aus Richtung Allach-Untermenzing kommend auf der Otto-Warburg-Straße weiter, nur ein geringerer Teil nimmt den Abzweig vorbei am Gelände des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2164 „Hirmerei“ in Richtung Bahnhof Karlsfeld. Gleiches gilt in die Gegenrichtung. Ein Großteil der Verkehre fährt von der Otto-Warburg-Straße weiter auf der Eversbuschstraße Richtung Allach-Untermenzing. Ein geringerer Teil kommt über die Abzweigung der Eversbuschstraße aus der Richtung Bahnhof Karlsfeld auf die Eversbuschstraße Richtung Allach-Untermenzing. Es ist daher nachvollziehbar, dass sich die Verkehrsmengen in der Eversbuschstraße auf Höhe des Planungsgebietes des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2164 „Hirmerei“ deutlich von den Verkehrsmengen in der weiter südlichen Eversbuschstraße unterscheiden. Die festgestellten voneinander abweichenden Verkehrsmengen stehen also nicht im Widerspruch, sie resultieren daraus, dass es sich um Verkehrsmengen auf unterschiedlichen Bereichen der Eversbuschstraße handelt, die aufgrund der Abzweigung Richtung Bahnhof Karlsfeld unterschiedlich frequentiert sind. Eine Nachbesserung des Gutachtens ist daher nicht erforderlich.

Äußerung:

Der Prognose-Planfall und der Prognose-Nullfall seien sichtbar schön gerechnet. So ergäben sich im Falle einer Nicht-Bebauung sogar in der Franz-Nißl-Straße und der Kirsch-Straße Entlastungen, die nicht zu erwarten seien. Die Begründungen im Gutachten und der prozentuale Schlüssel seien von objektiver Stelle zu prüfen, zumal die Auswirkungen gerade in der Franz Nißl Straße erheblich sein werden.

Stellungnahme:

Die Verkehrsverteilung aus dem Planvorhaben wurde auf Basis des Münchner Verkehrsmodells gemeinsam mit der Landeshauptstadt München entwickelt, sodass von einer plausiblen Verkehrsverteilung auszugehen ist.

Durch die Änderung der Nutzung von Gewerbe zu Wohnen verändern sich auch die zu erwartenden Fahrtbeziehungen. So ist der Anteil der Fahrten in Richtung Stadtmitte bei Wohnen höher als bei einer gewerblichen Nutzung. Dem folgend verlagern sich gegenüber der heutigen Nutzungen Verkehre von der Franz-Nißl-Straße in Richtung Allacher Straße bzw. Eversbuschstraße. Die Auswirkungen auf die Franz-Nißl-Straße durch das hier gegenständliche Verfahren sind daher realistisch abgebildet. Die Verkehrsreduktion auf der Kirschstraße gegenüber der Bestandssituation entsteht dadurch, dass nur ein sehr geringer Teil der geplanten Gebäude über die Kirschstraße erschlossen wird und hier folglich auch weniger Neuverkehre entstehen. Somit verlagert sich der Verkehr deutlich stärker auf die Elly-Staegmeyr-Straße als dies heute der Fall ist. In der Folge resultiert auf der Elly-Staegmeyr-Straße auch eine deutliche Mehrbelastung gegenüber der bestehenden Nutzung (siehe Seite 19 der Verkehrsuntersuchung).

Äußerung:

Die auf Seite 21 (des Gutachtens) dargelegte verkehrssenkende Wirkung bei massiv verdichteter Neubebauung könne logisch überhaupt nicht funktionieren. Es sei nicht schlüssig, wie diese Planrechnung begründet sei. Das Gutachten sei auf Rechenfehler zu untersuchen. Es sei intuitiv falsch, dass 1.240 Wohnungen weniger Verkehr als ein de facto kaum verkehrsmässig genutztes Industriegelände erzeugen.

Die daraus resultierende Leistungsfähigkeitsrechnung könne entsprechend unmöglich korrekt sein, da sie falsche Annahmen träge. Hier solle von objektiver Stelle eine Revision stattfinden.

Auch die folgenden Tabellen und Prognosen gingen von Verkehrsminderung aus und sollten geprüft werden. In der Zusammenfassung/Kapitel 9 (S. 31 des Verkehrsgutachtens) wird der Fehler deutlich: $4.600 \text{ (IST)} + 4.000 \text{ (Plan)} = 8.600$ (ohne Bauvorhaben) unterstellt eine höhere Verdichtung als durch das Bauvorhaben mit 5.100 (Fahrten Prognose). Es werde davon ausgegangen, dass eine reguläre Ein-/Zweifamilien-Haus-Bebauung wie in Allach üblich mehr Verdichtung an PKW erzeuge als 1.240-Wohnungen in extrem verdichteter Bauweise. Nachdem dies offensichtlich falsch sei, werde auch keine Begründung für die Zahl 8.600 geliefert. Objektiv wäre die Formel gewesen: $4.600 \text{ (IST)} + 5.100 \text{ (Plan)} - (\text{????}) \text{ Kirschgelande-Anwohner-Verkehr}$. Dies hätte die Differenzierung von Durchgangsverkehr und Anwohnerverkehr erfordert, die nicht vorgenommen worden sei. Dies sei ein wesentlicher Fehler in der Studie, der zu überprüfen sei.

Es werde angenommen, dass $4.600 \times 1,33 \text{ (Wachstum)} + 5.100 = 11.300$ Fahrten die reale Zahl sein werde.

Stellungnahme:

Im Rahmen der Planung wurde ein Verkehrsgutachten erstellt. Dabei wurden auf Basis anerkannter Richtlinien und Verkehrszählungen die verkehrliche Bestandssituation sowie die Verkehrserzeugung durch das Neubaugebiet berechnet und das zukünftige Verkehrsaufkommen und die Auswirkungen auf das umgebende Straßennetz mit Prognosehorizont 2035 ermittelt. Ebenfalls wurde im Verkehrsgutachten die leistungsfähige Abwicklung dieses ermittelten Verkehrsaufkommens mit anerkannten Methoden und unter Einhaltung aller Vorschriften und Richtlinien untersucht

Wie in der Begründung zur Flächennutzungsplan-Änderung ausgeführt, wurde im Rahmen der Planung ein Verkehrsgutachten mit einem Prognosehorizont 2035 erstellt. Im Sinne einer Worst-Case-Betrachtung wurde dabei das maximal mögliche, durch die Umsetzung der Planung ausgelöste Verkehrsaufkommen ermittelt. Im Ergebnis des Verkehrsgutachtens kann der durch die Planung ausgelöste Verkehr vom umgebenden Straßennetz weiterhin abgewickelt werden. Die Leistungsfähigkeit aller relevanten Verkehrsknotenpunkte bleibt durch die Umsetzung der Planung ebenfalls weiterhin gewährleistet. Positiv wirkt sich aus, dass der durch die bisherige gewerbliche Nutzung im Gebiet verursachte Schwerlastverkehr weitestgehend entfällt.

Des Weiteren sind im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung Maßnahmen zur Umsetzung eines Mobilitätskonzepts (mit beispielsweise der Einrichtung von Car-Sharing-Stellplätzen und einer zentralen Mobilitätsstation) in die Planung zu integrieren.

Dies soll dazu beitragen die unterschiedlichen Mobilitätsformen miteinander zu verknüpfen, den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren und die Nahmobilität zu stärken.

Darüber hinaus gehende Verkehrsuntersuchungen sind nicht erforderlich.

Eine genauere Betrachtung zur Bebauungsdichte und den daraus resultierenden Fahrtberechnungen wird in der Abwägung im Satzungsbeschluss zum Bebauungsplan Nr. 2146 aufgeführt.

Mehrere Äußerungen zur Allacher Unterführung und Ostteil der Allacher Straße:

Der Allacher Tunnel sei bereits heute zu schmal. Mit einem Großbauvorhaben werde die Zahl so sehr ansteigen, dass gerade an den beiden Kreuzungen Verkehrskonflikte zu erwarten sein werden. Hier fehle ein schlüssiges Verkehrskonzept. Insbesondere eine Erweiterung des Tunnels sollte zur Entlastung der Eversbuschstraße ebenso wie eine Verbesserung der Tragfähigkeit der Allacher Straße (Tempo 30 bei hohem Verkehrsaufkommen mit parkenden Autos kontraproduktiv) vorgesehen werden.

Wie den Prognosen zu den Veränderungen des Verkehrsaufkommens im Planungsgebiet zu entnehmen ist, dürften in der östlichen Allacher Straße durch eine Fußgänger/Radfahrer Unterführung 10.800 KFZ fahren. Tendenz nach oben.

Die Allacher Straße östlich sei ein reines Wohngebiet und nicht für 11.000 Autos vorgesehen und auch nicht zulässig. Die Lärmbelästigung der östlichen Allacher Straße durch den Durchfahrtsverkehr und den neuen Anwohnern des Kirschgeländes sei nicht zumutbar.

Es wurde folgender Vorschlag gemacht:

Die Elly Stegmaeyr Straße müsse herausgenommen werden, es sollten nur Zufahrten von der Kirschstraße in die Siedlung als Sackstraßen geführt werden. Die Kirschstraße müsse verbreitert werden. Die Allacher Straße solle in Richtung Westen über der Würm ausgebaut werden zum Pasinger Heuweg.

Für die neu geplante Feuerwehr am Untermenzinger Friedhof sei das die beste Zufahrt nach Allach. In der Einfahrt der Von-Kahr Straße in die Eversbuschstraße sei ständiger Stau angesagt. Für den schnellen Einsatz einer Feuerwehr sei dies unzumutbar.

Es wurde vorgebracht, dass der Rückbau der Allacher Bahnunterführung auf den ursprünglichen Zweck als Radfahrer- und Fußwegunterführung die Verkehrsmengen in der Elly-Staegmayer-Straße laut Verkehrsmengenkarte 2021 um rund 3.000 Fahrzeuge verringern und das neue Quartier erheblich verkehrssicherer für die neuen Bewohner*innen machen würde. Außerdem könnten die Mehrkosten für besondere Lärmschutzmaßnahmen in der Elly-Staegmayer-Straße und an der westlichen Allacher Straße als stadtteilübergreifende Durchfahrtstraßen eingespart werden, was wieder ein zusätzlicher Beitrag zu bezahlbarem Wohnraum wäre. Außerdem würde die Lebensqualität der bisherigen Bewohner*innen an der Allacher Straße steigen und die Schulwege zur neuen Grundschule sowie zu dem bereits vorhandenen Schulzentrum Pfarrer-Grimm-Straße würden erheblich sicherer.

Durch die 5,50 m breite Allacher Unterführung führen derzeit trotz des sicherheitsrelevanten äußerst grenzwertigen Verkehrsaufkommens von 8.000 Fahrzeugen noch zusätzlich 3.000 Radfahrer*innen laut Radmengkarte. Die Bebauung des Kirschgeländes mit der geplanten Verkehrslenkung lasse keinerlei Konzept erkennen. Es entstehe in Untermenzing ein gefährlicher Verkehrsknotenpunkt, der alle Grenzen der Zumutbarkeit nach Grundgesetz überschreite. Außerdem sei die Unterführung bereits jetzt schon nicht mehr aufnahmefähig und entspreche nicht den Anforderungen an Gemeindestraßen.

Es werde die Vorlage und Umsetzung eines tragfähigen Verkehrskonzeptes beantragt, dass Maßnahmen zur Entlastung/Schließung der kleinen Bahnunterführung zwischen Elly-Staegmeyr-Straße und Angerlohstraße vom/für den Kraftfahrzeugverkehr getroffen werden.

Es werde gefordert, die Verkehrsbeziehungen der bisherigen Straßen mit dem Verkehrsaufkommen in dem Planungsgebiet neu zu überplanen, die Lärmbelastung durch einen verminderten Durchfahrtverkehr zu reduzieren und die Sicherheit im Plangebiet durch verkehrslenkende Maßnahmen zu verbessern.

Lärmzunahme durch den Bebauungsplan: Es würden Zweifel geäußert, dass die Ostseite der S-Bahn bei den Planungen angemessen berücksichtigt werde. Bei der Flächennutzungsplanung sollte es aber doch um die Betrachtung der räumlichen Entwicklung für die Gesamtstadt und nicht nur eines isolierten Projektes gehen.

Die Verkehrsmehrbelastung würde nicht erwogen werden. Als Grundlage für die Ermittlung der Bestandsverkehre aus der heutigen gewerblichen Bebauung diene eine Kennzeichenerfassung aus dem Jahr 2016. Im Rahmen der Erhebung würden alle Kfz-Verkehre erfasst werden, die über die Elly-Staegmeyr-Straße, die Kirschstraße, die Esmarchstraße oder die Franz-Nißl-Straße in das Kirschgelände einfuhren und dieses erst nach längerer Zeit verließen.

Auf Basis dieser Kennzeichenerfassung lassen sich die wegfallenden Bestandsverkehre mit rund 4.600 Kfz-Fahrten/24 h beziffern. Darunter fallen 585 Schwerverkehrsfahrten. Diese Zahlen bezögen sich auf das Erhebungsjahr 2016.

Ein eindeutiger Nachweis, dass die Kennzeichenerfassung nicht auf den Ostteil der Allacher Straße in Verbindung mit der Unterführung gerichtet sei, weil in der nur 2,30 m hohen Unterführung kein Schwerlastverkehr fahren könne. Außerdem sei in der Erhebung noch nicht die Mehrbelastung zum zwischenzeitlich fertiggestellten Einkaufs- und Quartierszentrum Oertelplatz und das Wohngebiet im Diamaltgelände enthalten.

Stellungnahme:

Im Rahmen der Planung wurde ein Verkehrsgutachten erstellt. Dabei wurden auf Basis anerkannter Richtlinien und Verkehrszählungen die verkehrliche Bestandssituation sowie die Verkehrserzeugung durch das Neubaugebiet berechnet und das zukünftige Verkehrsaufkommen und die Auswirkungen auf das umgebende Straßennetz mit Prognosehorizont 2035 ermittelt. Ebenfalls wurde im Verkehrsgutachten die leistungsfähige Abwicklung dieses ermittelten Verkehrsaufkommens mit anerkannten Methoden und unter Einhaltung aller Vorschriften und Richtlinien untersucht. Wie in der Begründung zum Flächennutzungsplan ausgeführt, kann im Ergebnis der durch die Planung ausgelöste Verkehr vom umgebenden Straßennetz weiterhin abgewickelt werden. Die Leistungsfähigkeit aller relevanten Verkehrsknotenpunkte bleibt durch die Umsetzung der Planung ebenfalls weiterhin gewährleistet.

Entsprechend der Verkehrsuntersuchung kommt es zwar auf dem Abschnitt der Allacher Straße östlich der Elly-Staegmeyr-Straße (Allacher Unterführung) mit Umsetzung des Planvorhabens zu einer im Jahr 2035 um ca. 800 Fahrten/24 h höheren Belastung als heute. Diese höhere Belastung entsteht aber nur im direkten Vergleich „Belastung heute“ zu „Belastung im Jahr 2035 bei Umsetzung des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2146“.

Ohne Umsetzung dieser Planung und ohne weitere bauliche Entwicklung im Planungsgebiet (sog. Prognose-Nullfall 2035) würde hingegen die Verkehrsbelastung im Jahr 2035 allein aufgrund der allgemeinen Verkehrsbelastung ca. 1.200 Kfz-Fahrten/24 h über der heutigen Belastung liegen.

Grund hierfür ist die andere Nutzung des Kirschgeländes. Aufgrund unterschiedlicher Fahrtziele bzw. Quellen zwischen den Verkehren eines Gewerbegebiets und eines Wohngebiets, verschieben sich auch die Verkehrsbelastungen auf den einzelnen Straßen. Entsprechend des Verkehrsmodells der Landeshauptstadt München fließt der zu erwartende Verkehr der neuen Wohnbebauung vermehrt nach Westen zur Eversbuschstraße ab.

Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchungen wurden der schalltechnischen Untersuchung zugrunde gelegt. Es wurde festgestellt, dass tagsüber (6-22 Uhr) in der gesamten Nachbarschaft, also auch in der östlichen Allacher Straße Pegelerhöhungen durch das Planvorhaben ausgeschlossen werden können. Nachts treten mit Ausnahme der Nachbarschaft entlang der Esmarchstraße ebenfalls keine Pegelerhöhungen auf. Es ist von einer Verbesserung der Gesamt-Lärm-Belastung auszugehen, da eine Änderung von einem Gewerbegebiet zu einem Allgemeinem Wohngebiet erfolgt.

Verkehrsmaßnahmen wie in den Äußerungen vorgeschlagen, entsprechen nicht den Regelungsmöglichkeiten des Flächennutzungsplans.

Äußerung:

Gegen die Bebauung des Kirschgeländes werde Einspruch erhoben.

Zunächst wurden folgende Aussagen getroffen:

- Allach-Untermenzing erfahre zurzeit einen seiner größten Baubooms mit Ein-, Mehrfamilienhäuser, Wohnungen und Wohnsiedlungen, Pflegeheimen und Kindertagesstätten, aktuelles Beispiel: die Bebauung des Kirschgeländes mit 1.300 Wohnungen auf 18.000 m².
- Das Einkaufszentrum Evers sei neu errichtet worden.
- Bestehende Altbestände würden abgerissen und es werde nachverdichtet. Reihenhäuser, Mehrfamilienhäuser und Mehrspanner ersetzen Einfamilienhäuser.
- Freiflächen oder sogar Biotope würden bebaut, aktuelles Beispiel: 24 Reihenhäuser auf dem ehemaligen Bahngelände in der Ganzenmüllerstraße, das scheinbar auch ohne gültige Baugenehmigung/ohne Verkehrskonzept möglich zu sein.
- Die kleine Bahnunterführung sei vom Konzept und dem Querschnitt eine Fußgänger- und Fahrradunterführung gewesen. Dies sei noch heute so. Eine Öffnung sei unter der Prämisse der ausschließlichen Nutzung für den Anliegerverkehr erfolgt.

Als Nachweis für diese Aussage wurde ein Auszug eines Antrags zweier Stadträte, Antrag-Nr. 726 vom 25.06.1985 mit nachfolgenden Anträgen vorgelegt:

- „1. Anstelle des 1986 zu schließenden Bahnübergangs Allacher Straße wird eine PKW-Unterführung errichtet.
2. Durch verkehrslenkende Maßnahmen müsse gesichert werden, dass diese Unterführung nur dem Anliegerverkehr diene, während der überörtliche Verkehr in der Von-Kahr-Straße abgewickelt wird.“

Auch der entsprechende Beschluss, wonach

- „1. Anstelle des 1986 zu schließenden Bahnübergangs Allacher Straße wird eine PKW-Unterführung errichtet.
2. Durch verkehrslenkende Maßnahmen muß gesichert werden, daß diese Unterführung nur dem Anliegerverkehr dient, während der überörtliche Ver-

kehr in der Von-Kahr-Straße abgewickelt wird.“

beschlossen wurde, wurde als Nachweis vorgelegt, lässt aber weder die Unterschrift des Oberbürgermeisters noch Stempel, nicht einmal die Sitzungsvorlage-Nummer, den Zweitschrift-Stempel o.ä. erkennen.

Als Nachweis wurde weiter ein Schreiben des Bezirksausschusses Allach-Untermenzing vom 09.12.1987 vorgelegt, in welchem u. a. Folgendes bestätigt wird: „Unabhängig davon, können Sie versichert sein, dass der Bezirksausschuss Wert darauf legt, daß diese Unterführung dem internen Verkehr zwischen den Bewohnern beiderseits der Bahnlinie dienen und keinesfalls ein Weg für den Durchgangsverkehr werden soll.“

Die Verbreiterung eines Teils der Allacher Straße inkl. Szenario Fußgängeröhre stehe vor der Tür.

- Schleichender Rückbau von geschwindigkeitsreduzierenden Maßnahmen wie z. B. Fahrbahnverengungen oder Barrieren.
- Die Deutsche Bahn habe im Rahmen der Neuausrichtung des Schienenverkehrs die Anzahl der Züge deutlich erhöht.
- Es werde gebaut und verdichtet ohne Verkehrskonzept/ohne Schaffung neuer bzw. alternativer Verkehrswege.

Die Aussagen wurden mit nachfolgend beschriebenen Grafiken untermauert (da die Urheber- und Bildrechte an den übersandten Grafiken unklar sind, können die Grafiken nicht in der vorliegenden Beschlussvorlage abgedruckt und im Ratsinformationssystem verbreitet werden):

- Lärmkarte Eisenbahn-Bundesamt Ganzenmüllerstr. München 08/2020 (Stand 2017/2018) Tag-Abend-Nacht
- Lärmkarte Verkehr /Allacher Straße München 08/2020 Umwelt Bundesamt
- Lärmkarte München 2007 Landeshauptstadt München
- Ergebnisse Schallpegelmessungen – eigene Messungen Allacher Str. Ecke Ganzenmüllerstr. 2009
- Ergebnisse Verkehrszählung und Geschwindigkeitsmessung 2009/Eigen durchgeführte/beauftragte Messung stichpunktartig wie folgt dargestellt:
 - Rund 44.000 Fahrzeugen in 7 Tagen d. h. bis zu 7362 Fzg./Tag
 - 85 % der Fahrzeuge sind im Bereich bis 41,9 km/h unterwegs (V85);
Vmax = 93 km/h
 - 99 % der Fahrzeuge über dem vorgeschriebenen Limit von 20 km/h
 - bis 589 Fahrzeuge pro Stunde
- Ergebnisse Verkehrszählung Stadt München 2010 (Grafik und Tabelle)

Es werde die Vorlage und Umsetzung eines tragfähigen Verkehrskonzeptes beantragt, das

- die Verkehrsbelastung in dem Bereich, in den betroffenen Straßen und Nebenstraßen senkt und eine Umlenkung des Durchgangsverkehres sicherstellt.
- die Verkehrswege überplant, so dass das Kirschgelände z. B. als autofreie Zone realisiert werden könne.
- Als Idee wurde zur „Wohnstadt Kirschgelände“ vorgeschlagen, die Elly-Staegmeyer-Straße, die Kirschstraße und die Allacher Straße zwischen Kirschstraße, Elly-Staegmeyer-Straße und Bahnunterführung zu einer Fußgängerzone zu machen und die Autos unterirdisch in der Tiefgarage zu parken.
- die Nutzung der zur Verfügung stehenden/eigens zur Umgehung gebauten Umgehungstraßen (z. B. Von-Kahr-Straße) sichergestellt werde und

- Alternativen geprüft/geschaffen werden.
- Maßnahmen zur Lärmsenkung getroffen werden.

Gleichzeitig werde die Vorlage von tragfähigen Verkehrszahlen aktuell und Prognosen bis 2030, 2035 und 2040 beantragt. Die vorgelegten und für die Bebauung zugrunde gelegten Zahlen seien nicht korrekt. Es seien heute schon in dem Wohnquartier und dessen direkten Umfeld belegbare 10.000 bis 12.000 Fahrzeuge pro Tag. Die Bitte, die Zahlen der neuerlichen Messung 05/06 2022 vorzulegen, sei unbeantwortet geblieben.

Die Zustände seien bereits heute schon unerträglich, die jährliche Zunahme des Individualverkehrs bringe das System zum Kollabieren. Eine Bebauung des Kirschgeländes mit erwarteten 3.000 zusätzlichen Personen sei vor dem Hintergrund dieser hochbelasteten Verkehrssituation nicht akzeptabel.

Eine weitere Äußerung mit ähnlichem Thema:

Der Maßnahmenplan der Stadt München (Vorschläge) habe bereits bei vergleichbaren Bebauungen kaum Wirkung gezeigt. Tatsächlich werde der Lärmpegel bei wachsender Einwohnerzahl eher höher liegen. Es werden nachhaltige und wirkungsvolle Maßnahmen sowie deren Kontrolle gefordert.

Stellungnahme:

Die allgemeinen Aussagen zur Situation zur Bebauung in Allach außerhalb des Planungsgebietes sowie die zahlreichen mitgesandten Grafiken werden zur Kenntnis genommen.

Soweit nicht direkte Bezüge der Aussagen zur Flächennutzungsplan-Änderung erkenntlich sind, ist eine Behandlung nicht erforderlich.

In Bezug auf die Äußerung, dass die Deutsche Bahn die Anzahl der Züge deutlich erhöht habe, kann mitgeteilt werden, dass die Gutachten, insbesondere die schalltechnische und erschütterungstechnische Untersuchung und das Gutachten elektrische und magnetische Felder auf den seitens der Deutschen Bahn zur Verfügung gestellten Prognosezahlen bis 2030 basieren. Somit sind entsprechende geplante Mehrverkehre auf den Schienenwegen bereits berücksichtigt.

In Bezug auf die Forderungen nach einem tragfähigen Verkehrskonzept wird Folgendes ausgeführt:

Im Rahmen neuer Quartiersentwicklungen werden immer auch die zugehörigen Erschließungsmaßnahmen mitgeplant. Das Schaffen neuer bzw. alternativer Straßenverbindungen für den Kfz-Verkehr ist in einer dicht bebauten Stadt meistens nicht möglich und entspricht auch nicht den Zielen der Landeshauptstadt München hinsichtlich einer nachhaltigen Mobilität.

Um das Ziel der Landeshauptstadt München zu erreichen, dass bis 2035 80 % der Wege mit dem Umweltverbund zurückgelegt werden und Alternativen zum Kfz zu schaffen, wird ein Ausbau von ÖPNV-, Rad- und Fußinfrastruktur geplant und vorangetrieben. Vorbehaltlich der Beauftragung durch den Stadtrat der Landeshauptstadt München ist geplant, dass für den Stadtbezirk Allach-Untermenzing ein Mobilitätskonzept erstellt wird. Da besonders in den Stadtbezirken am Stadtrand mit einer zunehmenden Nachverdichtung zu rechnen ist, werden dort die stärksten Einwohnerzuwächse erwartet. Zu diesen Stadtbezirken gehört auch Allach-Untermenzing. Laut

dem Demografiebericht München – Teil 2, Kleinräumige Bevölkerungsprognose 2019 bis 2040 für die Stadtbezirke (Sitzungsvorlage Nr. 20-26/ V 03398) ist dort zwischen 2019 und 2040 eine Zunahme an Wohnberechtigten von 33,2 % zu erwarten. Somit gehört Allach-Untermenzing im gesamtstädtischen Vergleich zu den am stärksten wachsenden Gebieten.

Verbunden mit diesem zu erwartenden Wachstum ergeben sich für den Stadtbezirk auch Veränderungen hinsichtlich der verkehrlichen Belange, die seit dem Grundsatzbeschluss des Stadtrats (Sitzungsvorlage 20-26 / V 03507) vom 15.06.2021 im Sinne der Verkehrswende bevorzugt durch umweltfreundliche Verkehrsformen gestaltet werden sollen. Ziel dabei ist die Entlastung der Landeshauptstadt München von Autoverkehr und die Förderung der Klimaschutzziele

(<https://risi.muenchen.de/risi/sitzungsvorlage/detail/6619227?dokument=v6625968>).

In Bezug auf die geforderten Maßnahmen zur Lärmsenkung:

In der schalltechnischen Untersuchung wurden die erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen untersucht; durch die Festsetzungen zum Lärmschutz im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung werden gesunde Wohn- Arbeitsverhältnisse sichergestellt. In der gesamten Nachbarschaft können laut Gutachten (relevante) Pegelerhöhungen ausgeschlossen werden.

Wie zuvor in dieser Stellungnahme ausgeführt, sollen mit dem in Aussicht gestellten Mobilitätskonzept umweltfreundliche Verkehrsformen mit dem Ziel, die Landeshauptstadt München von Autoverkehr zu entlasten, gestaltet werden. Dies wird zu einer Verminderung der Lärmbelastung führen.

Soweit die Vorlage von tragfähigen aktuellen Verkehrszahlen und Prognosen bis 2030, 2035 und 2040 gefordert wird und die Korrektheit der Zahlen angezweifelt wird, ist auszuführen, dass die Verkehrszahlen der Verkehrsuntersuchung auf Verkehrszählungen und den entsprechend der fachlichen Grundsätze ermittelten Neuverkehren beruhen.

Entsprechend des Entwicklungshorizonts des Projektes sind die Verkehrszahlen für das Jahr 2035 ermittelt. Dies entspricht dem fachlichen Standard.

Dem Flächennutzungsplanänderung liegt die Verkehrsuntersuchung vom März 2022 zu Grunde. Es wurden danach keine neuerlichen verkehrlichen Messungen durchgeführt, so dass keine neuen Zahlen vorliegen. Die vorgebrachte Bitte, die Zahlen einer neuerlichen Messung vorzulegen, lag nicht vor.

Wie im Umweltbericht zur Flächennutzungsplan-Änderung ausgeführt, kann im Ergebnis des Verkehrsgutachtens der durch die Planung ausgelöste Verkehr vom umgebenden Straßennetz weiterhin abgewickelt werden. Die Leistungsfähigkeit aller relevanten Verkehrsknotenpunkte bleibt durch die Umsetzung der Planung ebenfalls weiterhin gewährleistet.

Verkehrsordnungen wie in den Äußerungen vorgeschlagen, entsprechen nicht den Regelungsmöglichkeiten des Flächennutzungsplans.

5.8 Gutachten Lufthygienische Untersuchung

Zum Gutachten „Lufthygienische Untersuchung“ vom 16.03.2023 wurde Folgendes vorgebracht:

Äußerung:

Die Referenz der Luft-Schadstoffbelastung auf den Verkehrs-Prognose-Fall 2025(Plan) führe bei fehlerhafter Plan-Rechnung auch zu einem Fehler der Lufthygiene-Untersuchung. Da zudem die Panzerstrecke und das steigende Wachstum nicht berücksichtigt seien, werde um Korrektur der Rechnung, die unter Umständen zu einer Überschreitung der NO₂-Werte führen könne, gebeten.

Die Studie (gemeint ist die „Lufthygienische Untersuchung“) antizipiere dies durch „ggf. Lösungsvorschläge zu erarbeiten im Rahmen Planung“, die in den Anlagen nicht zu finden seien. Es werde um Ergänzung und Vorlage der Anlagen gebeten.

Stellungnahme:

Zunächst wird darauf hingewiesen, dass den Gutachten der sog. Prognose-Planfall 2035 zugrunde gelegt wurde und nicht ein „Verkehrs-Prognose-Fall 2025 (Plan)“. Wie zuvor unter 5.7 im Detail erläutert, wurde die Verkehrsuntersuchung richtig erstellt. Es ist daher von einer sach- und fachlich korrekten Datenbasis der zugrunde gelegten Inputparameter auszugehen. Lufthygienisch relevante Immissionen, die nicht durch das Vorhaben verursacht werden, sind durch die sogenannte Hintergrundbelastung modelltechnisch implementiert und berücksichtigt. Es besteht daher kein Zweifel an der fachlichen Richtigkeit der lufthygienischen Untersuchung. Die zitierte Stelle „ggf. Lösungsvorschläge zu erarbeiten im Rahmen Planung“ befindet sich im Gutachten unter „1. Aufgabenstellung“. Aufgabenstellung des Gutachtens war es danach, soweit nötig, Lösungsvorschläge und Empfehlungen zur Lufthygiene für die Planung zu erarbeiten. Im Rahmen der Durchführung der Untersuchung zeigte sich jedoch, dass keine Grenzwertüberschreitungen vorliegen und somit keine Lösungsvorschläge erforderlich sind. Es ist daher weder eine Ergänzung des Gutachtens erforderlich noch können Anlagen mit Lösungsvorschlägen vorgelegt werden, da Lösungsvorschläge gerade nicht erforderlich waren.

Äußerung:

Das Gutachten referenziere auf BVerfG 9 A 6.03 (03 (gemeint ist ein Urteil des BVerfG vom 26.05.2004, Az. 9 A 6.03); jedoch sei die Landeshauptstadt München mit Urteil vom 27.09.2007 - BVerfG 7 C 36.07 höchstrichterlich verurteilt worden gesundheitliche Beeinträchtigungen Dritter abzuwehren. Die Studie rechne mit einer Planrechnung und nicht mit realen Messdaten, die aus der naheliegenden Messstation des bayerischen Umweltamtes leicht zu erhalten seien. Da zudem mit hohem Verkehr und Schwerlastverkehr im Rahmen der langandauernden Bautätigkeiten zu rechnen sei, werde ein Plan zu Sicherstellung der Abwehr von gesundheitlichen Beeinträchtigungen eingefordert. Eine „Abwägung mit anderen Belangen“ könne nicht nachvollzogen werden und nur der Parteilichkeit der Studie zugeschrieben werden. Es werde eine Revision durch eine unabhängige Stelle eingefordert.

Die auf Seite 15 (des Gutachtens) dargelegten Kurven seien nicht nachvollziehbar und nur unter der Annahme „weniger Verkehrsaufkommen“ zu begründen. Diese Annahme entspräche keinesfalls einem Wachstumsszenario und sei falsch. Es werde um Neu-Messung/-Berechnung ersucht.

Stellungnahme:

Die im Gutachten zitierten Urteile stellen Hintergrundinformationen des Gutachters dar, die zur juristischen Einordnung der Bewertung der Lufthygiene im Rahmen der Bauleitplanung dienen. Diese Hintergrundinformationen haben keinen Einfluss auf die Methodik oder die ermittelten Ergebnisse. Das eingesetzte Modell und die Prognoseverfahren entsprechen den einschlägigen fachlichen und gesetzlichen Standards. Die Aufgabenstellung der Untersuchung ist u. a. die Bewertung der Luftqualität nach Umsetzung der vorgesehenen Planung. Die erwähnten Messstellen des Bayerischen Landesamtes für Umwelt sind zur Beantwortung dieser Fragestellung ungeeignet, da sie nicht eine zukünftige Luftqualität nach Umsetzung der Planung messen können. Eine Revisionierung des vorliegenden lufthygienischen Gutachtens ist daher nicht erforderlich.

Äußerung:

Die Windberechnung auf den Seiten 23 und 24 (des Gutachtens) werde bei Bebauung der Luft-Durchzugsschneisen, wie z. B. jetzt in der Servetstraße/Stummerstraße geplant, nicht mehr gültig sein. Entsprechend würden Schadstoffe unter erhöhten Temperatur-Bedingungen im Gelände verbleiben. Es werde um Neu-Berechnung der Wind-Werte oder alternativ um eine Sicherstellung der bestehenden Luft-/Klima-Struktur, d.h. keine Neu-Bebauung von Luftschneisen und Grünflächen gebeten. Die Wirkung und Richtung werde in den Windfeldberechnungen sehr klar herausgestellt werden.

Stellungnahme:

Einen relevanten Einfluss des angesprochenen Bereiches (Servetstraße/Stummerstraße) bezüglich der für die lufthygienische Betrachtung berechneten Windfelder ist aus fachlicher Sicht nicht zu erkennen. Die Freiflächen im Umgriff der Servetstraße/Stummerstraße befinden sich deutlich außerhalb des Rechenrasters und wurden modelltechnisch nicht berücksichtigt. Eine Neuberechnung des Windfeldes ist nicht erforderlich.

Äußerung:

Eine Darstellung der Umweltauswirkungen auf die Nachbarschaft, auf die in Punkt 7.2 (der „Lufthygienischen Untersuchung“) hingewiesen werde; liegt nicht vor.

Stellungnahme:

Die Auswirkungen sind in der lufthygienischen Untersuchung in den Abbildungen 15-17 zu finden.

Äußerung:

Eine Verbesserung der Lufthygiene-Situation könnte z. B. im Diamalt Park nachgewiesen werden. Es werden entsprechende reale Messungen angefordert, zumal die aktuelle Studie nur auf theoretischen Annahmen beruhe. Warum man dies tue und nicht real ermittle, sei nicht verständlich.

Stellungnahme:

Die für das Umfeld des Diamalt Parks einschlägigen Rahmenbedingungen für die Bewertung der Lufthygiene sind nicht auf die Situation im vorliegenden Planungsumgriff übertragbar. Eine Ermittlung der Luftqualität dort, ließe keine Rückschlüsse auf das hier gegenständliche Planungsgebiet zu. Zur Bestimmung und Beurteilung der Lufthygiene sind seitens des Gesetzgebers,

insbesondere in der maßgeblichen TA Luft, Messungen wie auch modellgestützte Untersuchungen zulässig.

Die Auswirkungen des Planvorhabens (z. B. geplante Bebauung und zukünftige Verkehrsaufkommen) sind mit Hilfe von Feldmessung nicht sinnvoll abzubilden. Daher werden in diesem Fall Modellsimulationen herangezogen. Die hierfür eingesetzten Berechnungsverfahren und Methoden entsprechen den gesetzlichen Anforderungen.

5.9 Fazit zu Äußerungen zu den Gutachten

Zusammenfassend kann zu den Äußerungen von 5.2 -5.8 insgesamt festgestellt werden, dass die Gutachten, die im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens Nr. 2146 erstellt wurden und Grundlage für den Umweltbericht der Flächennutzungsplanänderung sind, gemäß den geltenden gesetzlichen Vorgaben sowie anerkannter Richtlinien erstellt wurden. Eine Überprüfung durch externe Dienstleister ist nicht erforderlich bzw. eine Ergänzung oder eine Neuerstellung der Gutachten ist nicht notwendig. Die Aussagen, die im Umweltbericht der Flächennutzungsplanänderung getroffen wurden, sind weiterhin gültig.

5.10 Reines Wohngebiet

Äußerung:

Die Einstufung des Areals als allgemeines Wohngebiet sei sichtlich falsch, denn nördlich der Bahnstrecke, die den Bezirk trenne, sei kein Gewerbe jenseits täglicher Bedarfe mehr ansässig. Entsprechend sei das Wohngebiet dann als reines Wohngebiet gemäß § 3 Abs.1 BauNVO einzustufen.

Es werde gefordert, ein Konzept für Einhaltung der TA Lärm mit entsprechender Wohngebietsklassifizierung als reines Wohngebiet aufzulegen. Das Kirschgelände und die angrenzenden Gebiete seien mittlerweile keine Gewerbegebiete mehr. Da das Kirschgelände nach Bebauung kein Gewerbe mehr enthalte, sollte es als Wohngebiet, besser noch als reines Wohngebiet klassifiziert werden.

Stellungnahme:

Die urbane Nutzungsmischung eines Allgemeinen Wohngebietes (WA) ist ein vom Stadtrat der Landeshauptstadt München vorgegebenes städtebauliches Ziel. Im Planungsgebiet soll ein lebendiges Quartier entstehen. Dem folgend ist ein Allgemeines Wohngebiet (WA) dargestellt, welches zu einem untergeordneten Anteil auch Nichtwohnnutzungen (z. B. Einzelhandel oder Kindertageseinrichtungen) ermöglicht. In allen Gutachten wird das Planungsgebiet dem folgend als Allgemeines Wohngebiet bzw. Gemeinbedarfsfläche Erziehung (im Bereich der geplanten Schule) berücksichtigt. Dementsprechend wurden die Lärmuntersuchungen, u. a. zum Thema TA Lärm, auf Allgemeine Wohngebiete abgestellt.

5.11 Bund Naturschutz in Bayern e.V.

Der Bund Naturschutz hat sich mit Schreiben vom 10.08.2023 nur an das Bebauungsplanverfahren gewandt und das Flächennutzungsplanverfahren nicht erwähnt. Eine Äußerung betrifft die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung und wird hier mitaufgeführt. Die anderen Einwände betreffen nicht die Regelungs- und Darstellungsmöglichkeiten des Flächennutzungsplanes.

Äußerung:

Auf dem Rad- und Gehweg westlich der Biotopverbundachse im Osten des Planungsgebietes sei ein starkes Verkehrsaufkommen zu erwarten. Zauneidechsen, die auf dem warmen Asphalt des Weges verweilen bzw. diesen überqueren, würden so einem erhöhten Tötungsrisiko durch Überfahren ausgesetzt sein. Dies sei in der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung noch nicht im Rahmen der Verbotstatbestände nach §44 BNatSchG geprüft worden. Es werde gebeten, dies zu ergänzen und des Weiteren geeignete Vermeidungsmaßnahmen zu erarbeiten, die die Wahrscheinlichkeit des Überfahrens wirksam minimieren.

Stellungnahme:

Die Nachbarschaft des Biotopverbundkorridors und der dort zukünftig lebenden Zauneidechsen zum geplanten Fuß- und Radweg wurde im Rahmen der artenschutzrechtlichen Betrachtungen berücksichtigt (Maßnahme V-4b – Einzäunung der Reptilienhabitate und Monitoring). Im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung wurden entsprechende Vermeidungsmaßnahmen festgelegt.

5.12 Weitere Themen, die nicht den FNP betreffen

Die Äußerungen insbesondere zu

- Finanzierbarkeit und Fördermittel für das Bauprojekt
- Abfedern von Lärm durch Bau-Modifikation
- ausreichend Platz für Jugendliche
- mehr Fahrradstellplätze
- Einschränkung der Sportnutzungen wegen Lärmemissionen
- Falsche Annahme der Allacher Unterführung (östlich der Elly-Staegmeyr-Straße) im Verkehrsgutachten als Unterführung für den KFZ-Verkehr, und nicht als reine Fußgänger- und Radfahrunterführung.
- Freisetzung von Schadstoffen beim Abbruch der Gebäude
- Baumbestand, Erhalt der Grünstrukturen
- Erhalt der bestehenden Grünstrukturen als Rückzugsgebiet für die Zauneidechsen während der Bauarbeiten
- Verkehrsanordnungen
- Außerschulische Nutzung der Sportplätze
- Festsetzungen zum Lärmschutz, wie ein Lüftungskonzept
- Dichte der Bebauung
- Auswirkungen des neu gebauten Altenheims auf den Verkehr
- Vermeidungsmaßnahmen bezüglich Zauneidechsen
- Ökologische Baubegleitung zur Umsetzung von CEF-Maßnahmen
- Baumfällungen

betreffen nicht die Regelungs- und Darstellungsmöglichkeiten des Flächennutzungsplanes mit integrierter Landschaftsplanung gemäß § 5 BauGB und werden im Rahmen der Ausführungen zum Bebauungsplan behandelt.

6. Würdigung der vorgebrachten Äußerungen der Träger Öffentlicher Belange abgegeben im Rahmen des Beteiligungsverfahrens gemäß § 3 Abs. 2 BauGB vom 31.05.2023 mit 03.07.2023 und des Beteiligungsverfahrens gem. § 3 Abs. 2 BauGB vom 11.07.2023 mit 11.08.2023

Das **Eisenbahn-Bundesamt** als zuständige Planfeststellungsbehörde für die Betriebsanlagen und die Bahnstromfernleitungen (Eisenbahninfrastruktur) der Eisenbahnen des Bundes trug mit Schreiben vom 28.07.2023 keine weiteren Anmerkungen vor, verwies aber ausdrücklich auf die Hinweise mit Stellungnahme vom 19.10.2021, Az: 65110-651pt/009-2021#678 sowie der ergänzenden E-Mail vom 04.02.2022 (Antwort des EBA auf die Anfrage der Landeshauptstadt München bzgl. der zukünftigen Darstellung des Flurstücks Nr. 165/18).

Stellungnahme:

Die Hinweise, die die Regelungs- und Darstellungsmöglichkeiten des Flächennutzungsplanes mit integrierter Landschaftsplanung gemäß § 5 BauGB nicht betreffen, wurden im Billigungsbeschluss zum Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2146 behandelt und werden aus formalen Gründen im Satzungsbeschluss zum Bebauungsplan nochmals wiederholt.

Hinweise, die die Regelungs- und Darstellungsmöglichkeiten des Flächennutzungsplanes mit integrierter Landschaftsplanung gemäß § 5 BauGB betreffen:

- Auskunft über planungsrechtlichen Status von Flächen, hier vornehmlich für die Flurstücke 165/34 und 165/18, Gemarkung Untermenzing sei bei der Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, Kompetenzteam Baurecht einzuholen.
- die Immissionen (v.a. Lärm, Erschütterungen) aus dem Betrieb der bestehenden Eisenbahnstrecke sei im Rahmen der Bauleitplanung zu ermitteln und zu berücksichtigen.
- Die Mail vom 04.02.2022, in der es um die Antwort des Eisenbahn-Bundesamtes auf eine Anfrage der Landeshauptstadt München zur bahnrrechtlichen Widmung von Flächen im Umgriff der Bauleitplanung gehe.

Die Deutsche Bahn AG wurde ebenfalls am Verfahren beteiligt und hat eigene Stellungnahmen abgegeben. Die Hinweise im Schreiben vom 04.08.2022 betreffen nicht die Regelungs- und Darstellungsmöglichkeiten des Flächennutzungsplanes bis auf den Hinweis auf die Emissionen durch die Bahnanlagen.

Im Hinblick auf die Emissionen / Immissionen des Bahnverkehrs (v. a. Lärm und Erschütterungen) liegen entsprechende Gutachten vor. Wie im Umweltbericht ausgeführt, kommt die schalltechnische Untersuchung zu dem Ergebnis, dass die maßgeblichen Orientierungswerte der DIN 18005 für Allgemeine Wohngebiete entlang der Bahnstrecke, der Allacher Straße, der Elly-Staegmeyr-Straße und der Kirschstraße voraussichtlich deutlich überschritten werden. Im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung sind daher zur Gewährleistung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse entsprechende Schallschutzmaßnahmen festzusetzen.

Zu den Erschütterungen wird im Umweltbericht beschrieben, dass aufgrund der östlich des Plangebietes verlaufenden Bahnlinie im Planungsgebiet Beeinträchtigungen durch Erschütterungen und Sekundärluftschall gegeben sind. Grundsätzlich ist zum Schutz der angrenzenden geplanten Wohngebiete ein ausreichender Abstand der künftigen Bebauung zur Gleistrasse einzuhalten. Zur konkreten Bewältigung der

durch den Schienenverkehr bedingten Erschütterungen und des daraus resultierenden sekundären Luftschalls sind darüber hinaus in der verbindlichen Bauleitplanung gegebenenfalls entsprechende Festsetzungen zur Vermeidung zu treffen.

Des Weiteren wird im Umweltbericht beschrieben, dass entlang der Bahnlinie die Auswirkungen durch elektrische und magnetische Felder untersucht wurden. Danach können die gesetzlichen Anforderungen der 26. BImSchV im Plangebiet zuverlässig eingehalten werden.

Die notwendigen Maßnahmen und Rahmenbedingungen werden im Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2146 festgesetzt.

Zur bahnrrechtlichen Widmung von Flächen gab es im Laufe der Bauleitplanverfahren eine Abstimmung mit dem Eisenbahn-Bundesamt, dazu gehört auch die E-Mail vom 04.02.2022. In der beabsichtigten Darstellung des Flächennutzungsplans ist das Ergebnis der Abstimmung umgesetzt, aufgrund dessen wurden bahnrrechtlich gewidmete Flächen aus der Änderung herausgenommen und werden somit weiterhin als Bahnanlagen dargestellt. Die Darstellungen des Flächennutzungsplans sind nicht grundstücksscharf, sondern unterliegen einer dem Referenzmaßstab 1.10.000 geschuldeten Abstraktion.

Die **Bayerische Eisenbahngesellschaft** vermerkt mit Schreiben vom 31.05.2023, dass keine Einwände gegen die Änderung des Flächennutzungsplans bestehen würden. Allerdings werde darauf verwiesen, dass im Rahmen des vom Bund vorgesehenen „Deutschlandtakts“ die Maßnahme „drittes Gleis Dachau – München Hbf an SPfV-Gleisen“ aufgeführt werde. Die genannte Änderung des Flächennutzungsplans dürfe dieser Maßnahme nicht entgegenstehen.

In diesem Zusammenhang werde auf das Schreiben vom 11.07.2022 verwiesen.

Stellungnahme:

Das Schreiben vom 11.07.2022 verweist auf denselben Sachverhalt.

Die Flächennutzungsplanänderung steht grundsätzlich der Maßnahme „drittes Gleis Dachau – München Hbf an SPfV-Gleisen“ nicht entgegen. Die bahnrrechtlich gewidmeten Flächen sind weiterhin als Bahnanlagen dargestellt. Die übrigen Belange eines zusätzlichen Gleises, insbesondere die Planung, wo dieses zu liegen kommen würde, obliegen einem dafür in Zukunft ggf. notwendigen Planfeststellungsverfahren.

Die Handwerkskammer für München und Oberbayern teilte mit den Schreiben vom 12.06.2023 und vom 11.08.2023 mit, dass nochmal auf die vorausgegangene Stellungnahme vom 11.08.2022 (und damit auch auf die Stellungnahme vom 18.10.2021) verwiesen werde und die dort aufgeführten Anmerkungen aufrechterhalten würden.

Mit der Überplanung des Gebietes würden derzeitige Gewerbeflächen für die innerstädtische, wirtschaftliche Entwicklung entzogen. Eine nachhaltige Entwicklung sowohl aus wirtschaftlicher, sozialer und ökologischer Perspektive brauche das Nebeneinander unterschiedlicher Nutzungen.

Die Schaffung kleinerer, bezahlbarer Gewerbeeinheiten im Quartier könne dazu beitragen, klein- und mittelständische Handwerksbetriebe zu halten bzw. anzusiedeln und erhöhe die Funktionsvielfalt. Es werde gebeten, ein besonderes Augenmerk auf diese Problematik zu richten

Des Weiteren befänden sich im Plangebiet aktuell mehrere emittierende Gewerbebetriebe. Mit der Umnutzung der Fläche bestünde die Gefahr, dass diesen Betrieben

der Standort entzogen werde. In diesem Zusammenhang werde auch auf die Belange bestehender und umliegender Betriebe aufmerksam gemacht. Wie in der Begründung genannt, entfielen damit Flächen für das Gewerbe.

Des Weiteren seien durch den Aufstellungsbeschluss vom 23.10.2021 die Planungen für einen neuen Standort für einen Gewerbehof als Alternative nicht weiterverfolgt worden. Dies werde sehr bedauert. Ein entsprechender Ausgleich der Flächen an anderer geeigneter Stelle sei dringend erforderlich, um eine wohnortnahe Versorgung auch durch Handwerksbetriebe gewährleisten zu können.

Es sei sicherzustellen, dass durch die weiteren Planungen keine Nachteile für die im Umgriff bereits bestehenden Unternehmen entstünden und ein ordnungsgemäßer Betrieb genauso wie angemessene Weiterentwicklungsmöglichkeiten weiterhin gewährleistet seien.

Des Weiteren befänden sich angrenzend an das Plangebiet mehrere emittierende Gewerbebetriebe, die im Zuge der weiteren Planungen und heranrückenden Wohnbebauung nicht in ihrem ordnungsgemäßen Bestand und Wirtschaften gestört oder sogar gefährdet werden dürfen.

Dies gelte insbesondere im Hinblick auf die von den Betrieben ausgehenden, betriebsüblichen Emissionen (Lärm, Geruch, etc.) einschließlich des zugehörigen Betriebsverkehrs.

Stellungnahme:

Das Nebeneinander unterschiedlicher Nutzungen wird durch die Ausweisung von Allgemeinen Wohngebieten (im Unterschied zu Reinen Wohngebieten) ermöglicht, da in Allgemeinen Wohngebieten, soweit dies emissionstechnisch möglich ist, kleine Gewerbeeinheiten möglich sind. Eine intensivere Mischung z. B. im Rahmen eines Mischgebiets ist vor dem Hintergrund des vordringlichen Wohnbedarfs nicht zielführend.

Die Belange der umliegenden Gewerbebetriebe wurden im Billigungsbeschluss behandelt. Die Stellungnahme wird hier wiederholt. Insbesondere im Hinblick auf die Emissionen der umliegenden Gewerbebetriebe (z. B. Lärm und Gerüche) wurden im Rahmen eines Lärm- sowie eines Geruchsgutachten untersucht. Wie im Umweltbericht zur Flächennutzungsplan-Änderung ausgeführt, treten die höchsten Beurteilungspegel durch Anlagenlärm entlang der Kirschstraße unmittelbar gegenüber dem bestehenden, westlich der Kirschstraße gelegenen Gewerbegebiet auf. Die Planung reagiert bereits günstig auf diese Gewerbelärmeinwirkungen, indem die Darstellung zukünftig bebaubarer Wohnflächen von den maßgebenden Quellen abgerückt wird. Weitergehende Schallschutzmaßnahmen werden im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung festgesetzt.

Wie auch schon in der Begründung zur Flächennutzungs-Änderung ausgeführt, soll die Entwicklungsmöglichkeiten der bestehenden industriellen wie gewerblichen Nutzungen östlich der Bahnstrecke sowie nördlich der Hintermeier- und westlich der Kirschstraße nicht beeinträchtigt bzw. eingeschränkt werden.

Wegen der Lagegunst durch den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) u. a. S-Bahnhaltepunkt Allach und S-Bahnhaltepunkt Untermenzing soll im Planungsgebiet Wohnungsbau entwickelt und damit auf den dringenden Bedarf in München eingegangen werden. (vgl. Ziffer 2.2.8 der Begründung zum Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2146). Bezüglich der Forderung nach der Planung eines Gewerbehofes an geeigneter Stelle wird sich die Landeshauptstadt München intensiv bemühen, einen geeigneten Standort für einen Gewerbehof im Münchner Westen/Nordwesten zu finden.

Das Thema Entfall von Gewerbeflächen wurde in der Stellungnahme zur Industrie und Handelskammer behandelt, siehe unten.

Die **Industrie- und Handelskammer** für München und Oberbayern teilte mit Schreiben vom 14.08.2023 mit, dass nach wie vor sie auf die Notwendigkeit des Ausgleichs des Verlustes an Gewerbeflächen hinweisen würden. Des Weiteren sei sicherzustellen, dass für den Mieter, welcher derzeit noch einen Mietvertrag bis 2034 besitze, der Betrieb seines Gewerbes während der gesamten Mietdauer ohne Einschränkungen möglich sei. Zu begrüßen sei hingegen, dass dem wachsenden Bedarf an Mobilität mit einem eigenen Konzept im Plangebiet Rechnung getragen wird.

Stellungnahme:

Das Thema, Notwendigkeit des Ausgleichs des Verlustes an Gewerbeflächen wurde schon im Billigungsbeschluss behandelt. Die Stellungnahme wird hier wiederholt: „Das Gewerbeflächenentwicklungsprogramm der Landeshauptstadt München wurde zuletzt im Jahr 2018 fortgeschrieben (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02731, Beschluss der Vollversammlung vom 19.12.2018). Ziel ist die langfristige Sicherung und Entwicklung eines ausreichenden, vielfältigen und branchengerechten Flächenangebots für die gewerbliche Nutzung in der Landeshauptstadt. Bis 2030 sollen zirka 35 Hektar Gewerbeflächen neu geschaffen werden und die Bestandsgebiete sollen durch flächensparende Konzepte, strategische Entwicklungsansätze und die Einführung eines Gewerbegebietsmanagements neu profiliert und gestärkt werden.“

Das Thema, den Betrieb eines Gewerbes im Planungsumgriff bis zu 2034 zu ermöglichen, betrifft nicht Regelungs- und Darstellungsmöglichkeiten des Flächennutzungsplanes.

Die **Telekom Deutschland GmbH** teilt mit Schreiben vom 02.08.2023 mit, dass die Belange der Telekom betroffen seien. Es gehe um bestehende Telekom-Leitungen im Rahmen von Baumaßnahmen und Planungen zu Baumaßnahmen.

Stellungnahme:

Die Einwände betreffen nicht die Regelungs- und Darstellungsmöglichkeiten des Flächennutzungsplanes mit integrierter Landschaftsplanung.

7. Beteiligung des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 23 Allach-Untermenzing

Der betroffene Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 23 Allach-Untermenzing wurde gemäß § 9 Abs. 2 und Abs. 3 (Katalog des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, Ziffer 5) Bezirksausschuss-Satzung parallel zur Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 2 BauGB angehört und hat eine Stellungnahme abgegeben, die im Billigungsbeschluss der Vollversammlung vom 22.03.2023 (Sitzungsvorlage Nr. Nr. 20-26 / V 08484) behandelt wurde. Dem Bezirksausschuss des Stadtbezirks 23 Allach-Untermenzing wurde im Rahmen der BA-Beteiligung eine Zweitschrift dieses Billigungsbeschlusses zur Flächennutzungsplan-Änderung übermittelt.

Da sich die Grundzüge der Planung nach dem Billigungsbeschluss vom 22.03.2023 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 08484) nicht geändert haben, ist eine erneute BA-Beteiligung nicht erforderlich. Der Bezirksausschuss des Stadtbezirks 23 – Allach-Untermenzing erhält einen Abdruck der aktuellen Sitzungsvorlage zum endgültigen Beschluss über die o.g. FNP-Änderung.

Die Änderung des Flächennutzungsplans mit integrierter Landschaftsplanung für den Bereich IV/41, Kirschstraße (östlich), Esmarchstraße (östlich und südlich), Hintermeierstraße (südlich), Bahnlinie München-Treuchtlingen (westlich) und Allacher Straße (nördlich) nach dem Plan des Referates für Stadtplanung und Bauordnung vom 14.02.2022 (Anlage 1) kann endgültig beschlossen werden.

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 dem Beteiligungsverfahren gemäß § 3 Abs. 2 BauGB und der Wiederholung des Beteiligungsverfahrens gemäß § 3 Abs. 2 BauGB können nur nach Maßgabe des Vortrags der Referentin unter Punkt 5 und 6 berücksichtigt werden.
2. Die Änderung des Flächennutzungsplanes mit integrierter Landschaftsplanung für den Bereich IV/41, Kirschstraße (östlich), Esmarchstraße (östlich und südlich), Hintermeierstraße (südlich), Bahnlinie München-Treuchtlingen (westlich) und Allacher Straße (nördlich) nach dem Plan des Referates für Stadtplanung und Bauordnung vom 14.02.2022 (Anlage 1) wird endgültig beschlossen.
3. Der Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag

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

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der / Die Vorsitzende

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister/-in

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

IV. Abdruck von I. - III.

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

V. WV Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3

zur weiteren Veranlassung.

Zu V.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An den Bezirksausschuss 23
3. An das Baureferat
4. An das Kommunalreferat - IS - KD – GV
5. An das Kommunalreferat – RV
6. An das Kreisverwaltungsreferat
7. An das Kulturreferat
8. An das Mobilitätsreferat
9. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
10. An das Referat für Bildung und Sport
11. An das Gesundheitsreferat
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/4, HA II/5
17. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA III
18. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung
HA IV/4, 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-V

Am

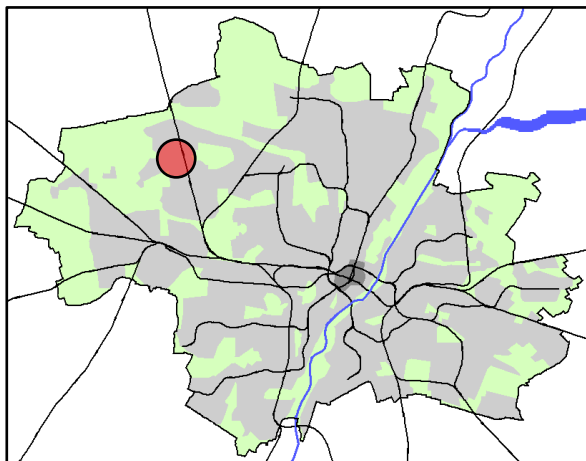
Referat für Stadtplanung und Bauordnung - HA I/11-V



Begründung zur Flächennutzungsplanänderung IV/41

Kirschstraße (östlich), Esmarchstraße (östlich und südlich), Hintermeierstraße (südlich), Bahnlinie München-Treuchtlingen (westlich) und Allacher Straße (nördlich)
(Parallelverfahren mit Bebauungsplan Nr. 2146)

Stand 18.01.2023



Lage im Stadtgebiet

Der Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung - Inhalte und Funktion

Der Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung (FNP) enthält gemäß § 5 Baugesetzbuch (BauGB) die Grundzüge der städtebaulichen Entwicklung für das gesamte Gemeindegebiet und dient damit der Stadtverwaltung als Leitlinie für die räumliche Verteilung von Bauflächen, Grün- und Freiflächen sowie der wichtigsten Standorte für öffentliche Einrichtungen wie Schulen, Krankenhäuser oder Sportanlagen innerhalb des gesamten Stadtgebietes. Der integrierte Landschaftsplan stellt die Erfordernisse und Maßnahmen zur Verwirklichung der Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege dar. Der FNP ist das wichtigste formale Planungsinstrument zur langfristigen Steuerung der Stadtentwicklung.

Im vorliegenden Verfahren zur Änderung des FNPs wird daher – entsprechend der Funktion des FNPs – das Planungsgebiet auf seine grundsätzliche Eignung u.a. hinsichtlich verkehrs- und lärmtechnischer, städtebaulicher, lufthygienischer, klimatischer und naturschutzfachlicher Aspekte hin untersucht.

Detaillierte Aussagen und Festsetzungen zu beispielsweise Gebäudehöhen, Nutzungsdichten etc. sind aufgrund der gesetzlichen Funktion des FNPs als „vorbereitender Bauleitplan“ nicht Inhalt der FNP-Änderung, und werden daher im Rahmen der Aufstellung eines Bebauungsplans mit Grünordnung geregelt. Im Rahmen dieses Verfahrens können in der Phase der

Öffentlichkeitsbeteiligung zu den detaillierten Unterlagen Äußerungen vorgebracht werden.

Ausgangslage und Anlass der Planung

Das Planungsgebiet - das sogenannte „Kirschgelände“ - befindet sich im 23. Stadtbezirk Allach-Untermenzing. Das Gebiet liegt östlich der Kirschstraße, östlich und südlich der Esmarchstraße, südlich der Hintermeierstraße und nördlich der Allacher Straße. Östlich davon verläuft die Bahntrasse der Bahnlinie München-Treuchtlingen.

Das Planungsgebiet wird derzeit als Gewerbe- bzw. Mischgebiet genutzt. Aufgrund der gewerblichen Nutzung und des damit verbundenen hohen Versiegelungsgrades weist das Planungsgebiet eine mangelnde Durchgrünung mit einer geringen Lebensraumqualität für Tier- und Pflanzenarten auf. Ortsbildprägender Baumbestand ist lediglich im Südosten des Planungsgebietes, nördlich der Allacher Straße vorhanden. Im Planungsgebiet befinden sich noch mehrere Einzelbäume geringerer Wertigkeit, die jedoch in keinem eindeutigen Zusammenhang stehen und bei Durchführung der Maßnahmen gegebenenfalls nicht erhalten werden können.

Eine Anbindung an den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) besteht in ca. 350 m nördlich der nördlichen Grenze des Planungsgebietes am Oertelplatz mit dem S-Bahn-Haltepunkt Allach sowie Haltestellen mehrerer Buslinien. Des Weiteren befindet sich ca. 500 m südlich der südlichen Grenze des Planungsgebietes der S-Bahn-Haltepunkt Untermenzing, ebenfalls mit Anschluss an weitere Buslinien.

Für den motorisierten Individualverkehr (MIV) ist das Planungsgebiet über die Kirsch-, Esmarch- und die Hintermeierstraße sowie die Allacher Straße verkehrlich erschlossen. Die Anbindung an die im umliegenden Hauptstraßennetz befindliche Eversbuschstraße im Westen erfolgt über die Esmarchstraße und die Allacher Straße, an die Ludwigsfelder Straße im Norden über die Franz-Nißl-Straße, Lautenschlägerstraße und Georg-Reismüller-Straße. Eine Anbindung Richtung Osten ist aufgrund einer verengten und höhenreduzierten Unterführung in der Allacher Str. nur für PKW-Verkehr begrenzt möglich.

Die Versorgung der Bewohner*innen mit Gütern des täglichen Bedarfs erfolgt im Wesentlichen durch das ca. 500 m nördlich des Planungsgebietes gelegene Quartierszentrum im Umfeld des Oertelplatzes.

Die Versorgung des Planungsgebietes mit sozialer Infrastruktur (Kindertageseinrichtungen, Grundschule) ist aufgrund der dort vorhandenen gewerblichen Nutzungen derzeit nicht gegeben.

Das Planungsgebiet ist aufgrund seiner Lage westlich der Bahnstrecke München-Treuchtlingen sowie durch die umgebenden Straßen hohen Verkehrslärmimmissionen ausgesetzt. Weitere Lärmbelastungen gehen von den gewerblichen Nutzungen westlich der Kirschstraße sowie nordöstlich der Bahnstrecke liegenden, industriell genutzten Flächen aus.

Im Planungsgebiet wurde eine Erkundung der Altlastensituation durchgeführt. Es wurden stellenweise Kontaminationen festgestellt. Das Vorhandensein von Kampfmitteln aus dem Zweiten Weltkrieg kann nicht ausgeschlossen werden. Nach derzeitigem Kenntnisstand sind Sanierungsmaßnahmen technisch möglich, finanziell zumutbar und können im Bauvollzug durchgeführt werden.

Aufgrund der guten Anbindung an den ÖPNV durch die Lage des Gebietes zwischen den S-Bahn-Haltepunkten Allach und Untermenzing sowie der Nähe zum Oertelplatz mit vorhandenem Einzelhandel soll im Bereich des „Kirschgeländes“ Wohnungsbau und ein Schulstandort entwickelt werden. Um dieses Planungsziel umsetzen zu können, hat die Vollversammlung des Stadtrats am 23.10.2019 einen entsprechenden Aufstellungs- und Eckdatenbeschluss (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 16166) beschlossen. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wurde darin beauftragt, den FNP zu ändern und einen Bebauungsplan mit Grünordnung aufzustellen.

Planungsziel und beabsichtigte Darstellung

Gemäß des o. g. Aufstellungsbeschlusses vom 23.10.2019 ist Ziel der Änderung des FNPs die Schaffung von Flächen für den Wohnungsbau unter Berücksichtigung der erforderlichen sozialen Infrastruktur. Des Weiteren ist eine ausreichende Ausstattung mit Grün- und Freiflächen sowie eine Durchlässigkeit des

Planungsgebietes für den Fuß- und Radverkehr und dessen Verknüpfung mit der Umgebung durch Verlängerung der übergeordneten Fahrradroute entlang der Bahnlinie und die Anbindung an das Planungsgebiet zu gewährleisten.

Zur Umsetzung dieser Ziele sollen die überwiegend für Wohnnutzung vorgesehenen Flächen zukünftig als Allgemeines Wohngebiet (WA) dargestellt werden. In dem geplanten Allgemeinen Wohngebiet soll eine Nutzungsvielfalt als Voraussetzung für ein lebendiges Quartier angestrebt werden, das gemäß dem zulässigen Nutzungsspektrum der Baunutzungsverordnung u. a. ein Angebot an kleinteiligem Einzelhandel beinhaltet.

Die erforderlichen sozialen Infrastruktureinrichtungen, wie Kindergarten und Kinderkrippe sowie ein möglicher Nachbarschaftstreff sind in einem Allgemeinen Wohngebiet allgemein zulässig und werden nicht gesondert dargestellt. Der durch die Planung ausgelöste Grundschulstandort soll im Nordosten des Planungsgebiets verortet werden und wird zur Standortsicherung entsprechend als Gemeinbedarfsfläche Erziehung dargestellt.

Der geplanten Durchlässigkeit für den Fuß- und Radverkehr des neuen Quartiers wird durch die Darstellung von Allgemeinen Grünflächen mit daran anbindenden Örtlichen Grünverbindungen, die an das umgebende Wegenetz anschließen, Rechnung getragen. Die im geltenden FNP dargestellte, überlagernde Schraffur „Vorrangige Maßnahmen zur Verbesserung der Grünausstattung“ entfällt zukünftig, da dieses ursprüngliche Ziel im Rahmen der Neuplanung durch entsprechend umfangreiche grünplanerische Festsetzungen in der verbindlichen Bauleitplanung umgesetzt wird. Gleiches gilt für die Schraffur „Flächen für Maßnahmen zum Schutz gegen schädliche Umwelteinwirkungen“ für die ehemals von gewerblichen Emissionen betroffenen Bereiche entlang der Kirschstraße, da diese durch die zukünftige Nutzung als Allgemeines Wohngebiet wegfallen.

Auswirkungen der Planung

Mit der Änderung des FNPs soll die planungsrechtliche Basis für das Verfahren zur Aufstellung eines Bebauungsplans mit Grünordnung zur Realisierung der geplanten Wohnnutzung mit sozialer Infrastruktur geschaffen werden. Die

Planung leistet somit einen wertvollen Beitrag zur Verbesserung der Wohnungssituation in der Landeshauptstadt München. Durch die Planung einer Grundschule sowie der erforderlichen Anzahl an Kinderbetreuungseinrichtungen kann die Versorgung mit sozialer Infrastruktur gesichert werden.

Auf das Planungsgebiet wirken bestehende Lärmquellen (Verkehrs-, Gewerbe- und Anlagenlärm) aus der angrenzenden Nachbarschaft ein. Bei Umsetzung der Planung entstehen zudem neue Lärmquellen (u. a. durch die mögliche außerschulische Nutzung der Freisportflächen der Grundschule), die auf das Planungsgebiet selbst sowie auf die nähere Umgebung einwirken. Im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung sind daher entsprechende Schallschutzmaßnahmen festzusetzen, um im Planungsgebiet selbst, in den bestehenden und zu entwickelnden privaten und öffentlichen Grünflächen und in den im näheren und weiteren Umfeld bestehenden Nutzungen gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleisten zu können. Gleichzeitig ist hierbei zu berücksichtigen, dass die Entwicklungsmöglichkeiten der bestehenden industriellen wie gewerblichen Nutzungen östlich der Bahnstrecke sowie nördlich der Hintermeier- und westlich der Kirschstraße nicht beeinträchtigt bzw. eingeschränkt werden.

Im Rahmen der Planung wurde ein Verkehrsgutachten mit einem Prognosehorizont 2035 erstellt. Im Sinne einer Worst-Case-Betrachtung wurde dabei das maximal mögliche, durch die Umsetzung der Planung ausgelöste Verkehrsaufkommen ermittelt. Im Ergebnis des Verkehrsgutachtens kann der durch die Planung ausgelöste Verkehr vom umgebenden Straßennetz weiterhin abgewickelt werden. Die Leistungsfähigkeit aller relevanten Verkehrsknotenpunkte bleibt durch die Umsetzung der Planung ebenfalls weiterhin gewährleistet. Positiv wirkt sich aus, dass der durch die bisherige gewerbliche Nutzung im Gebiet verursachte Schwerlastverkehr weitestgehend entfällt.

Des Weiteren sind im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung Maßnahmen zur Umsetzung eines Mobilitätskonzepts (mit beispielsweise der Einrichtung von Car-Sharing-Stellplätzen und einer zentralen Mobilitätsstation) in die Planung zu integrieren. Dies soll dazu beitragen, die unterschiedlichen Mobilitätsformen miteinander zu

verknüpfen, den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren und die Nahmobilität zu stärken. Dies führt in der Folge auch zu einer Reduzierung des Ausstoßes von Luftschadstoffen und Kohlenstoffdioxid (CO₂) und trägt so zu einer besseren Luftqualität im Planungsgebiet und der Erreichung der Klimaschutzziele bei.

Als Auswirkung auf grünplanerischer Ebene sind die Bereitstellung der erforderlichen Erholungsflächen für die künftigen Nutzer*innen sowie der Ausbau der Wegeverbindungen für den Fuß- und Radverkehr zu benennen. Es sollen qualitativ hochwertige öffentliche Grünflächen mit einem Angebot an Begegnungs-, Spiel- und Rückzugsräumen und private Freiflächen in und um die Wohngebiete entstehen, die mit den Fuß- und Radwegeverbindungen auch die Durchlässigkeit und Vernetzung des Quartiers mit der Umgebung sichern.

Mit den geplanten öffentlichen und privaten Grün- und Freiflächen wird der Grünflächenanteil gegenüber dem aktuellen Zustand deutlich erhöht. Dies führt zu geringeren thermischen Belastungen und damit zu einer Verbesserung der mikroklimatischen Situation im Planungsgebiet. Der Baumbestand an der südöstlichen Planungsgrenze kann weitestgehend erhalten werden. Des Weiteren bietet sich in Zukunft die Möglichkeit, eine Grünverbindung in Richtung der Grün- und Freiflächen entlang der Würm zu realisieren.

Entlang der Bahntrasse am östlichen Rand des Planungsgebiets soll durch entsprechend festzusetzende Maßnahmen die Funktion der hier verlaufenden übergeordneten Grünbeziehung gestärkt werden. So können hier durch die Entwicklung eines naturschutzfachlich hochwertigen Trockenlebensraums und die Neuanlage einer ökologischen Vernetzungszone, die ein Zau-neidechsenhabitat beinhaltet, auch die notwendigen Erfordernisse für den speziellen Artenschutz erfüllt werden.

Unter Berücksichtigung der Planungsziele wurde nach dem Leitfaden „Bauen im Einklang mit Natur und Landschaft – Eingriffsregelung in der Bauleitplanung (2003)“ eine Eingriffsbilanzierung erstellt. Im Zuge der Umstrukturierung des Gewerbegebietes zu einem Wohnquartier mit öffentlichen Grünflächen kommt es durch Rückbau und Entsiegelung sowie einer Aufwertung von Teilflächen im Biotopverbundkorridor zu einer

deutlichen Verbesserung der Grünversorgung. Die Planung löst somit kein naturschutzrechtliches Ausgleichserfordernis aus.

Nachhaltigkeit und Energiekonzept

Aspekte der Nachhaltigkeit sind essenzielle Bestandteile aller Planungsschritte. So sollen für das Planungsgebiet im Rahmen der Baugenehmigung Mobilitätskonzepte entwickelt werden, die zur Förderung des Umweltverbunds beitragen und die ursächlichen Verkehre minimieren können. Das städtebauliche Konzept, das dem parallel durchzuführenden Bebauungsplanverfahren zu Grunde liegt, berücksichtigt Anforderungen zur Energieeinsparung sowie Nutzung umweltfreundlicher Energien und wurde unter Zugrundelegung von Nachhaltigkeitszielen entwickelt. Insgesamt bieten Lage und Anordnung der geplanten Baukörper sowie die Freiflächen gute Voraussetzungen für eine Minimierung des Energieverbrauchs der Gebäude und die Nutzung umweltfreundlicher Energien.

Umweltbericht

Zu Standort, Anlass, Art und Umfang sowie Auswirkungen der Planung wird auf die vorangegangenen Ausführungen verwiesen.

Darstellung der in den Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten umweltrelevanten Ziele

- Gemäß Regionalplan 2019 liegt das Planungsgebiet innerhalb eines städtischen Bereiches, der als „Hauptsiedlungsbereich“ im Hinblick auf die Siedlungsentwicklung einzustufen ist. Der Gewässerlauf der Würm, der etwa 500 m westlich des Plangebietes verläuft, ist im Regionalplan als „Regionaler Grünzug“ sowie als „überörtliches und regionales Biotopverbundsystem“ dargestellt.
- Im Arten- und Biotopschutzprogramm (ABSP) der Landeshauptstadt München sind entlang der Bahnlinie München-Treuchtlingen Flächen eingetragen, die als Trockengebietskomplex bezeichnet und als regional bedeutsamer Lebensraum bewertet werden. Des Weiteren wird im ABSP die „ökologische Aufwertung von Bebauungsflächen mit strukturarmen Außenanlagen“ als Zielvorgabe genannt. Die Bereiche entlang der Bahnlinie sind im ABSP als „Grünverbindung mit Schwerpunkt Erlebnis und Erfahrung von Trockenlebensräumen“ dargestellt.

Bestandsaufnahme und Bewertung der Umweltauswirkungen auf der Ebene des Flächennutzungsplans mit integrierter Landschaftsplanung einschließlich der Prognose bei Nichtdurchführung der Planung

Betroffene Schutzgüter

Die Betroffenheit der Schutzgüter Mensch, Pflanzen, Tiere und Lebensräume, Boden und Fläche, Wasser, Luft, Klima, Landschafts- und Stadtbild, Kultur- und Sachgüter sowie Energie wird nachfolgend dargelegt.

Schutzgut Mensch

• Lärm

Im Rahmen einer schalltechnischen Untersuchung, die im Verlauf der Bauleitplanverfahren erstellt wurde, wurden für den Planungsbereich die Auswirkungen bei Umsetzung der Planung differenziert nach Lärmart untersucht. Für den Wirkungsbereich Lärm sind vor allem Verkehrslärm und Anlagenlärm maßgeblich, in untergeordnetem Maß auch Sportlärm. Für den Prognose-Nullfall ist danach derzeit bereits von einer hohen Lärmbelastung des Planungsgebietes vorrangig durch Verkehrslärm, hier v. a. entlang der Bahntrasse, auszugehen. Bei Umsetzung der Planung kommt die Untersuchung zu dem Ergebnis, dass die maßgeblichen Orientierungswerte der DIN 18005 für Allgemeine Wohngebiete entlang der Bahnstrecke, der Allacher Straße, der Elly-Staegmeyer-Straße und der Kirschstraße voraussichtlich deutlich überschritten werden. Im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung sind daher zur Gewährleistung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse entsprechende Schallschutzmaßnahmen festzusetzen.

Die höchsten Beurteilungspegel durch Anlagenlärm treten entlang der Kirschstraße unmittelbar gegenüber dem bestehenden, westlich der Kirschstraße gelegenen Gewerbegebiet auf. Die Planung reagiert bereits günstig auf diese Gewerbelärmeinwirkungen, indem die Darstellung zukünftig bebaubarer Wohnflächen von den maßgebenden Quellen abgerückt wird. Weitergehende Schallschutzmaßnahmen sind hier voraussichtlich nicht erforderlich. Gegebenenfalls sind im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung entsprechende Schallschutzmaßnahmen festzusetzen. Bei der geplanten Gemeinbedarfsfläche Erziehung sind Gewerbelärmeinwirkungen aufgrund

des nordöstlich des Plangebietes gelegenen Industriegebietes gegeben. Hier können durch eine sinnvolle Positionierung des geplanten Schulgebäudes (und der Freiflächen) Lärmkonflikte voraussichtlich vermieden werden. Gegebenenfalls sind im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung entsprechende Schallschutzmaßnahmen festzusetzen.

Der zukünftige Sport- und Freizeitlärm, der von der geplanten Gemeinbedarfsfläche Erziehung ausgehen kann, ist als sozialadäquat hinzunehmen. Gemäß der schalltechnischen Untersuchung sind Lärmemissionen außerschulischer Nutzungen, z. B. durch Vereine, unter Berücksichtigung der Maßgaben der Sportanlagenlärmschutzverordnung (18. Bundesimmissionschutzverordnung (BlmSchV)) als bewältigbar einzustufen. Zur Gewährleistung des Schallschutzes in der Nachbarschaft sind die dafür erforderlichen, technischen und organisatorischen Schallschutzmaßnahmen im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung bzw. im Bauvollzug festzulegen.

Die tieffrequenten Geräusche, die vom Industriegelände nordöstlich des Plangebietes ausgehen können, haben gemäß fachgutachterlicher Einschätzung keinen relevanten Einfluss auf das Plangebiet, da die prognostizierten Innenpegel unter der Hörschwelle liegen. Die Anhaltswerte im Hinblick auf tieffrequente Maximalpegel werden eingehalten.

- **Erschütterungen**

Aufgrund der östlich des Plangebietes verlaufenden Bahnlinie sind im Planungsgebiet Beeinträchtigungen durch Erschütterungen und Sekundärluftschall gegeben. Grundsätzlich ist zum Schutz der angrenzenden geplanten Wohngebiete ein ausreichender Abstand der künftigen Bebauung zur Gleisstrasse einzuhalten. Zur konkreten Bewältigung der durch den Schienenverkehr bedingten Erschütterungen und des daraus resultierenden sekundären Luftschalls sind darüber hinaus in der verbindlichen Bauleitplanung gegebenenfalls entsprechende Festsetzungen zur Vermeidung zu treffen.

- **Elektromagnetische Felder**

Entlang der Bahnlinie wurden die Auswirkungen durch elektrische und magnetische Felder untersucht. Danach können die gesetzlichen

Anforderungen der 26. BlmSchV im Plangebiet zuverlässig eingehalten werden.

- **Erholung**

Aufgrund der bestehenden gewerblichen Nutzungen hat das Plangebiet aktuell keine Bedeutung für die Erholungsnutzung. Im Hinblick auf den Wirkungsbereich Erholung ist das Planvorhaben ausschließlich mit positiven Auswirkungen verbunden. Die bisher als Gewerbe- und Mischgebiet dargestellten Flächen werden zukünftig als Allgemeine Wohngebiete dargestellt. Zudem sollen umfangreiche parkartige öffentliche Grünflächen mit Naherholungsfunktion geschaffen werden, die als Allgemeine Grünflächen im FNP dargestellt werden. Die Darstellung Örtlicher Grünverbindungen innerhalb der Wohngebiete gewährleistet die fußläufige Erreichbarkeit der öffentlichen Grünflächen und deren Vernetzung untereinander sowie die Anbindung an eine im Rahmen der Umsetzung der Planung zu realisierende übergeordnete Radwegebeziehung. Geplant ist außerdem eine zukünftige Anbindung nach Westen zum Grünzug entlang der Würm, die durch die Planung vorbereitet wird. Insgesamt wird durch die vorliegende Planung die Bedeutung des Plangebietes für die Naherholung gestärkt.

Im Ergebnis sind bei Umsetzung der FNP-Änderung keine negativen Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch zu prognostizieren.

- **Schutzgut Pflanzen, Tiere und Lebensräume**

Das Plangebiet ist aufgrund der aktuellen Nutzung als Gewerbe- und Mischgebiet überwiegend versiegelt. Bei den unversiegelten Bereichen handelt es sich überwiegend um intensiv gepflegte, kleinteilige Grünflächen sowie um intensiv genutzte, weitgehend vegetationsfreie Kiesflächen. Entlang der Bahnlinie befinden sich Teilbereiche mit Ruderal-/Altgrasfluren und Rohbodenstandorten, z. T. mit Gehölzsukzession. Diese Flächen haben eine besondere Bedeutung als Habitate für Zauneidechsen. Eine erhaltenswerte Gehölzgruppe aus Laubbäumen mittleren Alters befindet sich im Südosten des Plangebietes an der Allacher Straße. Am südöstlichen Rand des Plangebietes befindet sich eine in der Stadtbiotopkartierung erfasste Biotopfläche (Biotop Nr. M-0257-005). Dabei handelt es sich um „Gehölzstrukturen an der

Ingolstädter Bahnlinie“ mit den dominierenden Biotoptypen naturnahe Hecken und mesophile Gebüsch, es kommen aber auch wärmeliebende, grasreiche Ruderalfluren vor.

Im Rahmen faunistischer Untersuchungen in den Jahren 2017, 2018 und 2021 wurden im Plangebiet Vorkommen der Zauneidechse, verschiedene Fledermausarten, häufige Vogelarten sowie Tagfalter- und Heuschreckenarten erfasst. Amphibien wurden im Plangebiet nicht nachgewiesen, Vorkommen der Wechselkröte sind jedoch grundsätzlich möglich. Vorkommen des in Baumhöhlen lebenden geschützten Juchtenkäfers (Eremit) oder anderer Totholzkäfer können aufgrund des Fehlens geeigneter Habitats ausgeschlossen werden.

Zwischen der Allacher Straße im Süden und der Ludwigsfelder Straße im Norden stehen insgesamt etwa 2 ha Habitat-Fläche für Zauneidechsen zur Verfügung. Davon sind 1,2 ha durch aktuelle oder in Aufstellung befindliche Bebauungspläne gesichert oder zu entwickeln. Der Rest sind langfristig funktionsfähige (Teil-)Habitats auf Fremdgrund, primär die Randflächen der Bahngleise. Alle Teilflächen einschließlich des „Kirschgeländes“ bilden gemeinsam den für eine dauerhafte Erhaltung der lokalen (Teil-)Population der Zauneidechsen erforderlichen Mindestlebensraum (Flächengröße mindestens 1,5 ha). Im Jahr 2018 erfolgten mehrere Begehungen zur Erfassung der Fledermaus-Vorkommen im Plangebiet. Demnach konnten vier Fledermausarten sicher nachgewiesen werden, und zwar das Artenpaar Rauhaut- und Weißrandfledermaus, die Zwergfledermaus und der Große Abendsegler. Weitere Arten können potenziell im Plangebiet vorkommen. Dabei handelt es sich um die Kleine Bartfledermaus, die Mückenfledermaus, die Wasserfledermaus und die Zweifarbfledermaus. An zwei Gebäuden wurden im Jahr 2018 ganzjährig besetzte Fledermausquartiere nachgewiesen. Im Jahr 2021 war nur noch eines der Gebäude von Fledermäusen besiedelt. Dabei konnten jedoch nur wenige ausfliegende Einzeltiere registriert und beobachtet werden. Es dürfte es sich um eine kleinere Wochenstube handeln, sehr wahrscheinlich von Weißrandfledermäusen. Weitere, potenzielle Spaltenquartiere sind in größerer Anzahl z. B. unter den Attikablechen, hinter Fassadenelementen oder an Rissen in der Bausubstanz vorhanden und werden vereinzelt auch von Fledermäusen genutzt. Da Fledermäuse dafür bekannt

sind, häufig im Jahresverlauf ihre Quartiere zu wechseln, muss mit weiteren, sporadisch genutzten Einzelquartieren gerechnet werden. Mit seinen großen Gebäuden und versiegelten Flächen stellt das Plangebiet in seiner Gesamtheit kein regelmäßig genutztes, adäquates Jagd- oder Nahrungshabitats für Fledermäuse dar. Die wenigen jagenden Fledermäuse wurden v. a. in einem kleinen gehölzbestandenen Bereich am Südostrand des Plangebietes sowie entlang der Bahntrasse im Osten (Nutzung als Leitstruktur) lokalisiert.

Baumquartiere für Fledermäuse sind im Plangebiet nicht vorhanden. Bei den 2017 und 2021 durchgeführten Untersuchungen zu den im Plangebiet vorkommenden Vogelarten wurden insgesamt 19 Arten nachgewiesen, davon fünf Brutvögel und drei wahrscheinlich oder möglicherweise brütende Arten. Dabei handelt es sich um ein stark reduziertes Artenspektrum an häufig vorkommenden Vogelarten. Mit dem Haussperling und dem Stieglitz kommen zwei Arten im Gebiet vor, die auf der Roten Liste Bayerns als Arten der Vorwarnliste geführt werden. Eine bundesweit als gefährdet eingestufte im Plangebiet nachgewiesene Art ist der Star. Hinsichtlich Tagfaltern und Heuschrecken wurden bei den faunistischen Erhebungen entlang der Bahn im Jahr 2017 weitestgehend kommune Arten angetroffen. Für die beiden Zielarten Idasbläuling und Blauflügelige Ödlandschrecke sind im Plangebiet keine geeigneten Lebensräume vorhanden.

Die Umsetzung der Planung führt zu einem Rückbau bzw. einer Entsiegelung der aktuell überwiegend gewerblich genutzten Flächen und zur Umwandlung in Allgemeine Wohngebiete mit entsprechender Durchgrünung. Darüber hinaus ist auch die Neuanlage großzügiger öffentlicher Grünflächen geplant. Der ortsbildprägende Baumbestand an der Allacher Straße wird, soweit möglich, erhalten. Insgesamt wird durch die vorliegende Planung der Grünflächenanteil gegenüber dem Bestand deutlich erhöht. Dies führt zu einer Verbesserung der Lebensraumqualität für Tiere und Pflanzen und bildet die Grundlage für eine Erhöhung der Artenvielfalt im Plangebiet.

Im Arten- und Biotopschutzprogramm (ABSP) der Landeshauptstadt München ist für die östlich an das Plangebiet angrenzende Bahntrasse mit angrenzenden Randstrukturen das Ziel „Erhalt und Optimierung von Trockenstandorten als

lineare Vernetzungachsen“ formuliert. Im Bereich des Planungsgebietes ist daher entlang der Bahnlinie die Entwicklung eines etwa 10 m breiten Biotopverbundkorridors mit Habitatbausteinen für die Zauneidechse vorgesehen, um die Habitatfunktion für die lokale Zauneidechsenpopulation und andere trockenheitsliebende Tierarten zu stärken. Der geplante Biotopverbundkorridor befindet sich in dem Bereich, welcher im geltenden FNP sowie in der vorgesehenen FNP-Änderung als „Übergeordnete Grünverbindung“ in Nord-Süd-Richtung parallel zur Bahnlinie dargestellt ist. Eine flächengenaue Darstellung ist auf der Maßstabsebene des FNPs nicht erforderlich. Dies erfolgt im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung. Zudem sind im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung entsprechende Vermeidungsmaßnahmen festzulegen, um Schädigungen von Zauneidechsen insbesondere während der Bauphase ausschließen zu können (z. B. Reptilienschutzzaun).

Durch den Abbruch von Gebäuden gehen bestehende Quartiere von Fledermäusen verloren. Durch Berücksichtigung entsprechender Vermeidungsmaßnahmen können Verletzungen oder Verluste von Tieren ausgeschlossen werden und es sind keine erheblichen Störungen von Fledermäusen zu erwarten. Durch die Planung wird jedoch das artenschutzrechtliche Schädigungsverbot für die Lebensräume von Gebäudefledermäusen verletzt, da nicht garantiert werden kann, dass die Habitate dieser Arten in räumlichem und zeitlichem Zusammenhang erhalten werden. Für Gebäudefledermäuse ist daher eine artenschutzrechtliche Ausnahme nach § 45 BNatSchG in Verbindung mit entsprechenden zusätzlichen Artenschutzmaßnahmen erforderlich.

Die notwendigen Maßnahmen (FCS-Maßnahmen) werden im Zuge der verbindlichen Bauleitplanung entsprechend festgesetzt. Das Plangebiet wird von Fledermäusen auch als Jagd- bzw. Nahrungshabitat genutzt. Aufgrund der geringen Qualitäten der überplanten Flächen wird ein Verlust für alle Fledermaus-Arten als nicht erheblich eingestuft. Durch die umfangreiche Neuschaffung öffentlicher Grünflächen wird sich die Bedeutung des Plangebietes als Jagdgebiet für Fledermäuse gegenüber dem derzeitigen Zustand sogar deutlich verbessern.

Durch den Gebäudeabbruch gehen Brutplätze von gebäudebrütenden Vogelarten, insbesondere von Haussperlingen und Staren, verloren.

Durch entsprechende Bauzeitenbeschränkungen beim Abbruch von Gebäuden sowie bei Gehölzrodungen und die Schaffung entsprechender Ersatzquartiere können Störungen bzw. Schädigungen von Vogelarten und deren Lebensstätten vermieden werden. Die erforderlichen Vermeidungs- und „CEF-Maßnahmen“ sind im Zuge der verbindlichen Bauleitplanung entsprechend zu fixieren.

Da (zukünftige) Vorkommen der Wechselkröte im Planungsgebiet nicht sicher ausgeschlossen werden können, sind insbesondere während der Bauphase entsprechende Vermeidungsmaßnahmen zu beachten. Diese sind im Zuge der verbindlichen Bauleitplanung entsprechend zu fixieren.

Für die entlang der Bahn nachgewiesenen überwiegend kommunen Tagfalter- und Heuschreckenarten wird der Lebensraum durch den geplanten Biotopverbundkorridor erweitert und entsprechend optimiert. Negative Auswirkungen für diese Artengruppe können daher ausgeschlossen werden.

Aufgrund der Umwandlung des derzeit hochgradig versiegelten Gewerbe- und Mischgebietes in Allgemeine Wohngebiete mit entsprechender Durchgrünung sowie der Anlage umfangreicher öffentlicher Grünflächen ergibt sich in der Gesamtbilanz ein deutlicher Kompensationsflächenüberschuss. Somit sind für das Planvorhaben keine externen Ausgleichsflächen erforderlich.

Künstliche Beleuchtung

Im Rahmen der nachfolgenden Verfahren sind die Auswirkungen künstlicher Beleuchtung auf die Tierwelt zu berücksichtigen. Tiergruppenschädigende Anlagen sind zu vermeiden (Verwendung einer Beleuchtung mit geringem Anlockfaktor).

Bezogen auf die Darstellungen des geltenden FNPs ergeben sich unter Berücksichtigung der o. g. Maßnahmen durch die beabsichtigte FNP-Änderung keine relevanten Änderungen in den Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen.

Schutzgut Boden und Fläche

• *Bodenfunktionen*

Das Plangebiet ist aufgrund der bestehenden Bebauung sowie der aktuellen Nutzungen zu etwa 86 % überbaut bzw. versiegelt. Die

natürlicherweise anstehenden Böden sind durch die langjährige Nutzung als Gewerbe- und Mischgebiet stark anthropogen überformt. Durch die Umwandlung der Flächen in Wohngebiete und die Neuschaffung öffentlicher Grünflächen wird der Versiegelungsgrad gegenüber dem Bestand nahezu um die Hälfte reduziert. Die geplante Entsiegelung ist für das Schutzgut Boden mit positiven Auswirkungen verbunden, auch im Hinblick auf die Bodenfunktionen.

- **Altlasten**
In den Jahren 2015, 2016 und 2018 wurden im Planungsumgriff in nutzungsspezifischen Verdachtsbereichen für Altlasten Bodenuntersuchungen durchgeführt. Diese ergaben vereinzelt oberflächennahe Auffüllungen mit geringem Anteil an bodenfremden Bestandteilen. Schadstoffanalysen des Verfüllmaterials zeigten im Wesentlichen keine altlastenrelevanten Schadstoffbelastungen auf. An einzelnen Probenpunkten, insbesondere im Bereich der geplanten Biotopvernetzungszone, wurden jedoch erhöhte Gehalte an Polyzyklischen Aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK) festgestellt. Eine Gefährdung über den Wirkungspfad Boden-Grundwasser bzw. Boden-Mensch ist hier aus gutachterlicher Sicht nicht zu erkennen.
Der im Zuge von Erdarbeiten anfallende Erdaushub ist aufgrund der festgestellten Schadstoffgehalte teilweise als abfallrechtlich relevant einzustufen und muss somit einer geeigneten Entsorgung zugeführt werden.
- **Kampfmittel**
Da im Plangebiet von einem erhöhten Risiko für Kriegsalllasten ausgegangen werden muss, sollte der Aushubbereich vor Beginn der Erdarbeiten auf Kampfmittelverdacht untersucht werden. Hierfür sind im weiteren Verfahren entsprechende Festlegungen zu treffen.
- **Fläche**
Das Planungsgebiet ist im geltenden FNP als Gewerbegebiet und Mischgebiet dargestellt. Mit der Umsetzung der FNP-Änderung werden keine neuen Flächen einer baulichen Nutzung zugeführt. Vielmehr wird durch die Wiederverwertung einer bereits genutzten Fläche dem Grundsatz gemäß § 1 Abs. 5 BauGB, nämlich der städtebaulichen Entwicklung durch

Maßnahmen der Innenentwicklung, Rechnung getragen und eine Neuversiegelung bislang un bebauter Gebiete vermieden. Des Weiteren erfolgt durch die mit der Umsetzung der Planung verbundenen Entsiegelungsmaßnahmen und der Anlage umfangreicher öffentlicher Grünflächen eine Aufwertung ehemals versiegelter Bereiche.

Bezogen auf die geplanten Darstellungen des FNPs ergeben sich durch die Planung keine negativen Auswirkungen auf das Schutzgut Boden und Fläche.

Schutzgut Wasser

- **Oberflächengewässer**
Oberflächengewässer kommen im Plangebiet nicht vor.
- **Grundwasser**
Bei den Untersuchungen zur Grundwasserqualität wurden keine Hinweise auf mögliche Grundwasserkontaminationen durch Schwermetalle, Kohlenwasserstoffe und PAK gefunden. Für den Wirkungspfad Boden-Grundwasser ist daher keine Gefährdung abzuleiten. Für den Planfall liegen Berechnungen auf Basis verschiedener Planungsvarianten zu den Anstauhöhen des Grundwassers vor. Danach erfolgt insbesondere bei einer möglichen 2-geschossigen Unterkellerung ein Eingriff ins Grundwasserregime. Ein Grundwasseraufstau in der Umgebung des Planungsgebietes wird vermieden. Dabei wurde davon ausgegangen, dass die von Süd nach Nord verlaufende Straßenführung der Elly-Staegmeyr-Straße mit einer Breite von ca. 20 m als Strömungskanal fungiert. Von Seiten des Fachgutachters wird vorgeschlagen, in nördlicher Verlängerung der Elly-Staegmeyr-Straße im Bereich der Gemeinbedarfsfläche Erziehung einen Grundwasser-Strömungskanal zu erhalten, in welchem keine Eingriffe in das Grundwasser erfolgen dürfen. Dies wird als Vermeidungsmaßnahme im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung entsprechend festgesetzt. Sollten Baukörper – auch Bau-gruben – innerhalb des gesamten Planungsgebietes nahe an das Grundwasser heranreichen oder in dieses eingreifen, ist in dem nachfolgenden Genehmigungserfahren zu prüfen, ob ein wasserrechtliches Verfahren erforderlich ist. Auswirkungen, die ein erhebliches Maß erreichen, sind nicht

zu erwarten.

- **Niederschlagswasser**

Aufgrund des aktuell hohen Versiegelungsgrades ist eine flächige Versickerung von Niederschlagswasser derzeit nicht oder nur sehr eingeschränkt möglich. Für die zukünftige Bebauung ist eine ortsnahe Versickerung von Niederschlagswasser auf den Baugrundstücken gemäß der städtischen Entwässerungssatzung vorzusehen. Die FNP-Änderung führt im Hinblick auf den Wirkungsbereich Versickerung in jedem Fall zu einer Verbesserung gegenüber dem Bestand.

Schutzgut Luft

Es liegen Hinweise auf mögliche Geruchsemissionen durch zwei genehmigte Kompostierungsanlagen außerhalb des Plangebietes vor:

- Kompostieranlage am Pasinger Heuweg, Entfernung zum Plangebiet: ca. 1.400 m südwestlich).
- Kompostieranlage, Biogasanlage an der Goteboldstraße 100, Entfernung zum Plangebiet: ca. 2.500 m westlich.

Eine gutachterliche Untersuchung zu den Geruchsemissionen kommt zu dem Ergebnis, dass ein Einfluss geruchsrelevanter Immissionen durch die beiden Kompostieranlagen sowie eine Lackieranlage, welche sich nordöstlich des Plangebietes befindet, aufgrund der großen Abstände ausgeschlossen werden kann. Auch hinsichtlich einer unmittelbar westlich an das Planungsgebiet angrenzenden Großbäckerei wurden keine relevanten Geruchshäufigkeiten für das Planungsgebiet ermittelt. Die zulässigen Immissionswerte der TA Luft werden zuverlässig eingehalten.

Darüber hinaus ist das Plangebiet verkehrsbedingten Luftschadstoffen ausgesetzt. Diese wurden im Rahmen einer lufthygienischen Untersuchung berechnet und beurteilt. Demnach werden im Prognose-Nullfall die Jahresmittelgrenzwerte der Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen (39. BImSchV) von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ für NO_2 (Stickstoffdioxid) und PM_{10} sowie $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ für $\text{PM}_{2,5}$ (beides Feinstaub) überall im Plangebiet zuverlässig eingehalten. Mit zunehmendem horizontalem und vertikalem Abstand zu den Straßen nehmen die Luftschadstoffbelastungen kontinuierlich ab, sodass in diesen Bereichen die Luftschadstoffkonzentrationen

nur marginal über der Hintergrundbelastung liegen.

Für den Prognose-Planfall zeigt die lufthygienische Untersuchung, dass die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV auf der gesamten Plangebietsfläche zuverlässig eingehalten werden. In der Nachbarschaft führt das Planvorhaben zu einer ausschließlichen Verbesserung der lufthygienischen Situation. Dies ist zum einen den geringeren Verkehrsmengen auf einigen Straßenabschnitten, zum anderen dem teilweise deutlich reduzierten Lkw-Anteil im Planfall geschuldet. Das Planungsvorhaben löst somit keine neue Konfliktsituation bezüglich der Luftqualität in der Nachbarschaft aus.

Insgesamt kann für das Schutzgut Luft von einer leichten Verbesserung der lufthygienischen Situation gegenüber dem Bestand ausgegangen werden.

Schutzgut Klima

Gemäß der Stadtklimaanalyse der Landeshauptstadt München sowie der vorliegenden gutachterlichen stadtklimatischen Ersteinschätzung kommt es derzeit im Plangebiet aufgrund der hohen Baumasse und dem hohen Versiegelungsgrad insbesondere im Sommer zu einer starken Aufheizung. Demgegenüber steht eine nur geringe bis mäßige nächtliche Abkühlung. In austauscharmen Strahlungsnächten ist somit von einer wenig günstigen bis ungünstigen bioklimatischen Bestands-Situation auszugehen. Den in der näheren Umgebung des Untersuchungsgebietes liegenden Grün- und Freiflächen kommt dagegen eine hohe bioklimatische Bedeutung zu.

Für das Plangebiet ist von einem geringen bis mäßigen morgendlichen Kaltluftvolumenstrom auszugehen. Es handelt sich daher nicht um eine Kaltluftleitbahn. Die westlich, südlich und östlich des Plangebietes gelegenen Wohngebiete mit ihrem hohen Grünanteil, sonstigen Freiflächen und Bahnanlagen haben dagegen eine deutlich höhere Bedeutung für die Kaltluftentstehung. So ist von einem hohen Kaltluftvolumenstrom aus West/Südwest auszugehen. Der Bereich entlang der Bahngleise ist als übergeordnete Ventilationsbahn mit mittlerer Wirkung einzustufen. Aufgrund der derzeitigen randlichen Bebauung hat diese allerdings nur ein

geringfügiges Durchlüftungspotenzial für das Planungsgebiet.

Die deutliche Reduzierung des Versiegelungsgrades und die entsprechende Erhöhung des Grünflächenanteils werden zu einer deutlichen Verbesserung des Mikroklimas im Plangebiet führen. Die geplante lärmabschirmende Bebauung im östlichen Bereich verhindert allerdings eine Durchlüftung aus Richtung der Bahngleise in das Planungsgebiet hinein sowie ein Einströmen übergeordneter Strömungssysteme aus dem kühlen Umland über das Planungsgebiet hinweg in die östlich angrenzende Gartenstadt-siedlung. Es ist jedoch nicht davon auszugehen, dass dies zu einer erheblichen Verschlechterung der kleinklimatischen Situation im Bereich der Gartenstadtsiedlung führt, da dieser Bereich relativ gut durchgrünt ist.

Innerhalb des Planungsgebietes wird jedoch in Bereichen mit eher geschlossener Blockbebauung die Durchlüftung erschwert, insbesondere in Innenhöfen. Hier gewinnen Entsiegelungs- und Begrünungsmaßnahmen an Bedeutung. Entsprechende grünordnerische Vorgaben sind daher im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung festzusetzen.

Unter Berücksichtigung dieser Maßnahmen ist im Vergleich zur Bestandssituation bei Umsetzung der Planung insgesamt von einer Verbesserung für das Schutzgut Klima auszugehen.

Schutzgut Landschafts- und Ortsbild

Das Landschafts- bzw. Ortsbild des Plangebietes ist aktuell vor allem durch großflächig versiegelte Bereiche und sehr großvolumige, überwiegend 2- bis 4-geschossige Gewerbe-Baukörper gekennzeichnet. Aufgrund intensiver gewerblicher Nutzung und sanierungsbedürftiger Gebäude weist das Landschafts- bzw. Ortsbild eine geringe Ausgangsqualität bzw. eine hohe Vorbelastung auf. Ortsbildprägender Baumbestand ist lediglich im Südosten des Plangebietes an der Allacher Straße vorhanden. Die direkt östlich des Plangebietes verlaufende Bahnlinie München-Ingolstadt wirkt als starke Zäsur und trennt den Bereich jenseits der Bahnlinie ab.

Durch die Umwandlung in ein Wohnquartier mit entsprechender Durchgrünung sowie den geplanten öffentlichen Grünflächen wird das Landschafts- und Ortsbild gegenüber dem aktuellen Zustand insgesamt deutlich aufgewertet. Im Zentrum des Gebietes ist eine großzügige

öffentliche Grünfläche vorgesehen, die sich nach Westen aufweitet, um hier langfristig eine Grünverbindung in Richtung Würm zu schaffen. Das Plangebiet wird durch umfangreiche Baumpflanzungen und eine attraktive Gestaltung der öffentlichen und privaten Grünflächen entsprechend durchgrünt werden. Attraktive Wegebeziehungen innerhalb des Planungsgebietes knüpfen zukünftig an die angrenzenden Wegesysteme an. Der ortsbildprägende Baumbestand an der Allacher Straße wird, soweit möglich, erhalten.

Insgesamt kann bei Umsetzung der Planung eine deutliche Verbesserung des Landschafts- und Stadtbildes erreicht werden.

Schutzgut Kultur- und Sachgüter

Gemäß dem Bayerischen Denkmalatlas sind im Plangebiet selbst keine Bau- oder Bodendenkmäler oder denkmalgeschützte Ensembles vorhanden. In der näheren Umgebung des Plangebietes sind im Bayerischen Denkmalatlas folgende Bodendenkmäler aufgeführt:

- Bodendenkmal Nr. D-1-7834-0102: Grabhügel mit Bestattungen der Bronzezeit und der frühen Latènezeit (etwa 40 m nordöstlich des Plangebietes, jedoch überbaut).
- Bodendenkmal Nr. D-1-7834-0161: Körpergräber des frühen Mittelalters (ca. 120 m südwestlich des Plangebietes, mit Wohngebäuden überbaut).
- Das Bodendenkmal Nr. D-1-7834-0079, Reihengräberfeld des frühen Mittelalters sowie verebnete Grabhügel mit Bestattungen der Bronzezeit und der römischen Kaiserzeit, wurde nach Angaben des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege wegen der tiefgreifenden Störungen der dortigen Flächen im Jahr 2017 aus der Denkmalliste gestrichen.

Gemäß der Einschätzung des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege ist mit hoher Wahrscheinlichkeit im überplanten Bereich in bislang ungestörten Teilflächen von der Erhaltung zugehöriger Bodendenkmäler (Grabfund, zugehörige Siedlungsstrukturen) auszugehen.

Für Bodeneingriffe jeglicher Art im Plangebiet ist eine denkmalrechtliche Erlaubnis gemäß Art. 7.1 Bayerisches Denkmalschutzgesetz notwendig. Das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege wird in diesem Verfahren gegebenenfalls die fachlichen Anforderungen formulieren. Diese sind im Rahmen der weiteren Planungsschritte sowie bei der Realisierung der Planung

entsprechend zu berücksichtigen.

An Sachgütern ist das Wohnhaus an der Ecke Kirschstraße / Esmarchstraße zu benennen, das erhalten werden soll.

Durch die FNP-Änderung sind unter Beachtung der o. g. Maßnahmen keine relevanten Auswirkungen auf das Schutzgut Kultur- und Sachgüter zu erwarten.

Umweltbelang Energie

Das Plangebiet liegt nicht im Anschlussbereich für eine Versorgung mit Fernwärme. Daher wurde eine Untersuchung zur zukünftigen Energieversorgung des Plangebietes erstellt. Diese kommt zu dem Ergebnis, dass eine Wärmeversorgung des Gebietes über Grundwasserwärmepumpen möglich ist. Hierfür müssten allerdings zentrale Brunnenanlagen auf öffentlichem Grund installiert und ein Grundwassernetz aufgebaut werden, welches die Wärmepumpen in den Baufeldern mit Grundwasser versorgt.

Als weiterer Baustein wurde auch die Nutzung von Solarenergie mittels Photovoltaikanlagen (PV-Anlagen) untersucht. Die Dachflächen stehen jedoch nur teilweise für eine PV-Nutzung zur Verfügung, da auch die Anlage von Dachgärten für die Bewohner vorgesehen ist. Es wird empfohlen, dass Stromüberschüsse möglichst für Lademöglichkeiten (Elektromobilität) zur Verfügung gestellt werden sollten.

Im Rahmen der Umgestaltung des Gebietes kann der Einsatz erneuerbarer Energien entsprechend gefördert werden. Des Weiteren wurde u. a. auch ein Mobilitätskonzept für das Planungsgebiet erarbeitet, welches insbesondere Maßnahmen zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs beinhaltet. Zudem werden die sanierungsbedürftigen Gewerbebauten durch den Neubau von Wohngebäuden und Gemeinbedarfseinrichtungen gemäß dem aktuellen Stand der Technik hinsichtlich Energieeinsparung ersetzt. Für die Plangebäude ist ein energetischer Standard äquivalent KfW 55 anzusetzen. Es wird jedoch angestrebt, wo dies, insbesondere in Zusammenhang mit den Rahmenbedingungen des geförderten Wohnungsbaus möglich ist, einen höheren Gebäudestandard zu erreichen. Dies stellt auf jeden Fall eine Verbesserung gegenüber dem Bestand dar und dient auch dem Ziel, den CO₂-Ausstoß mittel- bis langfristig zu senken.

Prognose bei Nichtdurchführung der Planung

Bei Nichtdurchführung der Planung würde die bestehende Nutzung als Misch- und Gewerbegebiet fortgeführt werden. Der damit verbundene, die Umgebung belastende gewerbliche Schwerlastverkehr sowie die vorhandenen Lärm- und Luftbelastungen würden bestehen bleiben. Das Plangebiet hätte aufgrund des Fehlens öffentlicher Grünflächen auch weiterhin keinerlei Bedeutung für die Naherholung und würde nur eine sehr eingeschränkte Durchlässigkeit für den Fuß- und Radverkehr aufweisen.

Zudem würden die bestehenden Belastungen, wie der hohe Versiegelungsgrad und die mangelhafte Durchgrünung, die mit der aktuellen gewerblichen Nutzung des Gebietes verbunden sind, weiter bestehen bleiben. Eine Sanierung schadstoffbelasteter Böden sowie die Beseitigung von Kampfmitteln würde unterbleiben. Die damit einhergehenden Belastungen des Bodens würden unverändert bestehen bleiben.

Geplante Maßnahmen auf der Ebene des Flächennutzungsplans mit integrierter Landschaftsplanung zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich

Eine wesentliche Vermeidungsmaßnahme auf der Ebene des Flächennutzungsplans besteht in der Wiederverwertung bereits genutzter Flächen. Damit wird dem Grundsatz gemäß § 1 Abs. 5 BauGB, nämlich der städtebaulichen Entwicklung durch Maßnahmen der Innenentwicklung, Rechnung getragen und eine Neuversiegelung bislang un bebauter Gebiete vermieden.

Aufgrund der geplanten Entsiegelungsmaßnahmen und der Anlage umfangreicher öffentlicher Grünflächen sowie eines Biotopverbundkorridors entlang der Bahntrasse errechnet sich für das Plangebiet ein deutlicher Kompensationsflächenüberschuss gemäß dem Leitfadens „Bauen im Einklang mit Natur und Landschaft – Eingriffsregelung in der Bauleitplanung“ (Bayrisches Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen, 2003). Somit sind für das Planvorhaben keine externen Ausgleichsflächen erforderlich.

Alternative Planungsmöglichkeiten

Das Plangebiet eignet sich aufgrund der Nähe zum Oertelplatz (Einkaufszentrum, Nahversorgung) und den umgebenden Wohnnutzungen

sowie attraktiven Naherholungsgebieten (z.B. Würm, Angerlohe, Langwieder See) sehr gut für eine Umstrukturierung zu einem Wohnquartier für die dringende Deckung des Wohnraumbedarfs in München. Diesem Umstand wurde im Rahmen des Aufstellungsbeschlusses vom 23.10.2019 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 16166) mit der Beauftragung durch den Stadtrat der Landeshauptstadt München zur Durchführung der notwendigen Bauleitplanverfahren zur Entwicklung von Wohnbauflächen im Planungsgebiet Rechnung getragen. Alternative Nutzungen oder Standorte zur geplanten Nutzung wurden aufgrund des eindeutigen Stadtratsauftrags nicht untersucht.

Für die Entwicklung des neuen Wohngebietes auf dem bislang überwiegend gewerblich genutzten „Kirschgelände“ wurde ein städtebaulicher und landschaftsplanerischer Wettbewerb durchgeführt. Das Wettbewerbsergebnis des 1. Preises wurde in der Folge an die bisher im Verfahren neu aufgetretenen öffentlichen und privaten Belange angepasst. Dem vorliegenden Entwurf zur Änderung des Flächennutzungsplanes liegt der fortgeschriebene Siegerentwurf des städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerbs zu Grunde.

Methodisches Vorgehen und technische Schwierigkeiten

Die Umweltprüfung erstreckt sich auf die im Scopingtermin nach § 2 Abs. 4 Satz 2 Baugesetzbuch festgestellten Umweltbelange. Der Scopingtermin wurde am 14.12.2017 von der Landeshauptstadt München durchgeführt. Zur Prüfung der Umweltschutzbelange wurden Fachgutachten zum Schallschutz, Verkehr, Erschütterungen, Elektromagnetische Felder, Besonnung, Vegetation und Baumbestand, Fauna, Artenschutz, Altlasten, Kampfmittel, Grundwasser, Entwässerung, Lufthygiene, Gerüche und Energie sowie ein Mobilitätskonzept erstellt. Die Ergebnisse der Fachgutachten wurden in den Umweltbericht eingearbeitet. Hinsichtlich des methodischen Vorgehens zur Bewertung der Auswirkungen wird auf die Fachgutachten verwiesen.

Zur Bewertung der Auswirkungen auf das Schutzgut Klima liegt eine stadtklimatische Ersteinschätzung von Seiten des Planungsreferates vom 21.01.2021 sowie eine erneute Stellungnahme zum Stadtklima vom 17.06.2021 vor. Diese wurden in direkter Abstimmung mit dem

RKU erstellt. Ein stadtklimatisches Gutachten für das Plangebiet ist gemäß der Einschätzung des RKU im vorliegenden Fall nicht erforderlich.

Insgesamt haben sich im Rahmen der Ausarbeitung des Umweltberichtes keine Schwierigkeiten ergeben.

Maßnahmen zur Überwachung auf der Ebene des Flächennutzungsplans mit integrierter Landschaftsplanung

Das Verfahren zur Änderung des Flächennutzungsplans wird parallel zur Aufstellung des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2146 durchgeführt. Bezüglich der durchzuführenden Überwachungsmaßnahmen wird daher auf die im Umweltbericht zu diesem Bebauungsplan genannten Maßnahmen verwiesen. Dort sind insbesondere Überwachungsmaßnahmen im Hinblick auf den Artenschutz aufgeführt.

Allgemein verständliche Zusammenfassung

Das sogenannte „Kirschgelände“ befindet sich im 23. Stadtbezirk Allach-Untermenzing zwischen der Kirschstraße sowie der Esmarchstraße im Westen und der Bahnlinie München-Treuchtlingen im Osten. Die Änderung des Flächennutzungsplanes sieht eine zukünftige Darstellung des bisher überwiegend gewerblich genutzten Gebietes (Darstellung als Gewerbegebiet im geltenden Flächennutzungsplan) als Allgemeine Wohngebiete, Gemeinbedarfsfläche Erziehung sowie Allgemeine Grünflächen vor. Das Plangebiet ist entlang der Bahnstrecke sowie entlang der Straßenzüge hohen Verkehrslärmpegeln ausgesetzt. Zur Gewährleistung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse sind im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung (Bebauungsplan) geeignete Schallschutzmaßnahmen festzusetzen. Aufgrund der östlich des Plangebietes verlaufenden Bahnlinie sind zudem Beeinträchtigungen durch Erschütterungen und Sekundärluftschall gegeben. Zur Einhaltung der einschlägigen Anhalts- und Richtwerte sind bei der Umsetzung der Planung entsprechende Mindestabstände zur Gleisachse zu berücksichtigen. Die gesetzlichen Anforderungen der 26. BImSchV im Hinblick auf elektrische und magnetische Felder werden im Zusammenhang mit der Bahnlinie im Plangebiet zuverlässig eingehalten.

Im Hinblick auf den Wirkungsbereich Erholung ist das Planvorhaben ausschließlich mit

positiven Auswirkungen verbunden, da umfangreiche parkartige Grünflächen mit Naherholungsfunktion sowie Grünverbindungen mit attraktiven Fuß- und Radwegen angelegt werden.

Der ortsbildprägende Baumbestand an der Allacher Straße wird, soweit möglich, erhalten.

Durch die vorliegende Planung wird außerdem der Grünflächenanteil gegenüber dem Bestand deutlich erhöht. Dies führt zu einer Verbesserung der Lebensraumqualität für Tiere und Pflanzen und bildet die Grundlage für eine Erhöhung der Artenvielfalt im Plangebiet. Der im Rahmen der Planung erstellte Artenschutzbeitrag kommt zu dem Ergebnis, dass die meisten lokalen Populationen der (nachgewiesenermaßen oder potenziell) vorkommenden streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten bzw. ihre Lebensstätten durch das Planvorhaben nicht oder nur unerheblich betroffen sind. Für diese Arten sind allgemeine Vermeidungsmaßnahmen durchzuführen, um nicht gegen die artenschutzrechtlichen Verbote des § 44 BNatSchG zu verstoßen. Für einige Vogel- und Fledermausarten und die Zauneidechse sind darüber hinaus auch spezifische Vermeidungsmaßnahmen erforderlich. Für Sperlinge und Stare sind außerdem rechtzeitig vor Baubeginn entsprechende Ersatzquartiere an oder in den neuen Gebäuden bereitzustellen. Für Gebäudefledermäuse ist außerdem eine artenschutzrechtliche Ausnahme nach § 45 BNatSchG in Verbindung mit entsprechenden zusätzlichen Artenschutzmaßnahmen erforderlich. Insgesamt wird das Vorhaben aus Sicht des strengen Artenschutzes als genehmigungsfähig eingestuft. Die erforderlichen Maßnahmen und das entsprechende Monitoringprogramm sind im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung entsprechend zu fixieren.

Durch die Umwandlung der bisher als Gewerbe- bzw. Mischgebiet genutzten Flächen in Wohngebiete und die Neuschaffung von öffentlichen Grünflächen wird der Versiegelungsgrad gegenüber dem Bestand nahezu um die Hälfte reduziert. Die geplante Entsiegelung ist auch mit positiven Auswirkungen im Hinblick auf die Bodenfunktionen verbunden. Der im Zuge von Erdarbeiten anfallende Erdaushub ist aufgrund der festgestellten Schadstoffgehalte teilweise als abfallrechtlich relevant einzustufen und muss somit einer geeigneten Entsorgung zugeführt werden. Gegebenenfalls müssen Erdarbeiten bereichsweise durch einen Kampfmittelgutachter überwacht werden.

Im Plangebiet sind keine Oberflächengewässer vorhanden. Im Hinblick auf das Grundwasser sind jedoch Auswirkungen möglich, da die geplanten Tiefgaragen ins Grundwasserregime eingreifen. Dabei errechnen sich unterschiedliche Grundwasseraufstauhöhen in Abhängigkeit von der Eingriffstiefe. Der für die Stadt München angesetzte kritische Grundwasseraufstau von 10 cm wird auch bei einer zweigeschossigen Unterbauung nicht erreicht. Hinsichtlich der Versickerung von Niederschlagswasser ist aufgrund der großflächigen Entsiegelung von einer deutlichen Verbesserung gegenüber dem Bestand auszugehen.

Durch die Umwandlung eines Gewerbe- bzw. Mischgebietes mit hohem Versiegelungsgrad und großvolumigen Baukörpern in durchgrünte Wohngebiete mit großzügigen öffentlichen Grünflächen wird das Landschafts- und Ortsbild gegenüber dem aktuellen Zustand insgesamt deutlich aufgewertet. Die geplanten Entsiegelungs- und Begrünungsmaßnahmen tragen darüber hinaus zu einer Verbesserung der stadtklimatischen Situation bei. Aufgrund der aus Lärmschutzgründen erforderlichen Riegelbebauung entlang der Bahn und in Bereichen mit eher geschlossenen Baustrukturen wird jedoch die Durchlüftung erschwert. Für die Verbesserung des Mikroklimas kommt Entsiegelungs- und Begrünungsmaßnahmen eine besondere Bedeutung zu. Im Hinblick auf Luftschadstoffe kann von einer leichten Verbesserung der lufthygienischen Situation gegenüber dem Bestand ausgegangen werden.

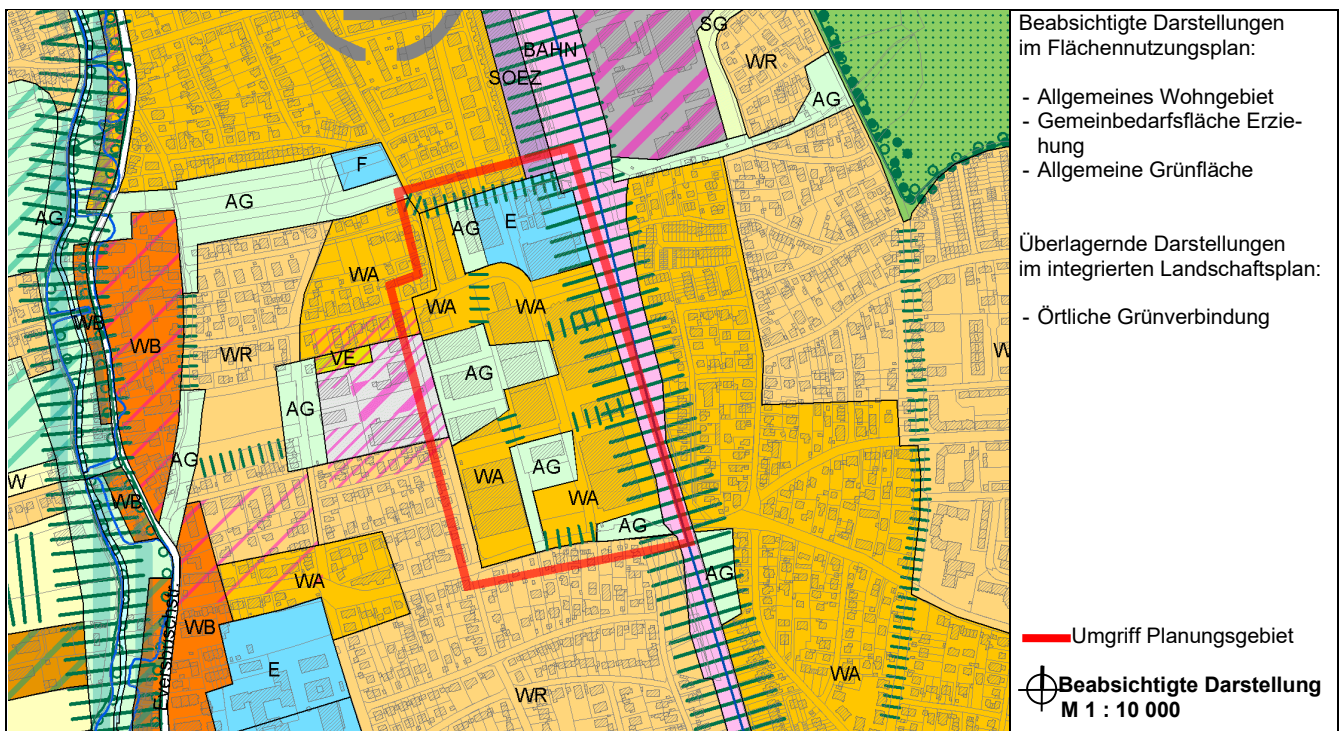
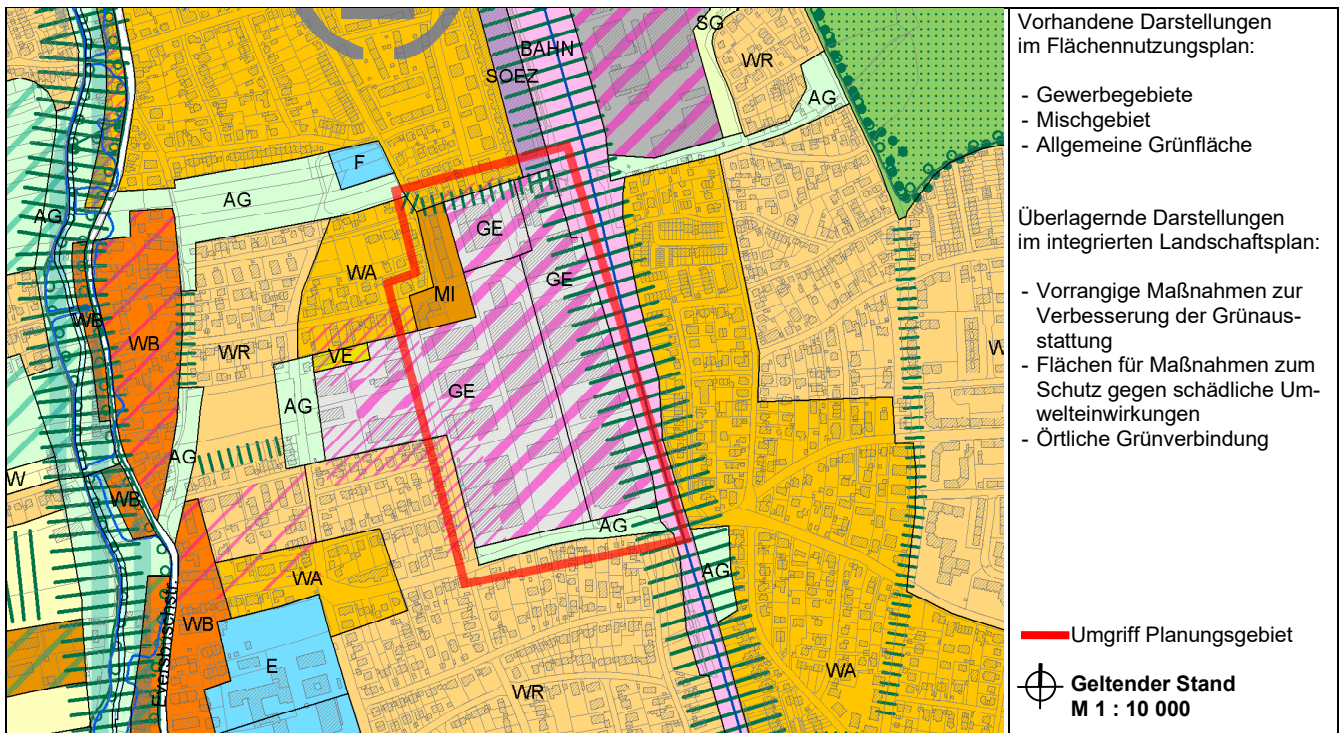
Insgesamt errechnet sich für das Plangebiet aufgrund der geplanten Entsiegelungsmaßnahmen sowie der Anlage umfangreicher öffentlicher Grünflächen ein deutlicher Kompensationsflächenüberschuss. Somit sind für das Planvorhaben keine Ausgleichsflächen erforderlich.

Die beabsichtigte FNP-Änderung stellt unter Berücksichtigung der im Umweltbericht beschriebenen Maßnahmen eine geordnete städtebauliche Entwicklung bei gleichzeitiger Beachtung der umweltschützenden Belange dar.

Planentwurf zur Flächennutzungsplan-Änderung IV/41

Kirschstraße (östlich), Esmarchstraße (östlich und südlich), Hintermeierstraße (südlich),
Bahnlinie München-Ingolstadt (westlich), Allacher Straße (nördlich)

(Parallelverfahren mit Bebauungsplan Nr. 2146)



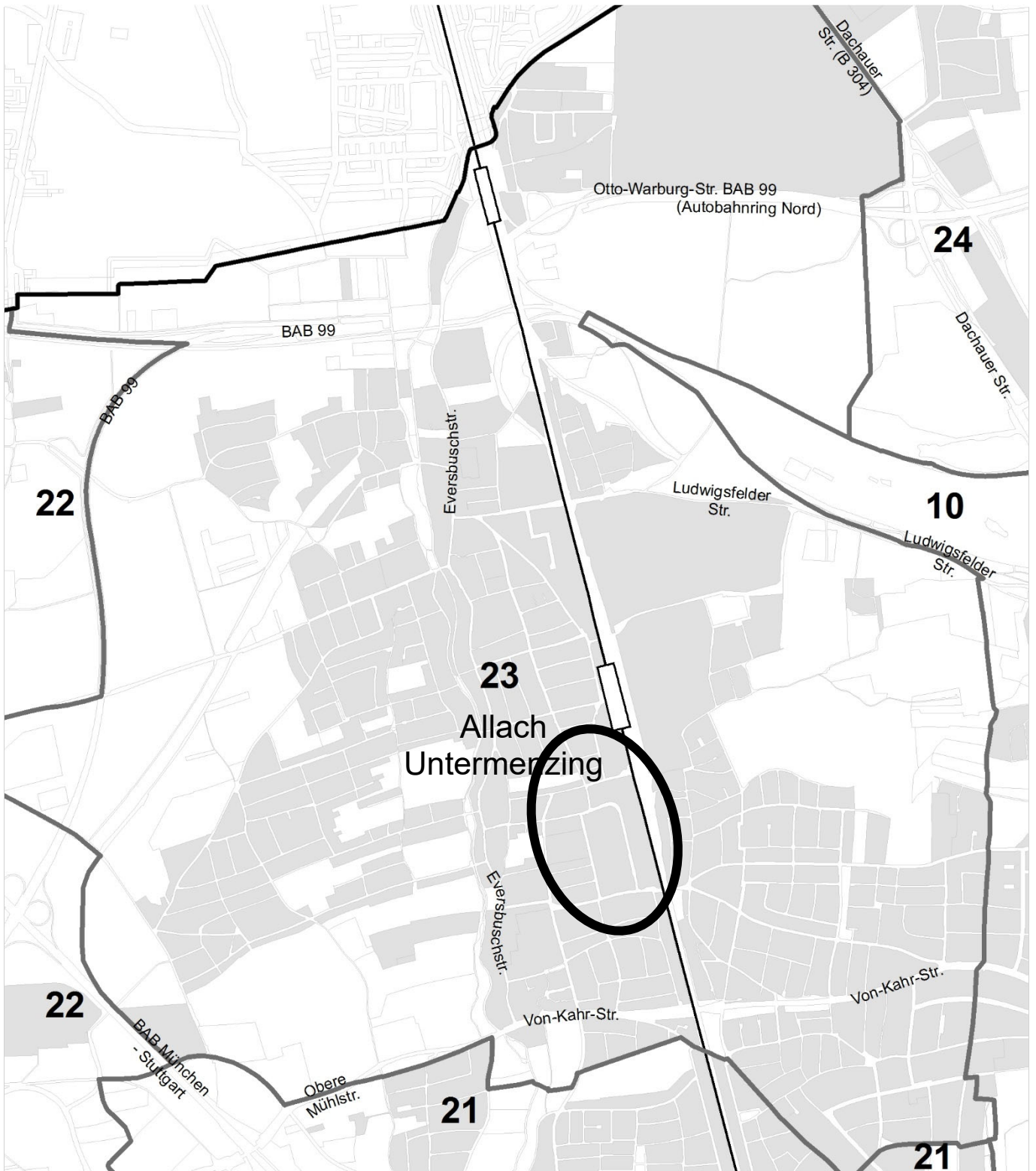
Planentwurf zur Flächennutzungsplan-Änderung IV/41

Kirschstraße (östlich), Esmarchstraße (östlich und südlich), Hintermeierstraße (südlich),
Bahnhlinie München-Ingolstadt (westlich), Allacher Straße (nördlich)

(Parallelverfahren mit Bebauungsplan Nr. 2146

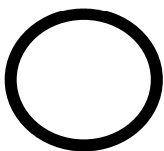
Flächennutzungsplan - Legende

W	Wohnbauflächen	SG	Sonstige Grünflächen
WKS	Kleinsiedlungsgebiete	OEKO	Ökologische Vorrangflächen
WR	Reine Wohngebiete	WALD	Waldflächen
WA	Allgemeine Wohngebiete	LW	Flächen für die Landwirtschaft
WB	Besondere Wohngebiete	GAR	Flächen für den Gartenbau
M	Gemischte Bauflächen	Wasserflächen	Wasserflächen
MD	Dorfgebiete	Überschwemmungsgebiete	Überschwemmungsgebiete
MI	Mischgebiete	Maßnahmen zur Verbesserung der Grünausstattung	Maßnahmen zur Verbesserung der Grünausstattung
MK	Kerngebiete	Vorrangige Maßnahmen zur Verbesserung der Grünausstattung	Vorrangige Maßnahmen zur Verbesserung der Grünausstattung
G	Gewerbliche Bauflächen	Flächen mit Nutzungsbeschränkungen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft	Flächen mit Nutzungsbeschränkungen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft
GE	Gewerbegebiete	Flächen auf denen auch Maßnahmen zur Aktivierung von Grün erforderlich sind	Flächen auf denen auch Maßnahmen zur Aktivierung von Grün erforderlich sind
GI	Industriegebiete	Flächen für Maßnahmen zum Schutz gegen schädliche Umwelteinwirkungen	Flächen für Maßnahmen zum Schutz gegen schädliche Umwelteinwirkungen
SO	Sondergebiete	Übergeordnete Grünbeziehung	Übergeordnete Grünbeziehung
SOGE	SO Gewerblicher Gemeinbedarf	Örtliche Grünverbindung	Örtliche Grünverbindung
SOGI	SO Industrieller Gemeinbedarf		
SOEZ	SO Einzelhandel		
SOFM	SO Fachmarkt		
SOGH	SO Großhandel		
SOM	SO Messe		
SOH	SO Hochschule		
SOLV	SO Landesverteidigung		
SOF	SO Forschung		
SOBV	SO Brauereiverlagerung		
	oder nach Beschriftung im Plan		
GB	Gemeinbedarfsflächen	Nachrichtliche Überenahmen und Kennzeichnungen	
E	GB Erziehung	Regionaler Grünzug	Regionaler Grünzug
F	GB Fürsorge	FFH-Gebiet	FFH-Gebiet
GS	GB Gesundheit	Vorrangfläche für Kiesabbau	Vorrangfläche für Kiesabbau
K	GB Kultur	Vorbehaltsgebiet Kies und Sand	Vorbehaltsgebiet Kies und Sand
R	GB Religion	Naturschutzgebiet	Naturschutzgebiet
SP	GB Sport	Landschaftsschutzgebiet	Landschaftsschutzgebiet
S	GB Sicherheit	Landschaftsbestandteil	Landschaftsbestandteil
V	GB Verwaltung	Wasserschutzgebiet	Wasserschutzgebiet
WISS	GB Wissenschaft	Bannwald	Bannwald
VE	Ver- und Entsorgungsflächen	Hangkante	Hangkante
Überörtliche Hauptverkehrsstraßen	Überörtliche Hauptverkehrsstraßen	Alleen	Alleen
Örtliche Hauptverkehrsstraßen, die auch dem Durchgangsverkehr dienen	Örtliche Hauptverkehrsstraßen, die auch dem Durchgangsverkehr dienen	Naturdenkmal	Naturdenkmal
P	Öffentliche Parkplätze	Gesetzlich geschützte Biotope	Gesetzlich geschützte Biotope
Fußgängerbereiche (begrünt)	Fußgängerbereiche (begrünt)	Ermittelte Überschwemmungsgebiete	Ermittelte Überschwemmungsgebiete
BAHN	Bahnanlagen	Festgesetzte Überschwemmungsgebiete	Festgesetzte Überschwemmungsgebiete
AG	Allgemeine Grünflächen	Ensemblebereich	Ensemblebereich
SPOR	Sportanlagen	Flächen mit Bodenbelastungen	Flächen mit Bodenbelastungen
FRIE	Friedhöfe	Aufschüttung	Aufschüttung
KG	Kleingärten	Flughafen-Bauschutzbereich	Flughafen-Bauschutzbereich
CAMP	Campingplätze	Hochspannungsleitung	Hochspannungsleitung
SOGR	Sondergrünflächen	U- und S-Bahn	U- und S-Bahn
J	Intensiv nutzbarer Bereich für Jugendliche	Stadt- und Teilbereichsgrenze	Stadt- und Teilbereichsgrenze
		Stadtteilzentrum (gemäß Zentrenkonzept der LHM)	Stadtteilzentrum (gemäß Zentrenkonzept der LHM)
		Quartierszentrum (gemäß Zentrenkonzept der LHM)	Quartierszentrum (gemäß Zentrenkonzept der LHM)



Flächennutzungsplanänderung für den Bereich IV/41

Kirschstraße (östl.), Esmarchstraße (östl. und südl.), Hintermeierstraße (südl.), Bahnlinie München-Ingolstadt (westl.), Allacher Straße (nördl.)



Planungsgebiet

Lageplan



M 1 : 25.000

Datum 13.12.2022

Landeshauptstadt München
Referat für Stadtplanung und Bauordnung
Stadtentwicklungsplanung HA I/42