

Telefon: 233-22571
Telefon: 233-24127
Telefax: 233-26410

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

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

**Bahnlinie München Ost - Deisenhofen (östlich), Ständlerstraße (südlich)
und Lauensteinstraße (nördlich) – Erweiterung Trambahn-Betriebshof**

Billigungsbeschluss und vorbehaltlich endgültiger Beschluss

Stadtbezirk 16 – Ramersdorf-Perlach
Stadtbezirk 17 – Obergiesing-Fasangarten

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 13102

Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 12.06.2024 (VB)
Öffentliche Sitzung

Kurzübersicht zur beiliegenden Beschlussvorlage

Anlass	<p>Das Planungsgebiet befindet sich im 16. Stadtbezirk Ramersdorf-Perlach, südlich der bestehenden Trambahn-Hauptwerkstatt der Stadtwerke München GmbH (SWM) / Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) und des MVG-Museums. Es wurde bisher als SWM-Sportanlage genutzt, welche inzwischen verlagert und vollständig stillgelegt wurde und derzeit rückgebaut wird.</p> <p>Die notwendige Angebotsausweitung des Verkehrsmittels Tram und damit einhergehende, steigende Fahrzeugzahlen und Fahrzeuglängen erfordern die Realisierung eines zweiten Trambahn-Betriebshofes für deren Unterstellung, Wartung und Reparatur.</p> <p>Das Vorhaben ist nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) zu beurteilen und bedarf im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens nach dem PBefG der Genehmigung durch die Regierung von Oberbayern. Da die derzeitigen Darstellungen im Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung (FNP) einer positiven Beurteilung der bauplanungsrechtlichen Zulässigkeit der Erweiterung der bestehenden Tram-Betriebswerkstatt entgegenstehen, ist zur Realisierung des Vorhabens die vorliegende FNP-Änderung erforderlich. Damit wurde das Referat für Stadtplanung und Bauordnung mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 27.01.2021 „Planung zusätzlicher Betriebshof SWM/MVG“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01816) beauftragt.</p>
Inhalt	<p>Erläuterung der Planung und Würdigung der Anregungen im Zuge der Beteiligungsverfahren gemäß § 3 Abs. 1 BauGB und § 4 Abs. 1 und Abs. 2 BauGB.</p>
Gesamtkosten/	- / -

Gesamterlöse	
Klimaprüfung	Klimaschutzrelevanz: Keine Klimaprüfung notwendig. Aussagen zum Themenbereich Energie / Klimaschutz sind im Umweltbericht des Flächennutzungsplans enthalten.
Entscheidungsvorschlag	<ol style="list-style-type: none">1. Den Stellungnahmen aus den Beteiligungsverfahren nach § 4 Abs. 1 und Abs. 2 BauGB kann nur nach Maßgabe der Ausführungen unter Ziffer 4 des Vortrages entsprochen werden.2. Der Stellungnahme des Bezirksausschusses 16 Ramersdorf-Perlach kann nur nach Maßgabe der Ausführungen unter Ziffer 5 des Vortrages entsprochen werden.3. Die Änderung des Flächennutzungsplanes mit integrierter Landschaftsplanung für den Bereich VI/41, Bahnlinie München Ost - Deisenhofen (östlich), Ständlerstraße (südlich) und Lauensteinstraße (nördlich) nach dem Plan des Referates für Stadtplanung und Bauordnung vom 19.12.2023 (Anlage 1) wird gebilligt.4. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, den Entwurf zur Änderung des Flächennutzungsplans mit integrierter Landschaftsplanung samt Begründung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB öffentlich auszulegen.5. Die Änderung des Flächennutzungsplanes mit integrierter Landschaftsplanung für den Bereich VI/41, Bahnlinie München Ost - Deisenhofen (östlich), Ständlerstraße (südlich) und Lauensteinstraße (nördlich) nach dem Plan des Referates für Stadtplanung und Bauordnung vom 19.12.2023 (Anlage 1) wird endgültig beschlossen.6. Der endgültige Beschluss zur Änderung des Flächennutzungsplans mit integrierter Landschaftsplanung unter Ziffer 5 ergeht unter dem Vorbehalt einer erneuten Beschlussfassung, sofern während der Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB fristgerecht Stellungnahmen eingehen.7. Der Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle
Gesucht werden kann im RIS auch nach	Flächennutzungsplan, Trambahn-Betriebshof, Ständlerstraße 20, Ständlerstraße, Lauensteinstraße, Bahnlinie München Ost - Deisenhofen
Ortsangabe	Bahnlinie München Ost - Deisenhofen (östlich), Ständlerstraße (südlich) und Lauensteinstraße (nördlich)

Telefon: 233-22571
Telefon: 233-24127
Telefax: 233-26410

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

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

**Bahnlinie München Ost - Deisenhofen (östlich), Ständlerstraße (südlich)
und Lauensteinstraße (nördlich) – Erweiterung Trambahn-Betriebshof**

Billigungsbeschluss und vorbehaltlich endgültiger Beschluss

Stadtbezirk 16 – Ramersdorf-Perlach
Stadtbezirk 17 – Obergiesing-Fasangarten

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 13102

Anlagen:

1. Flächennutzungsplanentwurf mit Begründung und Umweltbericht
2. Lageplan mit Stadtbezirkseinteilung
3. Stellungnahme des Bezirksausschusses 16 Ramersdorf-Perlach vom 11.01.2023
4. Stellungnahme des Bezirksausschusses 17 Obergiesing-Fasangarten vom 14.12.2022

Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 12.06.2024 (VB)
Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis

I.	Vortrag der Referentin	1
1.	Zuständigkeit	1
2.	Erläuterung der Planänderung	2
3.	Verfahrensstand	2
4.	Würdigung der vorgebrachten Äußerungen aus den Beteiligungsverfahren gemäß § 3 Abs. 1 BauGB sowie § 4 Abs. 1 und Abs. 2 BauGB	3
5.	Beteiligung der Bezirksausschüsse	7
II.	Antrag der Referentin	8
III.	Beschluss	10

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 liegt im 16. Stadtbezirk Ramersdorf-Perlach, direkt westlich verläuft die Grenze zum 17. Stadtbezirk Obergiesing-Fasangarten. Es befindet sich südlich der bestehenden Trambahn-Hauptwerkstatt der Stadtwerke München GmbH (SWM) / Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) und des MVG-Museums an der Ständlerstraße 20 sowie östlich der Bahnlinie München Ost - Deisenhofen. Im geltenden Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung (FNP) ist das Planungsgebiet größtenteils als besondere Grünfläche mit spezifischer Zweckbestimmung „Sportanlagen“ (SPOR) dargestellt und wurde bisher als SWM-Sportanlage genutzt. Die Bestandsnutzungen wurden verlagert, die Sportanlage ist seit Juli 2022 vollständig stillgelegt und wird rückgebaut.

Im nordwestlichen Planungsbereich schließen im geltenden FNP als Bahnanlagen (BAHN) dargestellte Flächen an. An dieser Stelle sollte eine Eisenbahnbetriebswerkstatt mit Gleisanschluss entstehen, diese wird jedoch nicht mehr benötigt und die Darstellung ist somit überholt (endgültiger Beschluss: Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 11854, Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 05.06.2013). Entlang der Bahntrasse sowie der Lauensteinstraße verlaufen zwei sich kreuzende übergeordnete Grünbeziehungen, die der Freiraumvernetzung dienen und als Verbundachse für Trockenstandorte eine wichtige Biotopvernetzungsfunktion erfüllen.

Das prognostizierte Bevölkerungswachstum der Landeshauptstadt München und die vorgesehene Stärkung des Modal Split Anteils des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) am Gesamtverkehr bedingen unter anderem eine notwendige Angebotsausweitung des Verkehrsmittels Tram. Damit einhergehende, steigende Fahrzeugzahlen und Fahrzeuglängen erfordern die Realisierung eines zweiten Trambahn-Betriebshofes zusätzlich zum Standort an der Einsteinstraße für deren Unterstellung, Wartung und Reparatur. Die geplante Erweiterung der bestehenden Tram-Betriebswerkstatt in der Ständlerstraße birgt viele Vorteile und Synergieeffekte gegenüber anderen untersuchten Standorten, unter anderem einen vorhandenen Anschluss an das Trambahn-Netz.

Das Vorhaben ist nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) zu beurteilen und bedarf im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens nach dem PBefG der Genehmigung durch die Regierung von Oberbayern. Da die derzeitigen Darstellungen im FNP einer positiven Beurteilung der bauplanungsrechtlichen Zulässigkeit der Erweiterung der bestehenden Tram-Betriebswerkstatt entgegenstehen, ist zur Realisierung des Vorhabens die vorliegende FNP-Änderung erforderlich.

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

3. Verfahrensstand

Das Verfahren zur Änderung des FNP wird als planungsrechtliche Voraussetzung des notwendigen Planfeststellungsverfahrens nach PBefG durchgeführt.

Mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 27.01.2021 „Planung zusätzlicher Betriebshof SWM / MVG“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01816) wurde die

geplante Erweiterung der bestehenden Tram-Betriebswerkstatt zur Kenntnis genommen. Gleichzeitig wurde das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt, ein Verfahren zur Änderung des FNP einzuleiten.

Für die Belange des Umweltschutzes wurde eine Umweltprüfung durchgeführt, in der die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen ermittelt und in einem Umweltbericht beschrieben und bewertet werden (siehe Anlage 1). Die Scopingtermine wurden am 11.02.2016 und am 01.07.2021 bzw. 14.07.2021 durchgeführt.

Die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB) wurde mit Schreiben vom 23.06.2021 durchgeführt. Die Behörden wurden in diesem Rahmen auch um Äußerung im Hinblick auf den Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB gebeten.

Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB fand nach Veröffentlichung im Amtsblatt der Landeshauptstadt München Nr. 31 vom 10.11.2022 in der Zeit vom 21.11.2022 mit 21.12.2022 statt. Eine öffentliche Erörterung über die allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung fand aufgrund der COVID-19-Pandemie als digitale Veranstaltung während der Unterrichtsfrist am 07.12.2022 statt.

Die Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB wurde mit Schreiben vom 01.08.2023 durchgeführt.

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

Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gingen Anregungen ein. Soweit sich diese Anregungen auf die Regelungs- und Darstellungsmöglichkeiten des Flächennutzungsplans mit integrierter Landschaftsplanung beziehen, wird nachfolgend dazu Stellung genommen. Die darüber hinaus zur Planung eingegangenen Anregungen und Forderungen werden dem Antragsteller des darauffolgenden Planfeststellungsverfahrens zur Behandlung in diesem übermittelt.

4.1. Würdigung der vorgebrachten Äußerungen aus dem Beteiligungsverfahren gemäß § 3 Abs. 1 BauGB

Innerhalb des Zeitraums der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB vom 21.11.2022 mit 21.12.2022 gingen keine Einwände oder Hinweise ein.

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

- **Deutsche Bahn AG – DB Immobilien (DB), Schreiben vom 26.07.2021**
Rein informatorisch erfolgt der Hinweis, dass langfristig ein zweigleisiger Ausbau der Bahnstrecke im betroffenen Abschnitt nicht ausgeschlossen werden könne, jedoch noch kein Auftrag und keine konkrete Planung existieren.
In Hinblick auf eine zukünftige Bebauung wird darauf hingewiesen, dass die

Abstandsflächen gemäß § 6 Bayerische Bauordnung (BayBO) sowie sonstige baurechtliche und nachbarrechtliche Bestimmungen einzuhalten seien. Durch den Eisenbahnbetrieb und die Erhaltung der Bahnanlagen entstehen verschiedenste Immissionen und Emissionen (insbesondere Luft- und Körperschall, Erschütterungen, Abgase, Funkenflug, Bremsstaub, elektrische Beeinflussungen durch magnetische Felder etc.). Gegen die aus dem Eisenbahnbetrieb ausgehenden Emissionen seien erforderlichenfalls von der Gemeinde oder den einzelnen Bauherren auf eigene Kosten geeignete Schutzmaßnahmen vorzusehen bzw. vorzunehmen.

Weitere vorsorglich beigefügte fachliche Hinweise betreffen die Gewährung künftiger Aus- und Umbaumaßnahmen sowie notwendiger Maßnahmen zur Instandhaltung der Eisenbahnbetriebsanlagen.

Stellungnahme

Dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung und dem Mobilitätsreferat ist lediglich bekannt, dass die DB den zweigleisigen Ausbau der S7-Ost im Bereich Neuperlach Süd untersucht. Ob die DB bereits darüber hinaus plant und ob damit überhaupt Auswirkungen auf den Bereich des Trambahn-Betriebshofes zu erwarten sind, ist nicht bekannt und kann aufgrund nicht vorliegender Unterlagen und konkreter Pläne auch nicht überprüft werden.

Die voraussichtlichen Emissionen der vorgesehenen Planung der Erweiterung des Trambahn-Betriebshofes wurden für die Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung unter anderem in verschiedenen Fachgutachten ermittelt, bewertet und abgewogen (siehe Anlage 1 - Umweltbericht). Für innerbetriebliche schutzbedürftige Nutzungen innerhalb des Bereichs der FNP-Änderung sind gegebenenfalls notwendige Maßnahmen des Immissionsschutzes (unter anderem Lärm und Erschütterungen) in der Planfeststellung vorzusehen. Es wurde ein Gutachten zu den Einwirkungen elektromagnetischer Felder der angrenzenden Bahnstromanlagen und deren Energieversorgungsanlagen auf das Planungsgebiet erstellt, welches zu dem Ergebnis kommt, dass sowohl der gesetzliche Grenzwert nach 26. BImSchV – Verordnung über elektromagnetische Felder sicher eingehalten wird als auch der Schutz von Träger*innen aktiver und passiver Körperhilfsmittel in jedem Fall gewährleistet wird.

Die weiteren vorsorglich beigefügten Hinweise sowie die bauordnungsrechtlichen Bestimmungen betreffen nicht die Planungsebene des FNP, sondern sind gegebenenfalls im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zu beachten.

- **Deutsche Bahn AG – DB Immobilien, Schreiben vom 01.09.2023**

Die DB AG erhebt den Einwand, dass planfestgestellte Betriebsanlagen der Eisenbahn in der Bauleitplanung nur nachrichtlich aufgenommen werden können. Da die Planungshoheit für diese Betriebsanlagen der Eisenbahn beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) liege, unterliegen Änderungen an diesen dem Genehmigungsvorbehalt des EBA. Die betreffende Fläche sei sowohl formell als auch materiell von den Festsetzungen eines gemeindlichen Bauleitplans freigestellt. Daher sei das Flurstück Nr. 15875/11 der Gemarkung München S. 8 vollständig als Bahnanlage darzustellen.

Auch diesem Schreiben wurden vorsorglich dieselben Hinweise zu baurechtlichen und nachbarrechtlichen Bestimmungen, Immissionen und Emissionen und allgemeinen Hinweise wie bereits im Rahmen des Verfahrens gemäß § 4 Abs. 1 BauGB beigefügt.

Stellungnahme

Der bisher im Planentwurf als Sondergebiet gewerblicher Gemeinbedarf (SOGE) dargestellte nordwestliche Bereich des Planungsgebietes an der Kreuzung Ständlerstraße und Bahnlinie München Ost - Deisenhofen wurde nach der Trägerbeteiligung nach § 4 Abs. 2 BauGB im Plan angepasst. Dieser Bereich wird für die Realisierung des Trambahn-Betriebshofes nicht benötigt und ist nicht Bestandteil der Umplanung. Demnach ist nun – wie von der DB AG gefordert – das gesamte Flurstück Nr. 15875/11 (Gemarkung München, Sektion 8) im Planentwurf (siehe Anlage 1) als Bahnanlagen (BAHN) dargestellt. Dem Einwand konnte somit stattgegeben werden. Da es sich bei der Anpassung der Darstellung als Bahnanlage um einen geringfügigen Teil des Flurstücks Nr. 15875/11 handelt, der nicht Gegenstand der vorliegenden Planung ist, wird hier lediglich eine Berichtigung des tatsächlichen Umgriffs der Änderung des FNP vorgenommen. Daher sind durch die erfolgte Anpassung des Planentwurfs die Grundzüge der Planung nicht berührt. Eine erneute Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange ist somit nicht erforderlich.

Bezüglich der Immissionen und Emissionen wird auf die Stellungnahme der Verwaltung zum Schreiben der DB vom 26.07.2021 verwiesen (siehe oben). Die weiteren Hinweise betreffen nicht die Planungsebene des FNP.

- **Eisenbahn-Bundesamt (EBA), Schreiben vom 22.03.2024**

Die Belange des EBA werden aufgrund der Lage zur Bahnlinie Nr. 5551 München Ost - Deisenhofen und Nr. 5552 München Giesing - Kreuzstraße von der Planung berührt. Bei Beachtung der gegebenen Hinweise bestehen jedoch keine Bedenken.

Es sei grundsätzlich zu beachten, dass durch die Festlegungen in der Genehmigung der Schienenverkehr und damit auch die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes nicht gefährdet werden dürfe. Die vom gewöhnlichen Eisenbahnbetrieb ausgehenden Immissionen aus Schall und Erschütterungen seien hinzunehmen. Weitere zu beachtende Hinweise zur Bauphase, zur Ableitung von Gewässern und zu Anträgen auf planungsrechtliche Zulassungsentscheidung bei Änderungen an den Betriebsanlagen der Eisenbahn des Bundes in Zusammenhang mit Bauvorhaben betreffen nicht die Ebene des FNP und wurden den im Planfeststellungsverfahren antragstellenden SWM zur Kenntnisnahme übermittelt.

Stellungnahme

Eine Gefährdung des Schienenverkehrs und der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes kann erst mit Kenntnis der Details des Ausbaus des Trambahn-Betriebshofes im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens geprüft werden, ggf. sind Maßnahmen bzw. Auflagen festzulegen.

Für innerbetriebliche schutzbedürftige Nutzungen innerhalb des Bereichs der FNP-Änderung sind gegebenenfalls notwendige Maßnahmen des Immissionsschutzes (unter anderem Lärm und Erschütterungen) in der Planfeststellung vorzusehen. Es wurde ein Gutachten zu den Einwirkungen elektromagnetischer Felder der angrenzenden Bahnstromanlagen und deren Energieversorgungsanlagen auf das Planungsgebiet erstellt, welches zu dem Ergebnis kommt, dass sowohl der gesetzliche Grenzwert nach 26. BImSchV – Verordnung über elektromagnetische Felder sicher eingehalten wird als auch der Schutz von Träger*innen aktiver und passiver Körperhilfsmittel in jedem Fall gewährleistet wird.

Der Landesbund für Vogelschutz (LBV) wurde parallel zur Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB eingebunden.

Dabei wurde Folgendes vorgebracht:

- **Landesbund für Vogelschutz (LBV) mit Schreiben vom 12.07.2021**
Die Kreisgruppe München des LBV bringt vor, dass vor Abbruch bzw. Umbau oder Sanierung von Bestandsgebäuden diese auf gebäudebrütende Vogelarten und gebäudebewohnende Fledermausarten zu untersuchen seien. Falls Tierquartiere an den Gebäuden vorhanden seien, müssen diese bei den nachfolgenden Planungen und Baumaßnahmen berücksichtigt und ggf. Ersatzmaßnahmen geschaffen werden. Ausgehend von der Annahme, es handele sich um Grundstücke im Eigentum der Landeshauptstadt München, wären an Neubauten Gebäudebrüterquartiere im Rahmen des ökologischen Kriterienkataloges zu schaffen, sofern die Gebäude dafür geeignet seien. Bei Um- und Neubauten sei ein möglichst sparsamer Umgang mit Glas anzustreben, um die Gefahr tödlicher Kollisionen von Vögeln möglichst gering zu halten. Sei dies nicht vermeidbar, seien große Glasflächen zum Schutz vor Kollisionen mit sichtbaren Markierungen für Vögel sichtbar zu machen.

Stellungnahme

Im Rahmen der Planung wurden unter anderem faunistische Untersuchungen bzw. Kartierungen zu Fledermäusen und Brutvögeln durchgeführt, auch an Gebäuden. Insgesamt wurden 24 Vogelarten im Untersuchungsgebiet, welches über das Planungsgebiet hinausgeht, nachgewiesen. Der überwiegende Teil dieser Vogelarten ist als Brutvogel einzuschätzen, fünf Arten kommen nur als Nahrungsgäste vor. Eine geringfügige Betroffenheit ist durch den Wegfall von einzelnen Gehölzen und Rasenflächen gegeben. Vor Abriss der Bestandsgebäude wurden diese erneut auf Quartiere von Vögeln und Fledermäusen kontrolliert und die Maßnahmen begleitet.

Mittels einer Fledermauskartierung an den Bestandsgebäuden konnten Rufe der Zwergfledermaus, Großer Abendsegler, Rauhaut-/Weißbrandfledermaus sicher nachgewiesen werden. Es wurden zudem Artengruppen erfasst, welche nicht auf Artniveau differenzierbar waren, sodass ein Vorkommen von Alpenfledermaus, Mückenfledermaus, Wasserfledermaus, Große / Kleine Bartfledermaus, Brandtfledermaus, Bechsteinfledermaus, Fransenfledermaus, Großes Mausohr, Wimperfledermaus, Nordfledermaus, Kleiner Abendsegler, Breitflügelfledermaus, Zweifarbfledermaus nicht endgültig ausgeschlossen werden konnte. Insgesamt wurde im Untersuchungsgebiet innerhalb des Untersuchungszeitraumes nur eine geringe Fledermausaktivität erfasst und keine Wochenstuben in den Gebäudekomplexen der Sportanlage festgestellt. Eine gelegentliche Nutzung der potenziellen Quartiere als Einzel- oder Zwischenquartier ist jedoch nicht auszuschließen. Aus diesem Grund sollten im Rahmen der nachfolgenden Planungsverfahren entsprechende Maßnahmen beim Abriss der Gebäude und der Beseitigung von Gehölzstrukturen sowie als Ersatz für dadurch verlorengehendes Quartierpotenzial (z. B. durch den Einbau von Fledermauskästen, Fledermauseinbausteinen in künftige Bauwerke) ergriffen werden. Die randlich gelegenen Gehölzreihen im Westen und Südwesten der Sportanlage werden gelegentlich als Leitlinien genutzt und sollten als Verbundstrukturen möglichst erhalten bleiben.

Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände für Vögel und Fledermäuse können durch Bauzeitenbeschränkungen, die im Rahmen des Planfeststellungs-

verfahrens festzulegen sind, vermieden werden.

Die Grundstücke befinden sich nicht im direkten Eigentum der Landeshauptstadt München, sondern der SWM. Die Gebäudebrüterquartiere werden gemäß Biodiversitätsstrategie bzw. dem ökologischen Kriterienkatalog umgesetzt. Es wird Quartiere an den Bäumen, den Lärmschutzwänden und an neuen Gebäuden geben.

Maßnahmen zum Schutz von Fassaden und Glasflächen gegen Vogelkollisionen betreffen nicht die Regelungs- und Darstellungsmöglichkeiten des FNP.

5. Beteiligung der Bezirksausschüsse

Die Bezirksausschüsse des 16. Stadtbezirkes Ramersdorf-Perlach und des 17. Stadtbezirkes Obergiesing-Fasangarten wurden gemäß § 9 Abs. 2 und 3 (Katalog des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, Ziffer 6.1) der Bezirksausschusssatzung im Rahmen des Verfahrens nach § 3 Abs. 1 BauGB beteiligt.

5.1 Stellungnahme des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 16 Ramersdorf-Perlach vom 11.01.2023

Der Bezirksausschuss des 16. Stadtbezirks Ramersdorf-Perlach hat sich im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung in der Sitzung vom 10.01.2023, nach Vorberatung im zuständigen Unterausschuss für Bauvorhaben, Stadtplanung und Stadtteilentwicklung, mit der Planung befasst und beiliegende Stellungnahme abgegeben (siehe Anlage 3):

„Die nunmehr nachgereichten Erläuterungen der Änderungen sowie die Stellungnahme zu dem Multifunktionsbereich und die Erläuterungen der zu erwartenden Auswirkungen des Bereichs im Hinblick auf die Lärmentwicklung und den Lärmschutz für die Nachbarschaft, überzeugen nicht. Es wird weiter eine Präzisierung der Nutzungen dieses Multifunktionsbereichs sowie eine detaillierte Untersuchung der zu erwartenden Lärmentwicklungen und des erforderlichen Lärmschutzes für die angrenzenden Wohngebiete gefordert.“

Stellungnahme der Verwaltung

Der angesprochene, geplante Multifunktionsbereich befindet sich außerhalb des Umgriffs der FNP-Änderung im Nordosten des Betriebsgeländes des Trambahn-Betriebshofes an der Traunreuter Straße (siehe Anlage 1 – Begründung, Abbildung 2). Dort sollen die Erschließung des Trambahn-Betriebshofes für den motorisierten Individualverkehr (MIV), ein Teil der Kfz-Stellplätze und das Betriebsdienstgebäude I (Pfortner- und Empfangsgebäude) verortet werden.

Wie im Umweltbericht zur FNP-Änderung ausgeführt (siehe Anlage 1), wurden eine schalltechnische Untersuchung sowie eine Kurzzusammenfassung dieser auf Ebene des FNP erstellt. Für den Umgriff der FNP-Änderung wurde festgestellt, dass unter der Voraussetzung der Festlegung von Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens weiterhin gesunde Lebens- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet bleiben, auch in den angrenzenden Wohngebieten. Der Änderung des FNP stehen somit keine schalltechnischen Belange entgegen.

Da diese schalltechnische Untersuchung auch die Grundlage für die Planfeststellung darstellt, deckt sie nicht nur den Umgriff der hiermit vorgelegten FNP-Änderung ab, sondern den gesamten Bereich des zukünftigen Trambahn-Betriebshofes. Die Ermittlung und Bewertung des für den Multifunktionsbereich einschlägigen Gewerbelärms erfolgt nach den gesetzlichen Vorgaben der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) und unter Berücksichtigung bestehender, gewerblicher Vorbelastungen. Es wurde festgestellt, dass mit Hilfe von aktiven Schallschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände) sichergestellt werden kann, dass gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse auch in den angrenzenden Wohngebieten gewahrt bleiben. Deren genaue Lage und Ausführung übersteigt die Regelungs- und Darstellungsmöglichkeiten des FNP und ist daher im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens detailliert zu untersuchen und festzulegen.

5.2 Stellungnahme des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 17 Obergiesing-Fasangarten vom 14.12.2022

Im Schreiben vom 14.12.2022 teilte der Bezirksausschuss des 17. Stadtbezirkes Obergiesing-Fasangarten mit, dass er sich in der Sitzung vom 13.12.2022 – nach der Vorberatung im Unterausschuss Bau/Planung/Wohnen – mit der Planung befasst und dem Vorhaben einstimmig zugestimmt hat.

Die Änderung des Flächennutzungsplans mit integrierter Landschaftsplanung für den Bereich VI/41 Bahnlinie München Ost - Deisenhofen (östlich), Ständlerstraße (südlich) und Lauensteinstraße (nördlich) nach dem Plan des Referates für Stadtplanung und Bauordnung vom 19.12.2023 (Anlage 1) kann gebilligt und unter dem Vorbehalt einer erneuten Beschlussfassung, wenn während der öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB Stellungnahmen fristgerecht eingehen, endgültig beschlossen werden.

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

Die Bezirksausschüsse des 16. Stadtbezirks Ramersdorf-Perlach und des 17. Stadtbezirks Obergiesing-Fasangarten haben jeweils einen Abdruck der Vorlage erhalten.

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

II. Antrag der Referentin

Ich beantrage Folgendes:

1. Den Stellungnahmen aus den Beteiligungsverfahren nach § 4 Abs. 1 und Abs. 2 BauGB kann nur nach Maßgabe der Ausführungen unter Ziffer 4 des Vortrages entsprochen werden.
2. Der Stellungnahme des Bezirksausschusses 16 Ramersdorf-Perlach kann nur nach Maßgabe der Ausführungen unter Ziffer 5 des Vortrages entsprochen werden.

3. Die Änderung des Flächennutzungsplans mit integrierter Landschaftsplanung für den Bereich VI/41 Bahnlinie München Ost - Deisenhofen (östlich), Ständlerstraße (südlich) und Lauensteinstraße (nördlich) nach dem Plan des Referates für Stadtplanung und Bauordnung vom 19.12.2023 (Anlage 1) wird gebilligt.
4. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, den Entwurf zur Änderung des Flächennutzungsplans mit integrierter Landschaftsplanung samt Begründung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB öffentlich auszulegen.
5. Die Änderung des Flächennutzungsplanes mit integrierter Landschaftsplanung für den Bereich VI/41 Bahnlinie München Ost - Deisenhofen (östlich), Ständlerstraße (südlich) und Lauensteinstraße (nördlich) nach dem Plan des Referates für Stadtplanung und Bauordnung vom 19.12.2023 (Anlage 1) wird endgültig beschlossen.
6. Der endgültige Beschluss zur Änderung des Flächennutzungsplanes mit integrierter Landschaftsplanung unter Ziffer 5 ergeht unter dem Vorbehalt einer erneuten Beschlussfassung, sofern während der Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB fristgerecht Stellungnahmen eingehen.
7. 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 Stadtratsprotokolle (D-II/V-SP)
An das Direktorium Dokumentationsstelle
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 die Bezirksausschüsse 16 und 17
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 Referat für Klima- und Umweltschutz

12. An das Sozialreferat
 13. An die Stadtkämmerei
 14. An die Stadtwerke München GmbH
 15. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung
HA I/2, HA I/3, HA I/4
 16. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung
HA II, HA II/3, HA II/5
 17. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA III
 18. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung
HA IV/1, HA IV/3, HA IV/5, HA IV/6
 19. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG 3
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
20. Mit Vorgang zurück zum Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA I-11-V

Am

Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HAI-11-V



Begründung zur Flächennutzungsplanänderung VI/41

Bahnlinie München Ost - Deisenhofen (östlich), Ständlerstraße (südlich) und Lauensteinstraße (nördlich) – Erweiterung Trambahn-Betriebshof

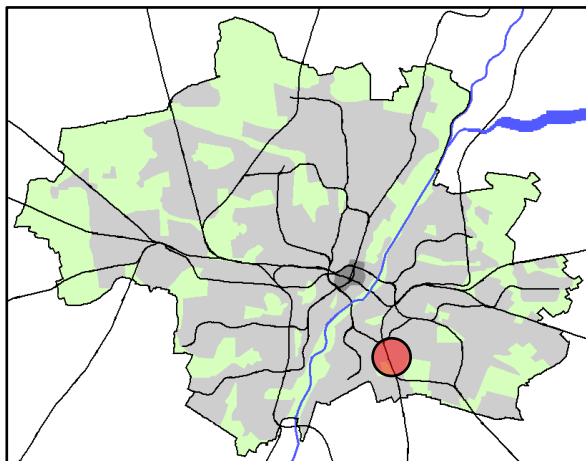


Abb. 1: Lage im Stadtgebiet (Quelle: LHM)

Der Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung – Inhalte und Funktion

Der Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung (FNP) enthält gemäß § 5 Baugesetzbuch (BauGB) die Grundzüge der städtebaulichen Entwicklung und dient damit der Stadtverwaltung als Leitlinie für die räumliche Verteilung von Bauflächen und Grünflächen sowie die Verteilung 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.

Der FNP begründet keine Bauansprüche für die einzelnen Grundstückseigentümer*innen, sondern dient der Gemeinde und anderen öffentlichen Planungsträgern bei späteren Entscheidungen als Orientierung. Das bedeutet, dass nachfolgende Planungen (z. B. im Rahmen von Planfeststellungsverfahren, Bebauungsplänen oder Baugenehmigungen) aus den Zielen des Flächennutzungs- und des Landschaftsplanes entwickelt sein müssen und diese Entwicklungsziele konkretisieren sollen. Der FNP ist somit eine die Verwaltung bindende Plangrundlage mit übergeordneten inhaltlichen Vorgaben für nachfolgende, konkretisierende Planungen.

Im vorliegenden Verfahren zur Änderung des FNP wird daher – entsprechend der Funktion des FNP – die geplante Erweiterung des

bestehenden Trambahn-Betriebshofs auf seine grundsätzliche Eignung u. a. hinsichtlich verkehrs- und lärm-technischer, städtebaulicher, lufthygienischer und naturschutzfachlicher Aspekte und Auswirkungen sowie unter Berücksichtigung möglicher Alternativstandorte hin untersucht.

Detaillierte Aussagen und Festsetzungen zu beispielsweise Gebäudehöhen, genauen Betriebsabläufen und -zeiten können aufgrund der gesetzlichen Funktion des FNP als „vorbereitender Bauleitplan“ nicht Inhalt der Flächennutzungsplan-Änderung sein und werden daher im Rahmen nachfolgender Verfahren (im vorliegenden Fall im Rahmen eines „Planfeststellungsverfahrens“) geregelt. Im Rahmen dieses Verfahrens können in der Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung zu den dann fortgeschriebenen, detaillierten Unterlagen wiederum von Bürger*innen Äußerungen zum Vorhaben vorgebracht werden.

Ausgangslage und Anlass der Planung

Das Planungsgebiet liegt im 16. Stadtbezirk Ramersdorf - Perlach unmittelbar an der Grenze zum westlich angrenzenden 17. Stadtbezirk Obergiesing - Fasangarten. Es umfasst den Bereich südlich und westlich der bestehenden Trambahn-Hauptwerkstatt der Stadtwerke München GmbH (SWM) / Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) und des MVG Museums an der Ständlerstraße 20. Das Planungsgebiet hat eine Größe von ca. 4,5 ha.

Derzeit wird das Planungsgebiet als Lagerfläche genutzt. Die bisherige Sportanlage ist seit Juli 2022 vollständig stillgelegt und wird rückgebaut.

Die bestehende Tram-Hauptwerkstatt ist im geltenden FNP der Landeshauptstadt München (LHM) als Sondergebiet Gewerblicher Gemeinbedarf (SOGE) dargestellt und mit der landschaftsplanerischen Schraffur „Vorrangige Maßnahmen zur Verbesserung der Grünausstattung“ überlagert. Südlich und westlich davon sind Bahnanlagen (BAHN) dargestellt. An dieser Stelle sollte eine Eisenbahnbetriebswerkstatt mit Gleisanschluss entstehen, diese wird jedoch nicht mehr benötigt und die Darstellung ist somit überholt. Westlich davon befindet sich die Bahnlinie München Ost - Deisenhofen (Darstellung im FNP als Bahnanlagen), welche von den S-Bahnlinien S3 und S7 genutzt wird. Westlich der

Bahntrasse ist ein Gewerbegebiet (GE) dargestellt, ebenfalls mit der Überlagerung der landschaftsplanerischen Schraffur „Vorrangige Maßnahmen zur Verbesserung der Grünausstattung“. Östlich der vorhandenen Betriebswerkstatt sind von Nord nach Süd ein Gewerbegebiet (GE), eine Allgemeine Grünfläche (AG), ein Reines Wohngebiet (WR) sowie eine besondere Grünfläche mit spezifischer Zweckbestimmung „Kleingärten“ (KG) dargestellt. Zwischen der Betriebswerkstatt und dem Reinen Wohngebiet (WR) verläuft eine Örtliche Grünverbindung, welche das Gelände der Betriebswerkstatt weiter Richtung Norden bis zur Ständlerstraße quert. Südlich der Betriebswerkstatt befand sich eine SWM-Sportanlage, die als besondere Grünfläche mit spezifischer Zweckbestimmung „Sportanlagen“ (SPOR) dargestellt ist. Südlich der dargestellten Dauerkleingartenanlage SO7 und östlich der Sportfläche (SPOR) befindet sich eine Allgemeine Grünfläche (AG), die als Dauerkleingartenanlage SO6 genutzt wird.

Entlang der Bahntrasse sowie der Lauensteinstraße verlaufen zwei sich kreuzende Übergeordnete Grünbeziehungen, die der Freiraumvernetzung dienen und als Verbundachse für Trockenstandorte eine wichtige Biotopvernetzungsfunktion erfüllen. Gleichfalls dienen diese der Anbindung des innerstädtischen Grünsystems an den Regionalen Grünzug 10 „Gleißental / Hachinger Tal sowie flankierende Waldkomplexe“ im Süden Münchens.

Das Vorhaben ist nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) zu beurteilen und bedarf im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens nach dem PBefG der Genehmigung durch die Regierung von Oberbayern. Da die derzeitigen Darstellungen im Flächennutzungsplan einer positiven Beurteilung der bauplanungsrechtlichen Zulässigkeit der Erweiterung der bestehenden Tram-Betriebswerkstatt entgegenstehen, ist zur Realisierung des Vorhabens die vorliegende Änderung des Flächennutzungsplans mit integrierter Landschaftsplanung erforderlich.

Mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 27.01.2021 „Planung zusätzlicher Betriebshof SWM / MVG“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01816) wurde die geplante Erweiterung der bestehenden Tram-Betriebswerkstatt zur Kenntnis genommen. Gleichzeitig wurde das

Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt, ein Verfahren zur Änderung des Flächennutzungsplans mit integrierter Landschaftsplanung einzuleiten.

Planungsziel und beabsichtigte Darstellung

Das prognostizierte Bevölkerungswachstum der Landeshauptstadt München und die vorgesehene Stärkung des Modal Split Anteils des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) am Gesamtverkehr erfordern netzweite Angebotsausweitungen bei den Verkehrsmitteln U-Bahn, Bus und Tram, um dem steigenden Fahrgastaufkommen gerecht zu werden.

Der zukünftige Bedarf an Trambahnzügen ist nicht nur durch die geplanten Angebotsverdichtungen bestimmt, sondern darüber hinaus auch abhängig von Umfang und zeitlichem Verlauf des geplanten Netzausbaus. Steigende Fahrzeugzahlen und Fahrzeuglängen erfordern nicht nur den Ausbau bestehender Betriebshöfe mit ihren Werkstatteinrichtungen, sondern auch die Errichtung zusätzlicher Betriebshöfe. Darüber hinaus müssen die nutzbaren Abstellanlagen für die Tram ausgebaut werden.

Vor diesem Hintergrund beabsichtigen die SWM die Realisierung eines zweiten Trambahn-Betriebshofs (der erste Trambahn-Betriebshof befindet sich in der Einsteinstraße) als Erweiterung der bestehenden Tram-Hauptwerkstatt in der Ständlerstraße. Die Anlage soll die bisherige Hauptwerkstatt ergänzen. Gleisanlagen und Gebäude sollen so geplant werden, dass ein bedarfsgerechter Ausbau in mehreren Stufen möglich ist.

Mit dem kompletten Rückbau der SWM-eigenen Sportflächen und der Erweiterung der bestehenden Tram-Betriebswerkstatt auf diesen Flächen kann der Bedarf für einen weiteren Betriebshof mittelfristig gedeckt werden. Ziel der Planung ist daher die planungsrechtliche Sicherung der Erweiterung des bestehenden Trambahn-Betriebshofs auf der Ebene des FNP.

Der unter Abwägung mehrerer Alternativstandorte (siehe unten) gefundene Standort südlich der bestehenden Betriebswerkstatt an der Ständlerstraße soll im FNP zukünftig in Fortführung des geltenden Flächennutzungsplans als Sondergebiet Gewerblicher Gemeinbedarf

(SOG) dargestellt werden. Ebenso wird die landschaftsplanerische Schraffur „Vorrangige Maßnahmen zur Verbesserung der Grünausstattung“ auf diesen Bereich ausgedehnt. Im Bereich der in Ost-West-Richtung verlaufenden Übergeordneten Grünbeziehung wird nördlich der Lauensteinstraße eine Allgemeine Grünfläche (AG) dargestellt. Auf dieser werden im westlichen Teilbereich artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen als Ersatz für die auf dem Betriebsgelände wegfallenden Lebensräume realisiert, daher ist hier die Schraffur „Flächen mit Nutzungsbeschränkungen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft“ überlagert.

Erforderlichkeit für zusätzliche Werkstätten und Abstellkapazitäten

Die Erforderlichkeit für zusätzliche Werkstätten und Abstellkapazitäten begründet sich wie folgt:

- *Zusätzliche Flächenbedarfe für Werkstätten*
Die Werkstattkapazitäten im Trambahn-Betriebshof Einsteinstraße und der heutigen Tram-Betriebswerkstatt Ständlerstraße sind mit ihren unterschiedlichen Funktionen insgesamt auf einen Fuhrpark von maximal 120 Linienfahrzeugen ausgelegt. Die bereits heute geplanten Erweiterungen des Trambahnangebots im bestehenden Netz und die damit einhergehende Vergrößerung des Fahrzeugbestandes bedürfen schon ohne die o. g. Neubaustrecken zusätzlicher Werkstattkapazitäten. Mit der Realisierung dieser Neubaustrecken ergibt sich ein Mehrbedarf, der sich zusammen mit geplanten und prognostizierten Angebotsausweitungen auf weitere 80 bis 90 Fahrzeuge summiert, wobei mit der Modernisierung der Trambahnflotte von längeren Fahrzeugen auszugehen ist.

Basis hierfür sind die Beschlüsse der Vollversammlung des Stadtrats der Landeshauptstadt München vom 13.02.2019 „Mobilitätsplan für München – Modellstadt München 2030“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 13893) und vom 03.03.2021 „Zwischenbericht Nahverkehrsplan“ (Sitzungsvorlage Nr.20-26 / V 01848), die die Landeshauptstadt München u. a. zum Ausbau des ÖPNV-Netzes verpflichten.

Der Mobilitätsplan der Landeshauptstadt München beinhaltet die übergeordneten Ziele und Strategien der Stadtentwicklung im Bereich Verkehr. Auch zum öffentlichen Nahverkehr werden konkrete Aussagen getroffen. Danach wird der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs von der Landeshauptstadt München weiter vorangetrieben und das Angebot u. a. durch neue Trambahnlinien erheblich verbessert.

Diese Angebotsausweitungen erfolgen – je nach Situation – durch Taktverdichtungen und Einrichtung von neuen Linien. Dafür ist jeweils ein Mehreinsatz von Fahrzeugen und damit zwingend auch eine Vergrößerung des Fahrzeugparks in den kommenden Jahren notwendig. Darüber hinaus wird zur Erhöhung der Fahrgastkapazität bei der Neubeschaffung von Trambahn-Fahrzeugen die Fahrzeug- bzw. Zuglänge teilweise erhöht. Die SWM / MVG beschaffen bereits Fahrzeuge, die – nach Abschluss des Zulassungsprozesses – gekuppelt werden können und somit eine Gesamtlänge bis zu rund 47 m erreichen.

- *Zusätzliche Flächenbedarfe für Abstellkapazitäten*
Der Trambahn-Betriebshof an der Einsteinstraße weist aktuell inkl. Arbeitsfahrzeuge eine Abstellkapazität von ca. 117 Fahrzeugen (Trambahnflotte bestehend aus den Typen T1, TZ, S1, R3, R2 und P) auf. Schon heute müssen die letzten einrückenden Trambahn-Fahrzeuge im Einfahrtsbereich der Abstellhalle abgestellt werden. Die betrieblichen Rangiervorgänge der nächtlichen Fahrzeugwartung werden so massiv erschwert.

Mit den geplanten Angebotsausweitungen im Bestandsnetz, der Realisierung von Trambahn-Neubaustrecken gemäß Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München (Tram Nordtangente, Tram Münchner Norden und Tram Westtangente) und der damit einhergehenden weiteren Vergrößerung des Fuhrparks erhöht sich der Gesamt-Fahrzeugbestand bis Ende 2029 auf ca. 160 bis 170 Fahrzeuge (4-teiler Äquivalent) und überschreitet dann die vorhandenen Abstellkapazitäten um ca. 92 Fahrzeuge. Bis zur

Neuschaffung von Betriebshofkapazitäten sind daher für diese Fahrzeuge Provisorien (Netzabstellung) erforderlich. Die Provisorien liegen oftmals in nicht abgesperrten öffentlich zugänglichen Bereichen. Damit steigt das Vandalismusrisiko und die Wartung der dezentral abgestellten Fahrzeuge wird erheblich erschwert. In der Folge steigt das Risiko, den betroffenen Linienabschnitt nicht rechtzeitig frei machen zu können. Weitere Flächen werden benötigt, um für die Fahrer*innen vor Ort zumindest im Minimalstandard Aufenthaltsräume, WCs und Fahrerterminals bereitstellen zu können.

Begründung der Standortwahl

Ausschlaggebend für die Standortwahl von zusätzlichen Betriebshöfen und Abstellanlagen für die Tram sind neben dem Kapazitäts- und dem hieraus resultierenden Flächenbedarf auch die Lage zum Streckennetz, damit verbundene Ausrückwege und -zeiten sowie die Sicherstellung der Erreichbarkeit aus dem Netz im Falle von betrieblichen Störungen auf einzelnen Strecken.

Im Tramnetz ist derzeit nur eine Zulaufstrecke zum vorhandenen Trambahn-Betriebshof an der Einsteinstraße vorhanden. Die Kapazität dieser Zulaufstrecke für die Zahl der morgens ausrückenden Züge ist durch die begrenzten Zeitfenster in den Umläufen der Lichtsignalanlagen bereits ausgeschöpft. Bei der anstehenden Ausweitung des Fahrzeugeinsatzes ist es dringend erforderlich, dass ein zweiter Betriebshof an anderer Stelle im Netz zur Verfügung steht, um durch eine räumliche Aufteilung eine Entlastung der Zulaufstrecke zum Trambahn-Betriebshof Einsteinstraße zu ermöglichen. Ferner wird durch einen zweiten Standort mit Werkstatteinrichtungen die notwendige Redundanz geschaffen.

Ursprünglich wurden folgende Standortalternativen im Stadtgebiet München zur Unterbringung eines neuen Trambahn-Betriebshofs betrachtet:

- Flächen im Bereich der ehemaligen Bayernkaserne

- der ehemalige Bahnhof Hofmannstraße, Aidenbachstraße / Boschetsrieder Straße
- Flächen im Bereich Freiham

An den o. g. Standorten wurde mittlerweile Wohnungsbau entwickelt. Deshalb scheiden diese für die Situierung eines Trambahn-Betriebshofs aus.

Im Stadtgebiet von München kann der Standort der Tram-Hauptwerkstatt Ständlerstraße als bereits bestehende Betriebsanlage die betrieblichen Anforderungen für einen zweiten Trambahn-Betriebshof sehr gut erfüllen. Diese Betriebsanlage ist bereits heute über die Aschauer Straße an das vorhandene Trambahn-Netz angeschlossen. Zudem ist ein Anschluss über die Endhaltestelle Schwannseeplatz der Tramlinie 18 aufgrund der kurzen Distanz und mit vergleichsweise geringem Aufwand möglich und geplant. An diesem Standort können länger andauernde Hauptuntersuchungen, größere Reparaturen, Instandsetzungen vorhandener und Inbetriebnahmen neuer Trambahnen durchgeführt werden.

Die Vollversammlung des Stadtrates hat am 27.01.2021 im Rahmen des Beschlusses „Planung zusätzlicher Betriebshof SWM / MVG“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01816) die geplante Erweiterung der bestehenden Tram-Hauptwerkstatt bereits zur Kenntnis genommen. In weiterer Folge ist in der Vollversammlung des Stadtrats vom 19.01.2022 im Rahmen des Beschlusses „Erstes ÖPNV-Bauprogramm 2021 Finanzierung 2022 ff. Änderung des Mehrjahresinvestitionsprogrammes 2021-2025“ der Standort bestätigt und die Finanzierung gesichert worden (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 04932).

Rückbau der vorhandenen SWM-eigenen Sportanlage

Mit der Umsetzung der Planung ist der komplette Rückbau der SWM-eigenen Sportanlage verbunden. In Kooperation mit dem Referat für Bildung und Sport haben die SWM ein Konzept für einen Wechsel der unterschiedlichen Abteilungen des SV Stadtwerke München e.V. zu verschiedenen ortsnahen Alternativstandorten erarbeitet und

zwischenzeitlich umgesetzt. Das Mietverhältnis zwischen den SWM und dem SV Stadtwerke München e.V. endete zum 31.12.2021. Der vollständige Auszug des Sportvereins erfolgte in gegenseitigem Einvernehmen im Juli 2022.



Abb. 2: Vorläufige Anordnung der Betriebsanlagen Trambahn-Betriebshof und Umgriff FNP-Änderung (rote Linie) (Quelle: SWM / MVG)

Derzeitiges Planungskonzept der SWM / MVG (nicht Gegenstand der FNP-Änderung, sondern des nachfolgenden Planfeststellungsverfahrens)

Um die Nachbarschaft schallschutztechnisch bestmöglich zu schützen, sieht die Planung der SWM / MVG ein geschlossenes Werkstattgebäude und eine Abstellanlage mit umfangreichen baulichen Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände und teilweise Schallschutzeinhausungen) vor. Im Nordosten ist nach dem derzeitigen Planungsstand ein sogenannter Multifunktionsbereich für die Warenanlieferung, Pforte, PKW-Verkehre, Parkflächen, Spartenzentrale und Energieversorgung vorgesehen. Im Norden bleiben das MVG Museum und der denkmalgeschützte Bereich der bestehenden Hauptwerkstatt erhalten. Das Direktionsgebäude soll einer allgemeinen Nutzung als Gewerbebereich (z. B. Büros) zugeführt werden. Der innere Bereich des Grundstücks steht dem eigentlichen Betriebshof mit seinen Werkstätten und Abstellbereichen bzw. dem Logistikbereich zur Verfügung. Die Fläche der mittlerweile errichteten Interimswerkstätten wird im Nachgang zum Betriebshofbau als Logistikfläche dienen.

Auswirkungen der Planung

Die Darstellung der Erweiterungsflächen der Trambahn-Betriebswerkstatt als Sondergebiet Gewerblicher Gemeinbedarf (SOG) im FNP schafft die planungsrechtlichen Grundlagen für die nachfolgenden Verfahren. Die Genehmigung der Erweiterung der Trambahn-Betriebswerkstatt erfolgt im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens nach dem PBefG. Das landschaftsplanerische Ziel im FNP „Vorrangige Maßnahmen zur Verbesserung der Grünausstattung“ ist in den nachfolgenden Verfahren (Planfeststellungsverfahren) im Rahmen der Gegebenheiten und weiteren Erfordernisse umzusetzen.

Öffentliche Verkehrsinfrastrukturprojekte sind unverzichtbare Bausteine für das Funktionieren der Stadt. Nur mit einer Bereitstellung zusätzlicher Flächen für Werkstätten und Abstellkapazitäten im erweiterten Trambahn-Betriebshof an

der Ständlerstraße kann auch zukünftig ein sicherer und störungsarmer Trambahn-Betrieb gewährleistet und abgewickelt werden. Der vorliegende Standort bietet die Möglichkeit, eine wirtschaftliche, stadtplanerisch sinnvolle, langfristig verträgliche und insgesamt nachhaltige sowie zukunftsorientierte Lösung aufzuzeigen und dabei insbesondere den verkehrlichen und lärm-schutzrechtlichen, aber auch den betrieblichen Belangen Rechnung zu tragen.

Durch das Vorhaben entsteht ein zusätzliches Aufkommen an Verkehr auf Schiene und Straße. Im Rahmen der nachfolgenden Verfahren ist dieses Zusatzaufkommen von der SWM / MVG in einem Verkehrsgutachten zu untersuchen und mit der Landeshauptstadt München abzustimmen.

Durch die Verkehrszunahme sowie durch die anlagenbedingte Erweiterung des Betriebshofes entstehen neue Lärmquellen, die auf das Planungsgebiet selbst sowie auf die nähere Umgebung einwirken. Aufbauend auf dem Verkehrsgutachten (Straße und Schiene) sowie der bestehenden und geplanten Anlagenlärmsituation sind schalltechnische Untersuchungen zu erstellen, auf deren Basis Schallschutzmaßnahmen festzulegen sind. Dabei sind auch weiterhin für bestehende Nutzungen im näheren und weiteren Umfeld gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu gewährleisten.

Mit dem Ausbau der Trambahn-Betriebswerkstatt Ständlerstraße zu einem vollwertigen Betriebshof werden zusätzliche Mitarbeiter*innen erforderlich. Während die Materialtransporte vom und zum Lager ausschließlich tagsüber an Werktagen geplant sind, werden die Instandhaltungsarbeiten zukünftig im Schichtbetrieb durchgeführt. Am Trambahn-Betriebshof im Endausbau werden ca. 260 Mitarbeiter*innen gleichzeitig beschäftigt sein. Nach derzeitigem Planungsstand sind ca. 200 PKW-Stellplätze vorgesehen. Die konkrete Anzahl der Mitarbeiter*innen sowie der Stellplatzschlüssel für erforderliche PKW-Stellplätze wird mit Abschluss der

Entwurfsplanung vorliegen. Weiterhin sollen die Verkehrsströme Tram, PKW, Lieferverkehr und Fußgänger*innen zur Vermeidung von Konflikten getrennt werden. Zu diesem Zweck wird eine neue Zufahrt über die Ständlerstraße / Traunreuter Straße eingerichtet. Eine Erhöhung des Quell- und Zielverkehrs ausgehend vom Trambahn-Betriebshof ist absehbar, kann jedoch erst mit Abschluss der Entwurfsplanung konkret benannt werden (Menge und zeitlicher Verlauf PKW- und Lieferverkehr). Auf Grund der prognostizierten Verkehrsabnahme im motorisierten Individualverkehr (MIV) durch die umfangreichen Maßnahmen zur Verkehrswende ist das Straßennetz im Prognoseplanfall 2035 voraussichtlich leistungsfähig, trotz der zusätzlichen PKW-Fahrten der Mitarbeiter*innen des Betriebshofes.

Als positive Auswirkung auf grünplanerischer Ebene ist der Erhalt und der Ausbau einer öffentlichen Grünfläche (Darstellung im FNP als Allgemeine Grünfläche (AG)) nördlich der Lauensteinstraße zu benennen, die einerseits der Erholungsnutzung dient und andererseits eine landschaftsplanerische und optische Trennung zwischen dem Trambahn-Betriebshof und der südlich der Lauensteinstraße liegenden Wohnnutzung darstellt. Zudem wird auf dem westlichen Teilbereich eine neue artenschutzrechtliche Ausgleichsfläche gesichert, auf welche die auf dem Betriebsgelände vorkommenden Zauneidechsen vor Baubeginn umgesiedelt werden können.

Energie / Erfordernisse des Klimaschutzes

Bei Umsetzung der Planung sollen die Aspekte ressourcenschonendes Bauen, hohe energetische Gebäudestandards, energieeffiziente Bauformen und -konstruktionen sowie Nutzung umweltfreundlicher und regenerativer Energien Anwendung finden.

Nachhaltigkeit

Im Rahmen des Planungskonzepts soll die Umsetzung von Nachhaltigkeitsaspekten in unterschiedlichsten Bereichen erfolgen. Ein schonender Umgang mit Boden und Wasser

(Berücksichtigung des Schwammstadt-Prinzips, Regenwassernutzung, Minimierung der Versiegelung, kompakte Bauweise, flächensparende Erschließung) ist zu berücksichtigen. Des Weiteren sind bei Umsetzung der Planung eine Minimierung des Energieverbrauchs, die Verwendung ökologisch unbedenklicher, ressourcenschonender Materialien und Energiequellen sowie die Anpassung an die Auswirkungen des Klimawandels (z. B. Erhöhung der Verdunstung durch Dachbegrünung, Baumpflanzungen) anzustreben. Mit der Überlagerung der landschaftsplanerischen Schraffur „Vorrangige Maßnahmen zur Verbesserung der Grünausstattung“ im FNP wird die Durchgrünung des Planungsgebiets und dessen Einbindung in die Umgebung unterstrichen.

Umweltbericht

Zu Standort, Anlass, Art und Umfang sowie Auswirkungen der Planung wird auf die Ausführungen der Begründung zur Flächennutzungsplan-Änderung verwiesen.

Darstellung der in einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele des Umweltschutzes

Regionalplan

Nach dem Regionalplan 14 für die Region München liegt das Plangebiet innerhalb eines Bereichs, der für die Siedlungsentwicklung besonders in Betracht kommt. Lage und Abgrenzung der Bereiche, die für die Siedlungsentwicklung besonders in Betracht kommen, bestimmen sich nach der Karte 2 „Siedlung und Versorgung“ im Maßstab 1:100.000, Tektur „Siedlung, Freiraum, Verkehr“, welche Bestandteil des Regionalplans ist. Dort ist gemäß Ziel 2.3 des Regionalplans (Textteil B II) eine verstärkte Siedlungsentwicklung zulässig. Gemäß dem Ziel 1.7 des Regionalplans (Textteil B II) sind bei der Siedlungsentwicklung die infrastrukturellen Erfordernisse und die verkehrliche Erreichbarkeit, möglichst durch den ÖPNV, zu beachten.

Arten- und Biotopschutzprogramm Landeshauptstadt München (ABSP)

Laut ABSP für die Landeshauptstadt München (Stand 2004) liegt das Plangebiet innerhalb keines Schwerpunktgebietes des Naturschutzes. Das Plangebiet befindet sich entlang einer Grünverbindung mit Schwerpunkt für Erhalt und Entwicklung von Gehölzen, Magerwiesen und anderen naturnahen Kleinstrukturen. Weitere hier relevante Aussagen sind im ABSP nicht enthalten.

Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung

Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung gemäß § 2 Abs. 4 Satz 2 BauGB wurden im Rahmen der Scoping-Termine am 11.02.2016 sowie am 01.07.2021 / 14.07.2021 abgestimmt.

Bestandsaufnahme und Bewertung der Umweltauswirkungen auf der Ebene des Flächennutzungsplans mit integrierter Landschaftsplanung

Schutzgut Mensch

Lärm

Das Untersuchungsgebiet ist gemäß Lärmkarten durch die angrenzende Bahnanlage und den Verkehr in der Ständlerstraße und der Traunreuter Straße mit Lärm vorbelastet. Auch aus dem aktuellen Betrieb des Trambahn-Betriebshofs sowie aus gewerblichen Nutzungen westlich des Betriebsgeländes ergeben sich laut einer im Rahmen der Planung erstellten schalltechnischen Untersuchung Vorbelastungen in Bezug auf Lärmimmissionen, welche in die Prognose Eingang fanden. Bei den Vorbelastungen handelt es sich um außer- und innerbetriebliche gewerbliche Vorbelastungen, wie etwa durch die westlich gelegenen Betriebe (Recycling und Abfallverwertung) sowie das MVG-Museum.

Die Ermittlung des Gewerbelärms erfolgt unter Berücksichtigung der gesetzlichen Vorgaben nach der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm). Hierbei berücksichtigt werden Fahrverkehre des Ein- und Ausrückens, innerbetriebliche Fahrverkehre der Trambahnen,

Art der verkehrenden Züge, Emissionen stationärer Anlagen (Waschhalle, UFD-Halle, Logistikaktivitäten auf dem Anlagengelände (LKW-Verkehr, Materialumschläge)), Parkverkehr und Geräusche der Haustechnik. Mit Hilfe von aktiven Schallschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände, Einhausung), deren genaue Lage und Ausführung im Rahmen der Genehmigung im Planfeststellungsverfahren festzulegen ist, kann sichergestellt werden, dass gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse auch in der Umgebung gewahrt bleiben.

Der mit der Realisierung des Trambahn-Betriebshofs einhergehende Bau einer neuen Abbiegespur in der Traunreuter Straße wurde nach der 16. BImSchV – Verkehrslärmschutzverordnung einer gesonderten Beurteilung unterzogen. Die Beurteilung kommt zu dem Schluss, dass der Bau einer neuen Abbiegespur in der Traunreuter Straße keine Schallschutzmaßnahmen nach der Verkehrslärmschutzverordnung auslöst, da eine wesentliche Änderung nach der 16. BImSchV als Folge der Maßnahme aufgrund der vergleichsweise geringen erzeugten Verkehre auszuschließen ist.

Elektromagnetische Felder

Gemäß der im Rahmen der Planung erstellten Untersuchungen zu von den angrenzenden Bahnstromanlagen und deren Energieversorgungsanlagen sowie von den geplanten Straßenbahnstromanlagen (Gleisanlagen) und deren Energieversorgungsanlagen ausgehenden elektromagnetischen Feldern werden alle gesetzlichen Grenzwerte nach der 26. BImSchV – Verordnung über elektromagnetische Felder sicher eingehalten. Eine relevante Belastung durch elektromagnetische Felder ist im Untersuchungsgebiet und in der Wohnnachbarschaft demnach nicht gegeben.

Erschütterungen

Es bestehen bereits Erschütterungsvorbelastungen durch den Betrieb der Betriebswerkstätten. Die Anhaltswerte der hierbei zur Beurteilung heranzuziehenden DIN 4150-2 werden auch bei

Realisierung des Vorhabens im Endausbau (vgl. im Jahr 2035) für die angrenzende Wohnbebauung eingehalten. Die Immissionsrichtwerte für sekundären Luftschall der TA Lärm werden nach der vorliegenden Prognose auch bei Realisierung des Vorhabens für die angrenzende Wohnbebauung ebenfalls durchgängig eingehalten.

Erholung

Im Plangebiet befinden sich derzeit Sportanlagen, welche der Freizeitnutzung dienen. Diese gehen durch die Planung verloren. Zur Kompensation wurde in Kooperation mit dem Referat für Bildung und Sport ein Konzept erarbeitet, so dass – wenn auch an anderer Stelle im Stadtgebiet – eine Fortführung der Sportnutzungen gesichert ist. Zur zukünftigen Erholungsnutzung ist an der Lauensteinstraße eine neue öffentliche Grünfläche vorgesehen.

Beleuchtung

Für die Beleuchtung der geplanten Betriebsanlagen und zu Arbeitszwecken ist eine Linsentechnik vorgesehen, bei welcher ein Abstrahlen verhindert wird und die konzentrierte Beleuchtung ohne Umwege gezielt und kontrolliert auf die zu beleuchtenden Flächen möglich ist. Durch das exakte Abstrahlverhalten werden somit eine effiziente und exakte Ausleuchtung der Nutzungszonen ermöglicht und gleichzeitig Lichtimmissionen in angrenzenden Bereichen vermieden. In Bereichen, die nicht dauerhaft beleuchtet werden müssen, sind Bewegungsmelder vorgesehen.

Schutzgut Pflanzen, Tiere und Lebensräume

Eine spezielle artenschutzrechtliche Prüfung wird im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens durchgeführt.

Pflanzen

Das Planungsgebiet ist derzeit großflächig von Sportflächen mit teilweise hohem Versiegelungsgrad geprägt. Im Süden und Westen verlaufen Baumreihen. Es befinden sich gemäß der Biotop- und Nutzungstypenkartierung keine gesetzlich geschützten Biotope und hochwertigen

Biotop- und Nutzungstypen im Planungsgebiet. Auch sind keine Biotope der amtlichen Biotopkartierung im Planungsgebiet vorhanden. Gefährdete Pflanzenarten sind von der FNP-Änderung nicht betroffen. Die südlich verlaufende Baumreihe wird erhalten bleiben. Das Schutzgut Pflanzen ist nur geringfügig betroffen.

Das Vorhaben wird nach der Bayerischen Kompensationsverordnung ausgeglichen. Der Kompensationsbedarf wird im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens detailliert ermittelt und umgesetzt. Der Ausgleich erfolgt soweit wie möglich innerhalb des Planungsgebietes. Verbleibender Ausgleichsbedarf, der nicht im Planungsgebiet erbracht werden kann, wird über eine Ökokontrahierungsmaßnahme der Bayerischen Staatsforsten kompensiert.

Tiere

Die faunistischen Untersuchungen umfassen:

- Fledermauskartierung (2021)
- Brutvogelkartierung (2016)
- Reptilienkartierung (2016)
- Kartierung von Wildbienen (2016)
- Kartierung von Heuschrecken und Tagfaltern (2016)
- Untersuchung von Raupenfutterpflanzen hinsichtlich Vorkommen des Nachtkerzenschwärmers (2016)

Im Rahmen der faunistischen Bestandserfassungen wurden folgende Tierarten gefunden:

Vögel

Es haben großflächige, über das Planungsgebiet hinausgehende avifaunistische Untersuchungen stattgefunden. Hierbei wurden insgesamt 24 Arten nachgewiesen.

Durch den Wegfall von einzelnen Gehölzen und Rasenflächen (Fußballplatz) bei der Umsetzung der Planung gehen Wert- und Funktionselemente allgemeiner Bedeutung für die Avifauna verloren, wodurch eine geringfügige Betroffenheit gegeben ist. Artenschutzrechtliche Verbotsbestände können durch Bauzeitenbeschränkungen, die im Rahmen des

Planfeststellungsverfahrens festzusetzen sind, vermieden werden.

Fledermäuse

Im Plangebiet wurden die Arten Zwergfledermaus, Großer Abendsegler und Flughörnchen sicher nachgewiesen. Zudem wurden die Artengruppen Pipistrellid, Myotis und Nyctaloid erfasst, welche nicht auf Artniveau differenzierbar waren. Ein Vorkommen von Alpenfledermaus, Mückenfledermaus, Wasserfledermaus, Große / Kleine Bartfledermaus, Bechsteinfledermaus, Fransenfledermaus, Großes Mausohr, Wimperfledermaus, Nordfledermaus, Kleiner Abendsegler, Breitflügelfledermaus, Zweifarbfledermaus kann daher nicht endgültig ausgeschlossen werden. Das Artenpaar Brandt- und Bartfledermaus (*Myotis mystacinus* / *brandtii*) ist aufgrund überlappender Rufcharakteristika anhand der Rufe nicht eindeutig unterscheidbar. Andere Arten der genannten Gruppen (Bulldoggfledermaus, Riesenabendsegler, Nymphenfledermaus, Teichfledermaus) können aufgrund ihrer Verbreitung ausgeschlossen werden.

Eine regelmäßige Nutzung des Untersuchungsgebietes als Jagdhabitat konnte nicht festgestellt werden. Jagdliches Verhalten wurde an einzelnen Durchgängen lediglich entlang der Gehölzreihe im Südwesten der Sportanlage sowie auf der Freifläche östlich der Automatenwerkstatt beobachtet. Die randlich gelegene Gehölzreihe im Westen und Süden der Sportanlage wird gelegentlich als Leitlinie genutzt. Die südliche Gehölzreihe bleibt als Leitlinie erhalten.

Insgesamt wurden keine Wochenstuben in den Gebäudekomplexen der Sportanlage festgestellt. Eine gelegentliche Nutzung der potenziellen Quartiere als Einzel- oder Zwischenquartier ist jedoch nicht auszuschließen. Aus diesem Grund sollten im Rahmen der nachfolgenden Planungsverfahren entsprechende Maßnahmen beim Abriss der Gebäude und als Ersatz für durch den Abriss verlorengehendes Quartierpotenzial (z. B.

durch den Einbau von Fledermauskästen, Fledermauseinbausteinen) ergriffen werden.

Erhebliche Beeinträchtigungen der Fledermäuse durch Lichtimmissionen sind unter Berücksichtigung der vorgesehenen Beleuchtung (s. o.) sowie der bestehenden Vorbelastung des städtischen Umfelds nicht zu erwarten.

Zauneidechsen

Zauneidechsenvorkommen wurden entlang der Bahnanlagen an der westlichen Grenze des Planungsgebiets sowie auf den Ruderaflächen südlich der bestehenden Betriebshallen der SWM nachgewiesen. Auf dem Sportplatz selbst befindet sich derzeit noch eine CEF-Maßnahmenfläche (continuous ecological functionality-measures = Maßnahmen für die dauerhafte ökologische Funktion), auf welche bereits Zauneidechsen umgesiedelt wurden. Da diese nach Umsetzung der Planung künftig nicht mehr zur Verfügung stehen wird, wird an der Lauensteinstraße eine neue CEF-Maßnahme für Zauneidechsen entwickelt, auf welche die Individuen vor Baubeginn umgesiedelt werden können. Durch den Verlust der CEF-Maßnahmenfläche ist eine Betroffenheit der Zauneidechse gegeben, welche jedoch durch die Entwicklung einer neuen CEF-Maßnahmenfläche und das Umsiedeln von Individuen auf diese ausgeglichen werden kann.

Insekten

Die Blauflügelige Ödlandschrecke und Tagfalter (Goldene Acht / Hufeisenklee-Gelbling, Idas-Bläuling) wurden entlang der Bahnstrecke an der westlichen Grenze des Planungsgebiets sowie im Bereich der ehemaligen Krananlage nachgewiesen.

Wildbienen wurden ebenfalls im Bereich der ehemaligen Krananlage im nordöstlichen Bereich des Planungsgebiets nachgewiesen und sind gleichfalls betroffen.

Für alle betroffenen Insekten können durch geeignete Maßnahmen, die im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens festzusetzen sind, die

bei Umsetzung der Planung verloren gehenden Lebensräume im Bereich der zukünftigen Ersatzmaßnahme für die Zauneidechse an der Lauensteinstraße wiederhergestellt werden. Eine Beeinträchtigung der Lebensräume durch Lichtverschmutzung wird durch die vorgesehene Beleuchtung (s. o.) und die Vermeidung tiergruppenschädigender Anlagen (Verwendung einer Beleuchtung mit geringem Anlockfaktor) minimiert. Eine erhebliche Beeinträchtigung durch Lichtimmissionen, auch unter Berücksichtigung der bereits bestehenden Vorbelastungen des städtischen Umfelds, ist daher nicht zu erwarten. Erhebliche negative Auswirkungen auf Insekten können somit insgesamt ausgeschlossen werden.

Lebensräume

Hinsichtlich seiner Funktion als Lebensraum für Tiere und Pflanzen ist das Planungsgebiet aufgrund seiner Nutzung als Sportplatz eingeschränkt. Lebensräume für mehrere Tierarten (Fledermäuse, Vögel) befinden sich in den Gehölzstreifen im Planungsgebiet.

Die Auswirkung der Planung auf die Lebensräume der einzelnen Artengruppen wurde bereits bei der jeweiligen Art dargestellt. Unter Berücksichtigung der dort genannten Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen ist kein Verstoß gegen artenschutzrechtliche Verbotstatbestände zu erwarten. Nicht vermeidbare Beeinträchtigungen sind mit Ausgleichsmaßnahmen zu kompensieren, die im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens festzusetzen sind.

Schutzgut Boden und Fläche

Die Böden im Planungsgebiet sind weitestgehend bereits anthropogen stark überformt und teilweise versiegelt. Bei der Neuplanung sollte möglichst eine Entsiegelung stattfinden und bei einer Neuversiegelung auf Verwendung wasserdurchlässiger Beläge geachtet werden.

Im Bereich des ehemaligen Parkplatzes und angrenzender Flächen bei den Sportanlagen wurden mit Mineralkohlenwasserstoffen und

Polyzyklischen Aromatischen Kohlenwasserstoffen sowie Schwermetallen belastete Altablagerungen angetroffen. Des Weiteren wurden bei Bodenuntersuchungen Auffüllungen mit Ziegel-, Asphalt- und Plastikresten angetroffen. Zum Teil waren auch Aschereste und Asphaltreste bzw. Betonbruch eingelagert. Im Zuge der Bauausführung sind die gesetzlichen Vorgaben hinsichtlich des Umgangs mit Altlasten einzuhalten. Es wird davon ausgegangen, dass keine Altlasten verbleiben oder mobilisiert werden.

Für das Planungsgebiet besteht aufgrund der vorliegenden Historischen Erkundung ein Anfangsverdacht für das Vorliegen von blindgegangener Abwurfmunition im Untergrund. Der Bereich der Interimswerkstätten wurde bereits auf Kampfmittel geophysikalisch sondiert, für diesen wurde nach der kampfmitteltechnischen Baubegleitung mit Identifizierung der Störkörper eine Kampfmittelfreigabe erteilt. Für die übrigen Flächen sind weitere Maßnahmen zur Kampfmittelerkundung bzw. -räumung in Abhängigkeit der geplanten Bodeneingriffe erforderlich. Die notwendigen Maßnahmen der Kampfmittelerkundung (baubegleitende Kampfmittelerkundung bzw. in Freiflächen punktuell bodeneingreifend) sind erprobt, verhältnismäßig und wirksam, den Kampfmittelverdacht auszuräumen, sodass sich keine zukünftigen Nutzungseinschränkungen für das Planungsgebiet ergeben.

Erhebliche negative Auswirkungen auf das Schutzgut sind nicht zu erwarten.

Schutzgut Wasser

Oberflächengewässer

Im Plangebiet oder in der Nähe befinden sich keine Oberflächengewässer. Auswirkungen auf Oberflächengewässer sind somit nicht erkennbar.

Niederschlagswasser

Bei Umsetzung der FNP-Änderung werden zusätzliche Flächenanteile bebaut und versiegelt. Niederschlagswasser kann hier somit nur noch in geringerem Maß flächig verdunsten oder

versickern. Gleichzeitig erhöht sich mit dem höheren Versiegelungsgrad auch der Oberflächenabfluss. Im Rahmen der nachfolgenden Verfahren und Planungen sind Maßnahmen, wie die Versickerung des Niederschlagswassers auf dem Grundstück, Zwischenspeicherung in begrünten Dachflächen und Gehölzpflanzungen festzusetzen, um die Verdunstung, eine verzögerte Versickerung bzw. Rückhalt anfallenden Niederschlagswassers und Grundwasserneubildung zu unterstützen (Schwammstadt-Prinzip). Bei der Dimensionierung der Maßnahmen sind auch Starkregenereignisse, die über den Bemessungsregen von 10 Jahren hinaus gehen, zu berücksichtigen. Erheblich negative Auswirkungen entstehen voraussichtlich nicht.

Grundwasser

Der Höchstgrundwasserspiegel liegt bei ca. 8 m unter Geländeoberkante. Aufgrund des hohen Grundwasserflurabstands erfolgen bei Umsetzung der Planung voraussichtlich keine Eingriffe in das Grundwasser. Gegebenenfalls sind im Rahmen des Bauvollzugs wasserrechtliche Genehmigungen erforderlich.

Insgesamt sind bei Umsetzung der FNP-Änderung keine erheblichen negativen Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser zu prognostizieren.

Schutzgut Luft / Luftqualität und Klima (Stadtklima)

Luft / Luftqualität

Derzeit ist davon auszugehen, dass im direkten und großräumigeren Planungsumfeld (Ständlerstraße, südliche Balanstraße, südliche Schwannseestraße) die derzeit gültigen, relevanten lufthygienischen Grenzwerte eingehalten werden können.

Zur Sicherstellung einer auch im Planfall ausreichenden Luftqualität wurden die lufthygienischen Verhältnisse im Umfeld des Vorhabens auf Basis des Verkehrsgutachtens, in welchem die verkehrlichen Auswirkungen auf das umgebende Straßennetz für den Prognose-Nullfall und zwei Prognose-Planfälle (unterschiedliche Zuwegung

zum Betriebshof) ermittelt wurden, dargestellt und auf Grundlage der gesetzlichen Grenzwerte der 39. BImSchV – Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen bewertet. Da keiner der Planfälle gegenüber dem Prognose-Nullfall signifikante zusätzliche Verkehrsmengen des MIV erzeugt oder bauliche Hindernisse für die Verdünnung von Luftschadstoffen errichtet werden, bringt eine Umsetzung der Planung lufthygienisch geringe Auswirkungen mit sich. Die planbedingte Verschlechterung des Verkehrsflusses und der Wartezeiten an lichtsignalisierten Knotenpunkten (Straßenkreuzungen mit Ampeln) in den Spitzenstunden ist gegenüber dem Einfluss der sonstigen verkehrlichen Parameter – insbesondere die zunehmende Verringerung der Emissionswerte einer sich kontinuierlich verjüngenden Fahrzeugflotte – aus Sicht der Luftreinhaltung von untergeordneter Bedeutung. Selbst unter einer gesamtstädtisch erwartbaren Verkehrszunahme des MIV wird die Einhaltung der derzeit gültigen Immissionsgrenzwerte durch die Planung gemäß einer lufthygienisch gutachterlichen Stellungnahme nicht gefährdet. Es sind somit im Falle der Realisierung des Neubaus der Erweiterung des Trambahn-Betriebshofes in der Ständlerstraße keine relevanten negativen Wirkungen auf die Luftqualität zu erwarten.

Die vorliegenden Aussagen beruhen auf vereinfachenden Annahmen, die auf der Ebene der Flächennutzungsplanung ausreichend sind. Im Rahmen des Planungsfortschrittes ist daher eine weitere Beurteilung des Vorhabens, gegebenenfalls mit Hilfe eines mikroskaligen Detailmodells zur Ausbreitung von Luftschadstoffen, erforderlich.

Klima (Stadtklima)

Laut Klimafunktionskarte der Stadtklimaanalyse wird dem Planungsgebiet eine überwiegend günstige bioklimatische Situation zugeschrieben, die sich v. a. durch den hohen Anteil von Grünflächen im Umfeld des Planungsgebietes begründet. Die im südlichen Teil des Planungsgebietes bestehende Sportanlage hat aufgrund

ihres hohen Grün- bzw. Freiflächenanteils, ihrer Bedeutung für den West-Ost gerichteten Luftaustausch und ihres hohen Kaltluftliefervermögens eine sehr hohe bioklimatische Bedeutung.

Durch die Überplanung ergeben sich gegenüber dem Status quo lokale stadtklimatische Auswirkungen aufgrund der zu erwartenden erhöhten Versiegelung und Bebauung sowie aufgrund der mit Schotter verfüllten Gleisbereiche. Gemäß einem stadtklimatischen Gutachten zur Erweiterung des Trambahn-Betriebshofes in der Ständlerstraße entspricht die Lufttemperatur der überplanten Sportanlage um 4 Uhr der Temperatur des aktuell bereits gewerblich genutzten Bereichs nördlich des Plangebietes. Die im Süden geplante Allgemeine Grünfläche (AG) ist von der Zunahme der Lufttemperatur nicht betroffen. Erhöhungen der Lufttemperatur von über 2°C im Planzustand im Vergleich zum Istzustand beschränken sich auf den Bereich der geplanten Neuversiegelung. Großflächige negative Auswirkungen auf angrenzende Wohnbauflächen und andere empfindliche Nutzungen sind nicht zu erwarten. Durch die geplante Bebauung kommt es insbesondere innerhalb des Planungsgebietes zu lokalen Ab- und Zunahmen der nächtlichen bodennahen Windgeschwindigkeit. Jedoch ist durch die Planänderung keine großflächige Beeinflussung bis in angrenzende Siedlungsbereiche zu erwarten.

Das Planungsgebiet ist Teil eines lokalen Bereichs mit einer sehr hohen Ausprägung des Kaltluftvolumenstroms. Dabei gehen die Kaltluftströme aber nicht von den Sportflächen des Planungsgebietes selbst aus, sondern insbesondere von der westlich gelegenen Grünfläche des Friedhofes am Perlacher Forst. Für das Planszenario erhöht sich die Ausprägung des Kaltluftvolumenstroms teilweise innerhalb des Planungsgebietes und auch insbesondere in der angrenzenden Kleingartensiedlung südöstlich des Planungsgebietes. Eine mäßige Abnahme des Kaltluftvolumenstroms außerhalb des Plangebietes beschränkt sich hauptsächlich auf die nordöstlich angrenzenden Wohngebiete, welche in der

Stadtklimaanalyse als bioklimatisch sehr günstige oder günstige Bereiche eingestuft werden und auch mit der Umsetzung des Planvorhabens nach wie vor über eine hohe bis sehr hohe Ausprägung des Kaltluftvolumenstroms verfügen. Da es nach der VDI 3787 Blatt 5 zu einer maximal nur mäßigen vorhabenbedingten Auswirkung in Bezug auf die Reduzierung des Kaltluftvolumenstroms mit Werten unter der Erheblichkeitsschwelle von 10 % kommt, ist die Nutzungsänderung innerhalb des Planszenarios in diesem konkreten Gebiet als vertretbar einzuordnen.

Durch die Änderung des FNP sind somit keine signifikanten Auswirkungen auf die Durchlüftungssituation und das Temperaturniveau angrenzender Wohnbauflächen in der Nacht zu erwarten. Für die Wärmebelastung am Tage sind ebenfalls keine nennenswerten Wechselwirkungen mit angrenzenden Siedlungsbereichen zu erwarten. Zum Erhalt möglichst günstiger stadtklimatischer Bedingungen (Durchlüftung, thermischer Komfort) im Planungsgebiet werden Baulücken in West-Ost-Richtung zwischen den Gebäudekörpern, das Pflanzen von Bäumen zur Beschattung von Aufenthaltsbereichen und Dach- sowie Fassadenbegrünungen zur Abschwächung der Erwärmung der Gebäude empfohlen.

Schutzgut Stadt- und Landschaftsbild

Das Stadt- und Landschaftsbild ist durch die bereits bestehenden Baulichkeiten der Trambahn-Betriebswerkstatt sowie die Grün- und Freiflächen der Sportanlagen geprägt und insgesamt als städtisch/urban einzustufen. Westlich an das Planungsgebiet schließt zunächst ein durch Schieneninfrastruktur geprägtes Landschaftsbild (Gleisanlagen mit Nebenflächen) an. Südöstlich befindet sich eine landschaftlich geprägte Kleingartenanlage.

Aufgrund der erforderlichen Baulichkeiten gehen mit der Umsetzung der Planung jedoch merkliche Veränderungen und technische Überprägungen im Landschaftsraum einher. Im Rahmen der Planung auf der nachgeordneten Planungs- und

Genehmigungsebene wird daher für die Dachbegrünung und Eingrünung der diversen Baulichkeiten ein Konzept erarbeitet, um so eine verträgliche visuelle Einbindung dieser in die Umgebung zu erreichen.

Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Innerhalb des Plangebietes liegen gemäß des Denkmal-Atlas des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege weder Ensemble und Baudenkmäler noch Bodendenkmäler. Nördlich des Planungsgebietes befinden sich mehrere unter Denkmalschutz stehende Gebäude. Es handelt sich hierbei um die Haupthalle mit dem MVG-Museum, ein Wohngebäude und das südlich der Haupthalle gelegene Kesselhaus.

Sonstige Sachgüter innerhalb des Planungsgebietes sind nicht bekannt. Durch die geplante FNP-Änderung entstehen keine negativen Auswirkungen auf dieses Schutzgut.

Auswirkungen auf den Umweltbelang Energie / Erfordernisse des Klimaschutzes

Die elektrische Energieversorgung erfolgt aus dem 10 kV-Netz der Stadtwerke München. Auf den Flachdächern und sonstigen geeigneten Flächen der Werkstatthallen ist eine Photovoltaik-Anlage geplant, die mit extensiver Dachbegrünung (Empfehlung 20 cm Substratschichtdicke oder alternativ mit Wasserretentionsboxen unterhalb des Substrats) kombiniert werden soll. Die Erzeugung erneuerbarer Energien wird damit gefördert.

Das Gelände soll über einen neuen Fernwärmanschluss aus der Lauensteinstraße erschlossen werden. Die Nutzung von fossilen Brennstoffen wie Gas oder Öl ist damit in Zukunft auf dem Gelände nicht mehr nötig. Die Dämmstärken der Gebäudehüllen sind gemäß den einschlägigen öffentlich-rechtlichen Vorgaben, in diesem Fall nach dem Gebäudeenergiegesetz (GEG), auszuführen.

Das Vorhaben stellt einen Beitrag zum Ausbau der (schienengebundenen) Elektromobilität im

Stadtgebiet dar. Ein Ausbau des ÖPNV ist Voraussetzung für eine Stärkung des ÖPNV-Anteils am Modal Split und eine entsprechende Reduzierung des (größtenteils mit fossilen Kraftstoffen betriebenen) MIV.

Klimaneutralität im Bereich der Baustoffe ist bei Umsetzung des Vorhabens voraussichtlich nicht erreichbar. Weitergehende Aussagen zur Treibhausgasbilanz oder zu sonstigen umweltrelevanten Aspekten der verwendeten Baustoffe (Graue Energie, Dauerhaftigkeit, Recyclingfähigkeit etc.) sind auf der Ebene der Flächennutzungsplanung nicht möglich.

Erheblich negative Auswirkungen im Hinblick auf den Umweltbelang Energie ergeben sich nicht. Der Planungsebene des Flächennutzungsplanes entsprechend wird den Erfordernissen des Klimaschutzes Rechnung getragen.

Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Schutzgütern bzw. Umweltbelangen

Wechselwirkungen, die über die Darstellungen zu den jeweiligen Schutzgütern und Umweltbelangen hinausgehen, sind nicht erkennbar.

Prognose bei Nichtdurchführung der Planung

Bei Nichtdurchführung der Planung würden die bereits vorhandenen Umwelteinflüsse auf das Planungsgebiet und die Umgebung in ihrem heutigen Zustand bestehen bleiben. Die derzeit stattfindende Nutzung als Sportanlage gemäß geltendem FNP der Landeshauptstadt München würde beibehalten werden.

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

Parallel zur Bahnstrecke und parallel zur Lauensteinstraße sind Übergeordnete Grünbeziehungen dargestellt. Diese bleiben auch nach der Änderung des Flächennutzungsplans bestehen. Weitergehende Maßnahmen sowie eine detaillierte Bilanzierung der Eingriffe in Natur und

Landschaft werden im Rahmen des nachgelagerten Planfeststellungsverfahrens festgesetzt.

Um bei Umsetzung der Planung dem Verlust an Freiflächen und der damit verbundenen Zunahme an Bodenversiegelung entgegenzuwirken, wird im integrierten Landschaftsplan die landschaftsplanerische Schraffur „Vorrangige Maßnahmen zur Verbesserung der Grünausstattung“ dargestellt. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens sind daher entsprechende Maßnahmen festzusetzen, um dieses Planungsziel zu erreichen.

Mit der geplanten Darstellung einer Allgemeinen Grünfläche (AG) im südlichen Bereich des Planungsgebietes erfolgt eine Stärkung der hier in Ost-West-Richtung verlaufenden Übergeordneten Grünbeziehung. Entsprechende Maßnahmen u. a. in Richtung einer zukünftigen Erholungsnutzung sind im Rahmen der nachfolgenden Verfahren zu berücksichtigen und zu realisieren. Auf dem Teilbereich mit der überlagerten Schraffur „Flächen mit Nutzungsbeschränkungen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft“ sollen Ausgleichsmaßnahmen realisiert werden.

Alternative Planungsmöglichkeiten

Hierzu wird auf die Ausführungen unter „Begründung der Standortwahl“ auf Seite 4 verwiesen.

Methodisches Vorgehen und technische Schwierigkeiten

Die Umweltprüfung umfasst die beim Scopingtermin nach § 2 Abs. 4 Satz 2 Baugesetzbuch festgestellten Umweltbelange. Zur Prüfung der Umweltschutzbelange wurden die vorliegenden Fachgutachten herangezogen. Hinsichtlich des methodischen Vorgehens zur Bewertung der Auswirkungen wird auf die Fachgutachten verwiesen.

Die Datengrundlagen für die Umweltprüfung und diesen Umweltbericht waren ausreichend.

Maßnahmen zur Überwachung auf Ebene des Flächennutzungsplanes

Für das geplante Vorhaben wird im weiteren Genehmigungsverfahren die Planfeststellung beantragt. Auf dieser Ebene werden in den detaillierten Unterlagen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes und der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung ggf. erforderliche Maßnahmen zur Überwachung festgesetzt. Auf die dort zu benennenden Maßnahmen wird an dieser Stelle verwiesen.

Allgemeinverständliche Zusammenfassung

Im Rahmen des Umweltberichts wird die Betroffenheit der relevanten Schutzgüter und Umweltbelange durch die beabsichtigte Änderung des Flächennutzungsplans festgestellt.

Die Prüfung der Auswirkungen ergibt folgende Ergebnisse:

Hinsichtlich des Schutzgutes Mensch ist festzustellen, dass keine negativen Auswirkungen hinsichtlich Erschütterung oder Elektromagnetischer Felder zu erwarten sind. Durch im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens festzusetzende Lärmschutzmaßnahmen können weiterhin gesunde Lebens- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet werden. Der Änderung des Flächennutzungsplans stehen keine schalltechnischen Belange entgegen.

Innerhalb des Planungsgebietes befinden sich keine hochwertigen Biotop- und Nutzungstypen oder gesetzlich geschützten Biotope. Für die innerhalb des Planungsgebietes nachgewiesenen Tierarten (u. a. Vögel, Fledermäuse, Zauneidechsen, Wildbienen) sind im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens die erforderlichen Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen festzusetzen. Unter Berücksichtigung dieser Maßnahmen ist kein Verstoß gegen artenschutzrechtliche Verbotstatbestände zu erwarten. Nicht vermeidbare Beeinträchtigungen können mit Ausgleichsmaßnahmen kompensiert werden. Erhebliche negative Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen sind nicht zu prognostizieren.

Im Bereich des Planungsgebietes sind Flächen mit Bodenbelastungen vorhanden. Im Zuge der Bauausführung sind diese gemäß den gesetzlichen Vorgaben zu behandeln. Schutzwürdige Böden sind im Plangebiet nicht vorhanden, die Böden sind weitestgehend bereits anthropogen stark überformt und teilweise versiegelt. Für das Planungsgebiet besteht ein Anfangsverdacht für das Vorliegen von blindgegangener Abwurfmunition im Untergrund. Für den Bereich der Interimswerkstätten wurde bereits eine Kampfmittelfreigabe erteilt. Für die übrigen Flächen sind weitere Maßnahmen zur Kampfmittelerkundung bzw. -räumung in Abhängigkeit der geplanten Bodeneingriffe erforderlich. Erhebliche negative Auswirkungen auf das Schutzgut sind nicht zu erwarten.

Innerhalb des Plangebietes befinden sich keine Oberflächengewässer. Durch den zukünftig erhöhten Versiegelungsgrad erhöht sich auch der Oberflächenabfluss. Maßnahmen, wie die Versickerung des Niederschlagswassers auf dem Grundstück, Zwischenspeicherung in begrünten Dachflächen und Gehölzpflanzungen, wirken dem entgegen und sind im Rahmen der weiteren Verfahren entsprechend festzusetzen. Erheblich negative Auswirkungen entstehen somit nicht.

Gemäß einer gutachterlichen Stellungnahme zur Abschätzung der Luftschadstoffsituation im Umfeld des Planungsvorhabens sowie dessen lufthygienischen Auswirkungen sind im Falle der Realisierung des Neubaus des Trambahn-Betriebshofes Ständlerstraße keine relevanten negativen Auswirkungen auf die Luftqualität zu erwarten.

Durch die Änderung des Flächennutzungsplans sind keine signifikanten negativen Auswirkungen auf das Stadtklima gegeben. Die thermische Situation im nördlich angrenzenden Bereich des Plangebietes bzw. im angrenzenden Siedlungsraum verschlechtert sich durch den Verlust der Grünfläche (Sportplatz) nicht signifikant. Auch sind keine signifikanten Auswirkungen auf die Durchlüftungssituation und das

Temperaturniveau angrenzender Wohnbauflächen in der Nacht zu erwarten.

Der Charakter des Stadt- und Landschaftsbilds ist als städtisch/urban einzustufen. Aufgrund der erforderlichen Baulichkeiten gehen mit der Umsetzung der Planung jedoch merkliche Veränderungen und technische Überprägungen im Landschaftsraum einher. Im Rahmen der Planungen auf der nachgeordneten Planungs- und Genehmigungsebene wird daher ein Konzept erarbeitet, um so eine verträgliche visuelle Einbindung der erforderlichen Baulichkeiten in die Umgebung zu erreichen.

Innerhalb des Plangebietes liegen weder Ensemble und Baudenkmäler noch Bodendenkmäler. Auch sonstige Sachgüter sind im Planungsgebiet nicht enthalten. Eine Betroffenheit ist nicht gegeben. Durch die geplante Flächennutzungsplan-Änderung entstehen daher keine negativen Auswirkungen auf dieses Schutzgut.

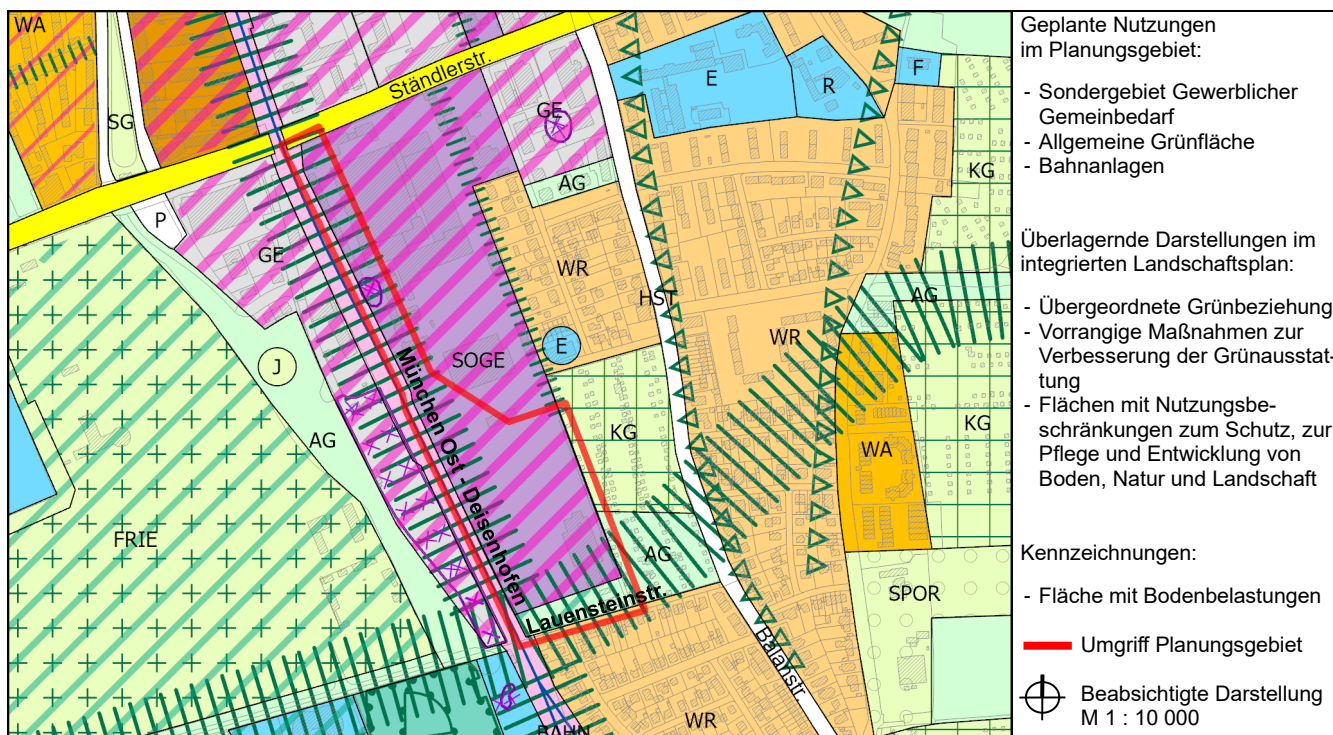
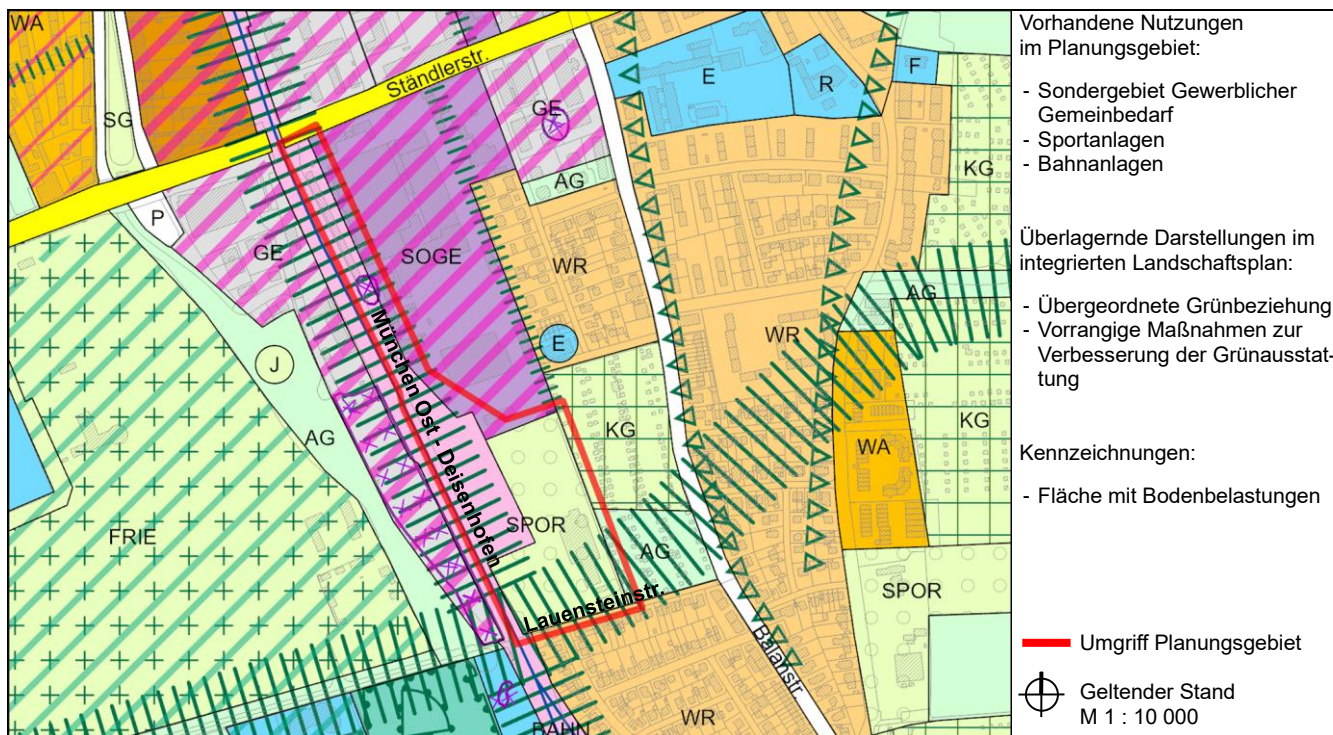
Es ergeben sich für den Umweltbelang Energie keine erheblich negativen Auswirkungen. Die Realisierung von Photovoltaik-Dachanlagen ist vorgesehen. Das Gelände soll über einen neuen Fernwärmeanschluss an der Lauensteinstraße erschlossen werden, wodurch die bisherige Nutzung von fossilen Energieträgern zur Wärmeversorgung des Standortes entbehrlich wird. Das Vorhaben dient einer Angebotsverbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs und kann daher zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs beitragen. Aussagen zur Treibhausgasbilanz der verwendeten Baustoffe sind auf der Ebene der Flächennutzungsplanung nicht möglich. Der Planungsebene des Flächennutzungsplanes entsprechend wird den Erfordernissen des Klimaschutzes Rechnung getragen.

Insgesamt stellt die beabsichtigte Änderung des Flächennutzungsplans mit integrierter Landschaftsplanung eine geordnete städtebauliche Entwicklung bei gleichzeitiger Beachtung der Belange des Umweltschutzes dar. Es sind keine erheblichen oder nachhaltigen negativen

Auswirkungen auf die Umwelt im Sinne der einzelnen Umweltfachgesetzgebungen zu erwarten.

Planentwurf zur Flächennutzungsplan-Änderung VI/41

Bahnlinie München Ost - Deisenhofen (östlich), Ständlerstraße (südlich) und Lauensteinstraße (nördlich) – Erweiterung Trambahn-Betriebshof



Planentwurf zur Flächennutzungsplan-Änderung VI/41

Bahnlinie München Ost - Deisenhofen (östlich), Ständlerstraße (südlich) und Lauensteinstraße (nördlich) – Erweiterung Trambahn-Betriebshof

Legende

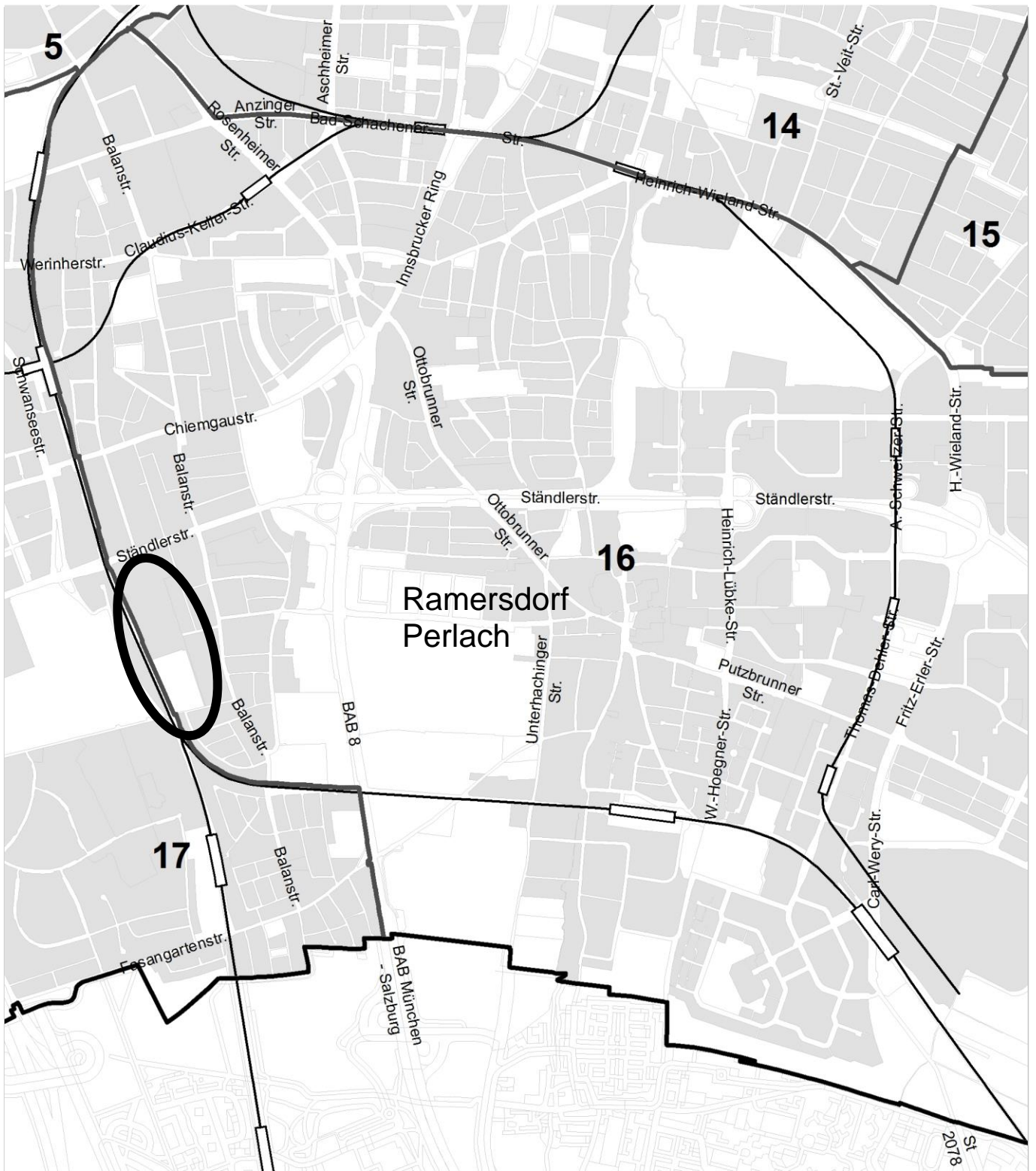
- Wohnbauflächen
- Kleinsiedlungsgebiete
- Reine Wohngebiete
- Allgemeine Wohngebiete
- Besondere Wohngebiete
- Gemischte Bauflächen
- Dorfgebiete
- Mischgebiete
- Urbane Gebiete
- Kerngebiete
- Gewerbliche Bauflächen
- Gewerbegebiete
- Industriegebiete
- Sondergebiete
- SOGE SO Gewerblicher Gemeinbedarf
- SOGI SO Industrieller Gemeinbedarf
- SOEZ SO Einzelhandel
- SOFM SO Fachmarkt
- SOGH SO Großhandel
- SOM SO Messe
- SOH SO Hochschule
- SOK SO Kultur
- SOLV SO Landesverteidigung
- SOF SO Forschung
- SOBV SO Brauereiverlagerung

- oder nach Beschriftung im Plan
- Gemeinbedarfsflächen
- E GB Erziehung
- F GB Fürsorge
- GS GB Gesundheit
- K GB Kultur
- R GB Religion
- SP GB Sport
- S GB Sicherheit
- V GB Verwaltung
- WISS GB Wissenschaft
- Ver- und Entsorgungsflächen
- Überörtliche Hauptverkehrsstraßen
- Örtliche Hauptverkehrsstraßen, die auch dem Durchgangsverkehr dienen
- Öffentliche Parkplätze
- Fußgängerbereiche (begrünt)
- Bahnanlagen
- Allgemeine Grünflächen
- Sportanlagen
- Friedhöfe
- Kleingärten
- Campingplätze
- Sondergrünflächen
- Intensiv nutzbarer Bereich für Jugendliche

- Sonstige Grünflächen
- Ökologische Vorrangflächen
- Waldflächen
- Flächen für die Landwirtschaft
- Flächen für den Gartenbau
- Wasserflächen
- Überschwemmungsgebiete
- Maßnahmen zur Verbesserung der Grünausstattung
- Vorrangige Maßnahmen zur Verbesserung der Grünausstattung
- Flächen mit Nutzungsbeschränkungen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft
- Flächen auf denen auch Maßnahmen zur Aktivierung von Grün erforderlich sind
- Flächen für Maßnahmen zum Schutz gegen schädliche Umwelteinwirkungen
- Übergeordnete Grünbeziehung
- Örtliche Grünverbindung

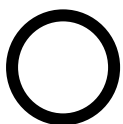
Nachrichtliche Übernahmen*, Kennzeichnungen** und Sonstige

- Regionaler Grünzug*
- FFH-Gebiet*
- Vorrangfläche für Kiesabbau*
- Vorbehaltsgebiet Kies und Sand*
- Naturschutzgebiet*
- Landschaftsschutzgebiet*
- Landschaftsbestandteil*
- Wasserschutzgebiet*
- Bannwald*
- Hangkante**
- Alleen**
- Naturdenkmal*
- Gesetzlich geschützte Biotop*
- Ermittelte Überschwemmungsgebiete
- Festgesetzte Überschwemmungsgebiete*
- Ensemblebereich*
- Flächen mit Bodenbelastungen**
- Aufschüttung
- Flughafen-Bauschutzbereich*
- Hochspannungsleitung
- U- und S-Bahn
- Stadt- und Teilbereichsgrenze
- Stadtteilzentrum (gemäß Zentrenkonzept der LHM)
- Quartierszentrum (gemäß Zentrenkonzept der LHM)



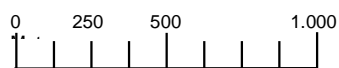
Änderung des Flächennutzungsplans mit integrierter Landschaftsplanung für den Bereich VI/41

Bahnlinie München Ost - Deisenhofen (östlich), Ständlerstraße (südlich) und Lauensteinstraße (nördlich) – Erweiterung Trambahn-Betriebshof



Planungsgebiet

Lageplan



M 1 : 25.000

Datum: 12.03.2024
 Landeshauptstadt München
 Referat für Stadtplanung und Bauordnung
 Stadtentwicklungsplanung HA I/42

St
 2078



Vorsitzender
Thomas Kauer

Landeshauptstadt München, Direktorium
Friedenstraße 40, 81660 München

I.

**Referat für Stadtplanung und Bauordnung
Stadtentwicklungsplanung
PLAN-HAI-11-V**

per E-Mail an:
plan.fnp@muenchen.de

Geschäftsstelle:
Friedenstraße 40, 81660 München
Telefon: [REDACTED]
Telefax: [REDACTED]
E-Mail: bag-ost.dir@muenchen.de

München, 11.01.2023

Ihr Schreiben vom Ihr Zeichen
10.11.2022

Unser Zeichen
4.5.2.2 / 10.01.2023

**Änderung des Flächennutzungsplanes
mit integrierter Landschaftsplanung
für den Bereich VI/41
Bahnlinie München Ost-Deisenhofen (östlich), Ständlerstraße (südlich) und
Lauensteinstraße (nördlich) – Erweiterung Trambahn-Betriebshof**

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bezirksausschuss 16 Ramersdorf-Perlach hat in seiner Sitzung am 10.01.2023 nach Vorberatung im zuständigen Unterausschuss für Bauvorhaben, Stadtplanung und Stadtteilentwicklung folgende Stellungnahme einstimmig beschlossen:

„Die nunmehr nachgereichten Erläuterungen der Änderungen sowie die Stellungnahme zu dem Multifunktionsbereich und die Erläuterungen der zu erwartenden Auswirkungen des Bereichs im Hinblick auf die Lärmentwicklung und den Lärmschutz für die Nachbarschaft, überzeugen nicht.

Es wird weiter eine Präzisierung der Nutzungen dieses Multifunktionsbereichs sowie eine detaillierte Untersuchung der zu erwartenden Lärmentwicklung und des erforderlichen Lärmschutzes für die angrenzenden Wohngebiete gefordert.“

Mit freundlichen Grüßen



Thomas Kauer
Vorsitzender des BA 16
– Ramersdorf-Perlach –

II. Ablage

Bezirksausschuss des 17. Stadtbezirkes
Obergiesing - Fasangarten



Landeshauptstadt
München

Landeshauptstadt München, Direktorium
Friedenstraße 40 81660 München

Vorsitzende
Carmen Dullinger-Oßwald

An das
Referat für Stadtplanung und Bauordnung
PLAN-HAI-11-V

per E-Mail:
plan.fnp@muenchen.de

Geschäftsstelle:
Friedenstraße 40, 81660 München
Telefon: [REDACTED]
Telefax: [REDACTED]
E-Mail: bag-ost.dir@muenchen.de

München, 14.12.2022

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen
6.1.3.4 / 12-22

Änderung des Flächennutzungsplanes
mit integrierter Landschaftsplanung
für den Bereich VI/41
Bahnlinie München Ost-Deisenhofen (östlich), Ständlerstraße (südlich) und
Lauensteinstraße (nördlich) – Erweiterung Trambahn-Betriebshof

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bezirksausschuss 17 – Obergiesing-Fasangarten hat sich in seiner Sitzung am 13.12.2022, nach Vorberatung im Unterausschuss Bau/Planung/Wohnen, mit der oben genannten Anhörung befasst und dem Vorhaben einstimmig so zugestimmt.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Carmen Dullinger-Oßwald
Vorsitzende des
BA 17 Obergiesing-Fasangarten