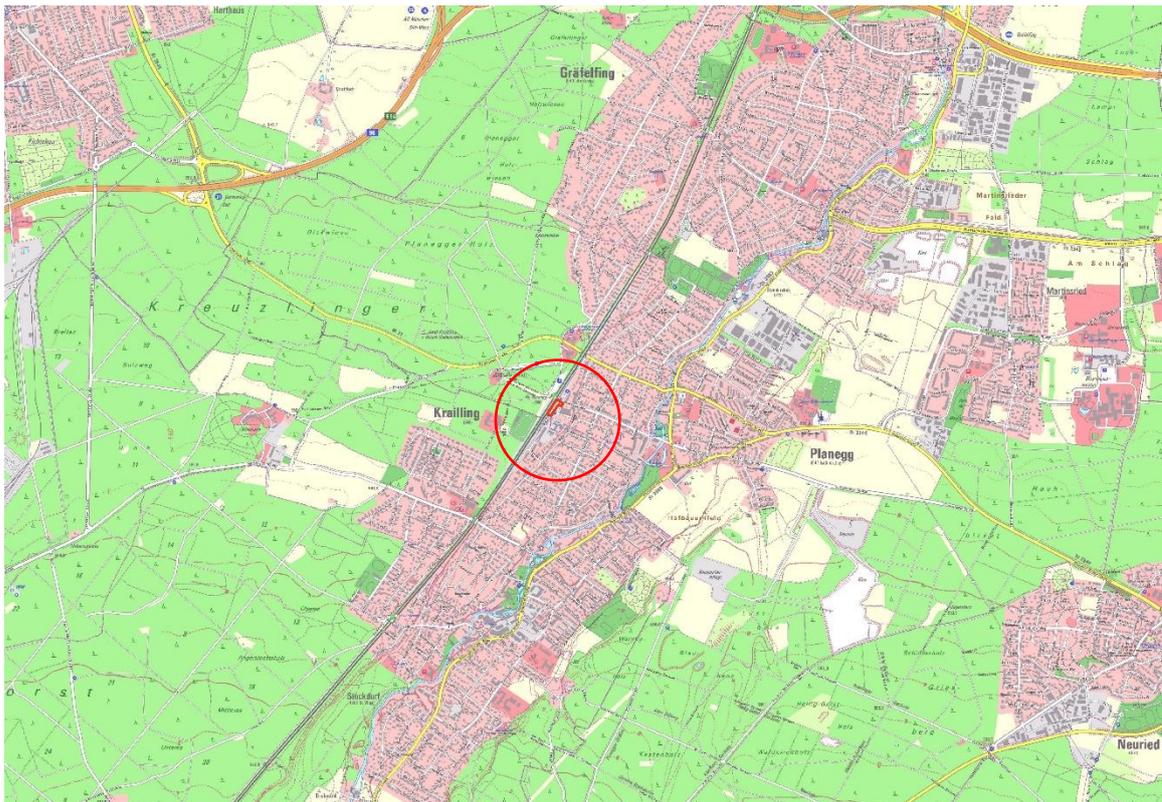


Gemeinde Planegg

Bebauungsplan Nr. 11B.2 - Bahnhof Südwest mit B+R Aufstellung gem. § 13a BauGB

Begründung

Entwurf | Stand: 14.12.2020



GEGENSTAND

Bebauungsplan Nr. 11B.2 - Bahnhof Südwest mit B+R Aufstellung gem. § 13a BauGB
Begründung Entwurf | Stand: 14.12.2020

AUFTRAGGEBER

Gemeinde Planegg
Pasinger Straße 8
82162 Planegg



Telefon: 089 89926-0
Telefax: 089 89926-220
E-Mail: gemeinde@planegg.de
Web: www.planegg.de

Vertreten durch: 1. Bgm. Hermann Nafziger

AUFTRAGNEHMER UND VERFASSER

LARS consult
Gesellschaft für Planung und Projektentwicklung mbH
Bahnhofstraße 22
87700 Memmingen

Telefon: 08331 4904-0
Telefax: 08331 4904-20
E-Mail: info@lars-consult.de
Web: www.lars-consult.de



BEARBEITER

Theresa Bartl - M.Sc. Urbanistik - Landschaft und Stadt
Daniela Malcher - Landschaftsarchitektin (B. Eng.)
Monika Beltinger - Dipl.-Ing. Regierungsbaumeisterin
Eduard Obermeier - M.Sc. Angewandte Humangeographie

Memmingen, den

Eduard Obermeier
M.Sc. Angewandte Humangeographie

INHALTSVERZEICHNIS

Begründung	5
1 Planungsanlass	5
2 Anwendbarkeit des § 13a BauGB	5
3 Planungsrechtliche Voraussetzungen	6
3.1 Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP 2018)	6
3.2 Regionalplan München	6
3.3 Flächennutzungsplan Planegg	7
4 Das Plangebiet	7
4.1 Lage, Größe und aktuelle Nutzung	7
4.2 Bodenbeschaffenheit, Altlasten und Denkmäler	7
5 Planung	10
5.1 Städtebauliches Grundkonzept	10
5.1.1 Zielsetzung der Planung	10
5.1.2 Lage des Plangebiets und Umgebungsbebauung	10
5.2 Grünordnerisches Konzept	11
5.3 Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan	11
5.4 Mobilitätskonzept und Verkehrserschließung	11
5.5 Grundzüge des Festsetzungskonzepts	14
5.5.1 Art der baulichen Nutzung	14
5.5.2 Maß der baulichen Nutzung	15
5.5.3 Bauweise und Baugrenzen	16
5.5.4 Ver- und Entsorgung	19
5.5.5 Bodenversiegelung und Umgang mit Niederschlagswasser	19
5.5.6 Sonstige Festsetzungen	20
5.6 Immissionen und Emissionen	20
5.6.1 Immissions- und Erschütterungsschutz	20
5.6.2 Emissionen	22
5.7 Brandschutz	22
5.8 Hinweise der Deutschen Bahn	24
6 Naturschutzfachliche Belange	26
7 Flächenbilanzierung	29

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Stellplatznachweis - Nutzungsvarianten	13
Tabelle 2: Flächenbilanzierung	29

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Bohrpunkte Bodenproben	8
Abbildung 2: geplante Gebäudeansicht von Osten (Quelle: Architekturbüro Florentin Messner)	17
Abbildung 3: Schemaschnitte Bereich II Vollgeschosse und Bereich III Vollgeschosse; o.M.	17
Abbildung 4: Feuerwehrafahrt schematisch in Richtung Germeringer Straße; o.M.	23
Abbildung 5: Konzept Blauflügelige Ödlandschrecke	27

BEGRÜNDUNG

1 Planungsanlass

Die Gemeinde Planegg als eine von insgesamt fünf Würmtalgemeinden mit S-Bahnanschluss hat sich mit dem Erwerb von ehemaligen Bahngrundstücken vor ca. 15 Jahren der Aufgabe gestellt, das Bahnhofsumfeld neu zu ordnen und städtebaulich aufzuwerten. In den Jahren 2010/2011 wurde ein erster städtebaulicher Ideenwettbewerb zur zukünftigen Gestaltung des Bahnhofsareals durchgeführt, dessen Ergebnisse letztlich in der gegenständlichen Planung umgesetzt werden sollen.

Zwischenzeitlich sieht sich die Gemeinde auch der zunehmenden Beeinträchtigung durch den steigenden (motorisierten) Individualverkehr ausgesetzt und muss aufgrund der demographischen Entwicklungen im Ballungsraum München davon ausgehen, dass sich die derzeitige Situation in den kommenden Jahren noch verstärkt. Aus diesem Grund und zur Attraktivitätssteigerung des gesamten Bahnhofsareals, hat es sich die Gemeinde zum Ziel gesetzt, den öffentlichen Personennahverkehr sowie den nichtmotorisierten Individualverkehr erheblich zu stärken. Für eine nachhaltige Verknüpfung zwischen Rad- und Bahnverkehr plant die Gemeinde nun die Errichtung eines entsprechend zweckgebundenen Gebäudes in direkter Nähe zum S-Bahnhof Planegg. In diesem Gebäude sollen in großem Umfang moderne Radabstellplätze geschaffen und thematisch passende Geschäfte angesiedelt werden können.

Der gegenständliche Bebauungsplan Nr. 11.B.2 soll die bauordnungsrechtlichen Voraussetzungen zur Errichtung eines architektonisch anspruchsvollen Gebäude-Ensembles mit verschiedenen Nutzungsarten schaffen. Hierzu zählt ein zukunftsfähiges Parkhaus im Sinne einer Fahrradgarage („Bike+Ride“) sowie sozialgerechte Wohnungen mit einer verträglichen Ergänzung durch Büro- und Praxisräume, ein Kiosk sowie sonstige, nicht störende Gewerbebetriebe.

2 Anwendbarkeit des § 13a BauGB

Der gegenständliche Bebauungsplan Nr. 11B.2 „Bahnhof Südwest“ wird gemäß § 13a BauGB als Bebauungsplan der Innenentwicklung aufgestellt. Das hier angewandte beschleunigte Verfahren ist zulässig, nachdem das Vorhaben eine klassische Nachverdichtungsmaßnahme darstellt und die zulässige Grundfläche im Sinne des § 19 Abs. 2 BauNVO unter 20.000 m² liegt. Das Plangebiet steht darüber hinaus zwar in einem engen räumlichen und zeitlichen Zusammenhang mit anderen Bebauungsplänen (BP Nr. 11B.1). Die Addition der Grundflächen beider Bebauungspläne ergeben jedoch eine Gesamtgrundfläche, die weit unter 20.000 m² liegt. Der im direkten Anschluss in Aufstellung befindliche Bebauungsplan zum Sondergebiet „11B.1 Supermarkt am Bahnhof“ wird eine Grundfläche von max. 2.800 m² ermöglichen, das gegenständliche Vorhaben umfasst eine Grundfläche von max. 1.300 m².

Auf dieser Grundlage wird auch von der Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB, von dem Umweltbericht nach § 2a BauGB, von der Angabe, welche umweltbezogenen Informationen verfügbar sind (§ 3

Abs. 4 Satz 2 BauGB) sowie von der zusammenfassenden Erklärung gem. § 6a Abs. 1 und § 10 Abs. 1 BauGB abgesehen.

Darüber hinaus wird gem. § 13a Abs. 2 Nr. 1 BauGB auf die Verfahrensschritte zur frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3 Abs. 1 bzw. § 4 Abs. 1 BauGB verzichtet und die Öffentlichkeit sowie die Behörden und Träger öffentlicher Belange gem. §§ 3 (2) und 4 (2) BauGB direkt am Entwurf beteiligt.

3 Planungsrechtliche Voraussetzungen

Die gegenständliche Planung wurde nach den Vorgaben des Landesentwicklungsprogramms Bayern sowie des Regionalplans München erstellt und widerspricht den Zielen und Grundsätzen beider Planungsinstrumente nicht. Die konkreten Vorgaben von LEP und Regionalplan werden nachfolgend kurz zusammengefasst.

3.1 Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP 2018)

Mit Etablierung eines Fahrradparkhauses (Bike+Ride) innerhalb des gegenständlichen Plangebiets wird dem Grundsatz 1.3.1 entsprochen, der eine integrierte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung zur Berücksichtigung der Anforderungen des Klimaschutzes vorgibt. Darüber hinaus entspricht die gegenständliche Planung der Zielvorgabe 3.2, nach der die vorhandenen Potenziale der Innenentwicklung vorrangig zu nutzen sind. Den Grundsätzen 4.1.3 (Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und der Verkehrserschließung) sowie 4.4 (Radverkehr) wird mit der gegenständlichen Planung ebenfalls in hohem Maße entsprochen.

3.2 Regionalplan München

In Ergänzung der landesplanerischen Vorgaben formuliert der Regionalplan München (Gesamtfortschreibung, Stand: 01. April 2019) weitere, detailliertere Ziele und Grundsätze, die im Zuge der gegenständlichen Planung berücksichtigt wurden. Dies sind zum einen in Kapitel A I Herausforderungen der regionalen Entwicklung die Grundsätze 1.2 (Verbesserung der regionalen Erreichbarkeiten; ÖPNV) und 1.3 (Stärkung der Tangentialverkehre). In Bezug auf das Kapitel B III – Verkehr und Nachrichtenwesen soll hier vor allem auf Ziel 5.1 (Weiterentwicklung von Park- and-Ride-Plätzen zu Mobilitätsstationen), Ziel 3.2 (Ausbau von Stellplätzen und Bike-and-Ride-Anlagen, insbesondere an Haltepunkten des ÖPNV) verwiesen werden. Grundsätzlich spielen auch diverse weitere Ziele und Grundsätze eine entscheidende Rolle für die gegenständliche Planung. Zusammengefasst seien hier im Kapitel B V – Kultur, Freizeit und Erholung die Ziele 2.1 (Verbesserung der Erreichbarkeit von Freizeiteinrichtungen, insbesondere im ÖPNV) und 2.2 (Ausbau der Rad- und Wanderwege; hier: Verknüpfung der Radwege mit den Haltepunkten des ÖPNV zur Verbesserung der Erreichbarkeit und Förderung der ÖPNV-Nutzung) genannt.

3.3 Flächennutzungsplan Planegg

Der Flächennutzungsplan der Gemeinde Planegg ist in seiner noch aktuellen Fassung aus dem Jahr 1999 wirksam und bedurfte aufgrund der stark veränderten Bedingungen und Ansprüche des Großraums München einer generellen Überarbeitung.

Im derzeit noch wirksamen Flächennutzungsplan ist das Plangebiet noch als Teil der zwischenzeitlich durch die Gemeinde erworbenen Bahnflächen dargestellt, an die östlich ein privater Parkplatz angrenzt. Im Westen befinden sich darüber hinaus auch weiterhin Flächen für Bahnanlagen. Im neuen FNP ist das Plangebiet als gemischte Baufläche (Mischgebiet) ausgewiesen, da die Gemeinde die in ihrem Eigentum befindlichen Flächen sinnvoll überplanen und nutzen möchte, wurde das gesamte Plangebiet im Rahmen der Neuaufstellung des Flächennutzungsplans als Mischbaufläche dargestellt. Die Gesamtfortschreibung des FNP ist inzwischen genehmigt, die Rechtswirksamkeit ist in Kürze zu erwarten.

4 Das Plangebiet

4.1 Lage, Größe und aktuelle Nutzung

Der Geltungsbereich des gegenständlichen Bebauungsplans umfasst die Flurstücksnummern 420/9, 420/15 (Teilfläche), 420/24, 420/25, 543/1 (Teilfläche) sowie 547 der Gemarkung Planegg und umfasst eine Fläche von **ca. 0,28** ha. Das Plangebiet liegt damit rund 30 m nördlich der Gemeindegrenze und schließt im Westen direkt an das Bahnbetriebsgelände der Bahnlinie München - Innsbruck und der S-Bahn (Tutzing - Erding) an. Im Norden befindet sich die Unterführung mit kleinem Bahnhofskiosk, während im Osten des Geltungsbereichs ein großflächiger, in Privateigentum befindlicher Parkplatz liegt. Dieser Parkplatz ist aktuell der aktiven Gastwirtschaft Heide-Volm zugeordnet, die neben vergleichsweise großen Gasträumen auch über einen großflächigen Biergarten verfügt. Im Nordosten des Geltungsbereichs bildet ein untergeordneter Kreisverkehr mit Gehölzbewuchs den Bahnhofplatz.

4.2 Bodenbeschaffenheit, Altlasten und Denkmäler

Baugrund und Bodenbeschaffenheit

Das Plangebiet befindet sich innerhalb der Münchener Schotterebene. Demnach sind hier grundsätzlich vor allem hochwürmzeitliche Schmelzwasserschotter der Niederterrasse anzutreffen. Diese setzen sich vor allem aus wechselnd sandigen oder steinigen, zum Teil schluffigen Kiesen zusammen. Die Baugrundsituation im Plangebiet ist jedoch vor allem durch die Tatsache geprägt, dass es sich hier im gesamten Geltungsbereich um eine Auffüllung und somit um Flächen mit möglichen Bodenverunreinigungen und ggf. Kampfmitteln handelt.

Der Grundwasserstand liegt im Gebiet des Bebauungsplans rund 20 m unter Geländeoberkante und ist deshalb für die gegenständliche Planung nicht von Belang.

Altlastensituation

Aufgrund der bekannten Auffüllungstätigkeiten in der Vergangenheit stand das Vorliegen einer Altlast im Bereich des überplanten Grundstücks zu befürchten. Die Gemeinde Planegg hat das Büro mplan eG (München) mit einem Baugrund- und Altlastengutachten (Stand 08.08.2019) für den gesamten Geltungsbereich beauftragt. Hierzu wurden an fünf verschiedenen Standorten im Plangebiet Bohrungen durchgeführt und Bodenproben entnommen.

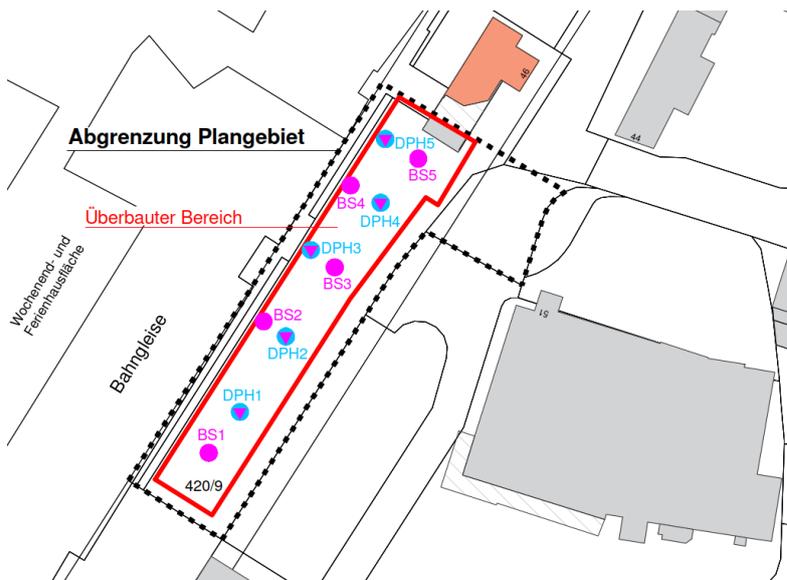


Abbildung 1: Bohrpunkte Bodenproben

Die Ergebnisse der Untersuchungen werden im Folgenden zusammengefasst aus dem Abschlussgutachten zitiert:

„Bei den Erkundungen wurden oberflächennah (bis max. 0,5 m) rollige und bindige Auffüllungen angetroffen. Darunter folgen die quartären Kiese der Münchner Schotterebene. Die Rammsondierungen weisen oberflächennah, ab spätestens 0,6 m uGOK, mitteldichte und dichte Lagerungen auf.

Die chemischen Analysen ergaben in den oberflächennahen Auffüllungen Schadstoffbelastungen, die auf eine Einstufung gem. LVGBT zwischen Z 0 und Z 2 hindeuten. Die vorhandenen Auffüllungen sind gemäß den Vorgaben des Abfallrechts zu handhaben (Aushub mit Aushubüberwachung, Zwischenlagerung, Beprobung, Deklarationsanalytik).

Die oberflächennah aufgeschlossenen locker gelagerten Auffüllungen und weichen Oberböden sind als Baugrund für die Aufnahme von Bauwerkslasten bzw. für die Herstellung befestigter Freiflächen nicht geeignet.

Die im Bereich der Gründungsebene erbohrten dicht gelagerten Terrassenschotter weisen sehr gute Tragfähigkeitseigenschaften auf und sind für die Abtragung von Bauwerkslasten geeignet. Auf Grund ihres geringen Feinkornanteils eignen sie sich zur Versickerung von Oberflächen- und Dachwasser.

Die vorgesehene Gründungstiefe des Gebäudes liegt bei etwa 551,1 NHN und damit größtenteils in frostsicherer Tiefe. Wegen des abschüssigen Geländes im nordöstlichen Bereich ist auf einer Länge von ca. 20 m die geplante Gründungstiefe nicht frostsicher. In diesem Bereich sind Maßnahmen zur Frostsicherheit der Gründung erforderlich (Bodenaustausch, Frostschrütze).

Je nach statischen Erfordernissen kann das Gebäude auf Streifen-, Einzelfundamenten oder einer Bodenplatte gegründet werden.“

Aus diesen Vorgaben lässt sich nach Rücksprache mit dem begutachtenden Büro mplan eG (München) keine generelle Sanierungspflicht ableiten. Es ist jedoch zu berücksichtigen, dass Bodenaushub, der bei Herstellung von Fundamenten, Kellergeschossen und dergleichen anfällt, fachgerecht zu beproben und anschließend entsprechend seiner Zusammensetzung zu entsorgen ist. Erst dann lässt sich eine Gefährdung für den Wirkungspfad Boden - Mensch auch bei anschließender Wohnnutzung ausschließen. Aufgrund der vergleichbaren Gegebenheiten vor Ort sind die gleichen Ergebnisse für das übrige Plangebiet und hier vor allem für den nördlichen Teil des Flurstücks zu erwarten.

Kampfmittel

Der Bahnhof Planegg wurde im zweiten Weltkrieg stark bombardiert. Dies lässt sich anhand von Luftbildaufnahmen aus der Zeit nach dem Krieg (Aufnahme vom 20.04.1945) nachvollziehen. Beim Plangebiet als Teil der ehemaligen Bahnanlagen ist nicht auszuschließen, dass sich im Untergrund noch Kampfmittel (Blindgänger, Granaten, etc.) befinden.

Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass sich im Plangebiet eine allgemeine Gefährdungslage durch potentielle Kampfmittel bisher nicht ausschließen lässt und sich hieraus eine besondere Verantwortung des Bauherrn ergibt, vor Durchführung von Untergrundeingriffen entsprechende Voruntersuchungen durchzuführen. Unter Umständen dürfen die Aushub- und Bauarbeiten nur unter ständiger Beobachtung des Kampfmittelbeseitigungsdienstes durchgeführt werden.

Bodendenkmäler

Innerhalb des Geltungsbereichs sowie in seinem direkten Umfeld befinden sich keine Bodendenkmäler, die durch die gegenständliche Planung beeinträchtigt werden könnten. Das nächstgelegene Bodendenkmal bildet das rund 250 m südlich gelegene Reihengräberfeld des frühen Mittelalters (D-1-7834-0040). Jenseits der Bahntrasse, etwa 370 m westlich des Geltungsbereichs liegen die untertägigen, frühneuzeitlichen Befunde und Funde im Bereich der Katholischen Wallfahrtskirche Maria Eich (D-1-7834-0376), die jedoch ebenfalls vom gegenständlichen Vorhaben nicht betroffen sind. Die Schlossanlage von Planegg liegt rund 650 m östlich des Plangebiets, ist denkmalschutzrechtlich hier jedoch nicht relevant.

5 Planung

5.1 Städtebauliches Grundkonzept

5.1.1 Zielsetzung der Planung

Ziel der Planung ist die Errichtung eines kombinierten Gebäudes mit besonderen Nutzungen im Sinne von Fahrradparken (Radstation) und sozialgerechtem Wohnen, die um weitere direkt und indirekt damit verbundene Nutzungen erweitert werden können. Neben einem bereits geplanten Kiosk ist hier u.a. die Ansiedelung gemeinnütziger Einrichtungen, aber auch, Büros oder Gewerbe denkbar.

Mit der Entwicklung eines nutzerfreundlichen und strategisch gut verorteten Fahrradparkhauses strebt die Gemeinde eine Erleichterung des Umstiegs vom Auto auf das Fahrrad und die Bahn an. Hierdurch soll auch dem Klimaschutz Rechnung getragen werden, indem sich die Schadstoff- und Feinstaubbelastung deutlich reduziert. Darüber hinaus soll in den oberen Stockwerken des Gebäudes (ab EG Höhenweg) eine Wohnnutzung im niedrigen Preissegment etabliert werden, um den akuten Bedarf an sozialgerechten Wohnungen in Planegg zu reduzieren. Die Gemeinde sieht es hier als ihre Pflicht an, auf gemeindeeigenem Grund entsprechenden Wohnraum zu schaffen und stellt sich dieser Herausforderung im Plangebiet trotz der vorliegenden Konflikte (v.a. Immissionen).

5.1.2 Lage des Plangebiets und Umgebungsbebauung

Das Plangebiet befindet sich im direkten Anschluss an den S-Bahnhof Planegg. Die gesamte Umgebung stellt eine klassische Mischbebauung mit gastronomischer, gewerblicher sowie einer bisher leicht untergeordneten Wohnnutzung dar, die sich jedoch in Richtung Bahnhofstraße deutlich erhöht. Ziel der gegenständlichen Planung ist die Etablierung eines multifunktionalen Quartiers im direkten Anschluss an den bestehenden S-Bahnhof sowie den neu entstehenden Busbahnhof und damit eine bewusste Stärkung des nichtmotorisierten Individualverkehrs in Verbindung mit dem Öffentlichen Personennahverkehr.

Der Geltungsbereich umfasst ausschließlich Flächen im Zusammenhang bebauter Ortsteile, so dass hier von einer klassischen Innenentwicklung / Konversion gesprochen werden kann. Aus diesem Grund wird der Bebauungsplan Nr. 11B.2 „Bahnhof Südwest“ als Bebauungsplan der Innenentwicklung im Sinne des § 13a BauGB aufgestellt (vgl. Kap. 2).

Nachdem sowohl das Plangebiet als auch die tatsächliche Umsetzung und Verwaltung der neu entstehenden Gebäude in Gemeindehand liegen, wurde der Festsetzungskatalog generell etwas offener gefasst. Grundsätzliches Ziel der Planung ist jedoch, den höchsten, im Plangebiet denkbaren Schutzgrad (hier: Wohnnutzungen) anzunehmen und über entsprechende Festsetzungen zu gewährleisten.

5.2 Grünordnerisches Konzept

Trotz urbaner Lage und der Entwicklung eines städtischen Quartiers, soll das Plangebiet mit entsprechenden Pflanzmaßnahmen versehen werden. Das grünordnerische Festsetzungskonzept sieht hierzu die folgenden Maßnahmen vor:

Eingrünung des Gebäudes

Zwischen dem festgesetzten Baufenster und den neu zu errichtenden Fuß- und Radwegen sind zu begrünende Flächen festgesetzt worden, die das künftige Gebäude eingrünen und einen Pufferstreifen zwischen den öffentlichen Verkehrsflächen und der jeweiligen Nutzung innerhalb der Gebäude bilden sollen. Hierbei handelt es sich um eine zu begrünende Fläche gem. § 9 Abs. 1 Nr. 25 BauGB.

Alle Bauflächen zwischen der künftigen Gebäudeaußenwand und den Fuß- und Radwegflächen, die nicht für eine Bebauung herangezogen werden, sind als zu begrünende Flächen herzustellen und zu pflegen. Die Grünflächen sind mit heimischen, standortangepassten Sträuchern zu bepflanzen und so zu pflegen, dass die Belichtungsverhältnisse innerhalb des Gebäudes nicht beeinträchtigt werden.

Eingrünung des Plangebiets nach Westen

Darüber hinaus ist an der westlichen Geltungsbereichsgrenze ebenfalls eine Eingrünung vorgesehen, die das Bahnbetriebsgelände und die dort zu errichtende Einzäunung optisch vom Plangebiet und dem Höhenweg trennt. Die Gestaltung der Bepflanzung wird mit der Deutschen Bahn abgestimmt um die Zugänglichkeit von Bahnanlagen zu Wartungszwecken nicht zu beeinträchtigen. Aufgrund des Vorkommnisses der Blauflügeligen Ödlandschrecke werden zur Sicherung und Optimierung der lokalen Population hier Verbund- und Trittsteinflächen sowie Ersatzhabitate entwickelt (vgl. Kap. 6).

5.3 Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan

Wie bereits in Kapitel 3.3 beschrieben, liegt inzwischen die Genehmigung des neuen FNPs vor. Das Plangebiet ist als Mischbaufläche ausgewiesen, so dass sich Flächennutzungsplan und Bebauungsplan Nr. 11.B.2 „Bahnhof Südwest“ in ihrer Nutzung nicht widersprechen.

5.4 Mobilitätskonzept und Verkehrserschließung

Das Plangebiet befindet sich im direkten Anschluss an den S-Bahnhof Planegg, der aus beiden Richtungen im 20-Minutentakt angefahren wird. Die S6 verkehrt hier zwischen Tutzing und Erding und verbindet die Gemeinde Planegg so auf kurzem Weg mit dem Bahnhof München Pasing, der einen Umstieg in Züge zu diversen weiteren Zielen ermöglicht. Darüber hinaus soll im direkten Umfeld des Plangebiets mittelfristig ein neuer Busbahnhof entstehen, der den öffentlichen Personennahverkehr hier weiter stärken wird. Die Interimslösung des Busbahnhofs ist bereits realisiert.

Die Planung selbst umfasst ein sog. Fahrradparkhaus (Bike + Ride), das den Pendlern des Planegger Bahnhofsareals die Anfahrt bzw. Weiterfahrt mit dem Fahrrad ermöglichen soll. Dabei wird auf direktem Weg die Nutzung des nichtmotorisierten Verkehrs gefördert und ein Umstieg auf den öffentlichen Personennahverkehr unterstützt.

Darüber hinaus befindet sich der Bahnhofsvorplatz am direkten Ende der Bahnhofstraße - das Plangebiet ist somit aus verkehrstechnischer Sicht bereits heute an das Straßennetz angebunden.

Stellplätze

Aufgrund der besonderen Nutzungsstruktur des Plangebiets wurde ein an die Zielsetzungen der Planung angepasster Stellplatzschlüssel erarbeitet. Dieser basiert auf verschiedenen Annahmen, die im Folgenden dargestellt und begründet werden.

Die neu entstehenden Gebäude sollen in den Untergeschossen und Zwischenterrassen im Erdgeschoss großflächige Abstellmöglichkeiten für Fahrräder bieten, um so möglichst vielen Pendlern eine klimaneutrale Anreise zum Bahnhof zu ermöglichen. Geplant ist ein attraktives Fahrradparkhaus eine sog. ‚Radstation‘ mit bis zu 500 Fahrradstellplätzen im Untergeschoß, d.h. auf der Ebene des Bahnhofsplatzes. Eine ‚Radstation‘ definiert sich als witterungsgeschütztes, bewachtes Fahrradparken mit Fahrradservice (mind. einfache Reparaturen) und Fahrradvermietung. Je nach Betreiberkonzept kann eine angemessene Anzahl an vermieteten Stellplätzen u.a in Fahrradboxen zur Verfügung gestellt werden. Mindestens 150 weitere Fahrradstellplätze können auf der Ebene des Höhenwegs in Einhausungen nachgewiesen werden. Ziel der gegenständlichen Planung ist somit die aktive Förderung des Umstiegs vom motorisierten Individualverkehr auf den nicht motorisierten Individual- und Personennahverkehr. Damit verbunden ist der Wunsch, Fahrzeuge und somit notwendige Stellplätze in erheblichem Maße zu reduzieren.

Darüber hinaus sollen in den Gebäuden Wohn- und Gewerbenutzungen zulässig sein. Ziel der Planung ist dabei die Umsetzung von sozialgerechtem Wohnen in vergleichsweise kleinen Wohneinheiten. Die Festsetzung von Stellplätzen in Relation zur Anzahl der Wohnungen wird hier als nicht zielführend erachtet, da die angestrebte Zielgruppe mit hoher Wahrscheinlichkeit mehrheitlich über kein eigenes Fahrzeug verfügt. Darüber hinaus sollen auch die künftigen Bewohner des Quartiers aktiv zu einer Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs beitragen und aufgrund der Wohnlage verstärkt den öffentlichen Personennahverkehr und / oder das Fahrrad nutzen. Die Zahl der Fahrradstellplätze wird deshalb auf zwei Stellplätze pro Wohneinheit erhöht.

Der Bebauungsplan setzt eine Geschoßfläche von 2.800 m² fest. Davon werden ca. 150 m² dem gewerblich genutzten Teil des Fahrradparkhauses (Fahrradwerkstatt etc.) zugeordnet.

Der Stellplatzschlüssel wird wie folgt festgesetzt.

Wohnen: 0,5 Stp je Wohneinheit (BayBO: 1 Stp je WE)

Verwaltungs-/Büroräume/Einzelhandel: 1 Stp /80 m² HNF (BayBO: 1 Stp/40 m²)

Nicht-störendes Gewerbe: 1 Stp/ 150 m² HNF (BayBO: 1Stp/ 70-100 m²)

Schank- und Speisewirtschaften: 1 Stp je 15 m² Gastraumfläche (BayBO: 1 Stp/ 10 m²)

Kiosk: 1 Stp je 40 m² HNF (BayBO: 1 Stp/40 m²)

Beherbergung: 1 Stp. je 10 Betten (BayBO: 1 Stp. je 6 Betten)

Sonstige: 1 Stp/60 m² HNF (Sonstige: Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke)

In untenstehender Auflistung wird für das Planungskonzept gemäß Abbildung 3 (S. 16) die Anzahl der tatsächlich nachzuweisenden Stellplätze anhand unterschiedlicher Nutzungsvarianten ermittelt. Die Berechnungen beziehen sich auf die im Konzept geplante Geschoßfläche von ca. 2.600 m².

Tabelle 1: Stellplatznachweis - Nutzungsvarianten

	Variante 1	Variante 2	Variante 3
	- 18 Wohnungen (1.350 m ² Wfl.) - Büros (140 m ² (z.B. für Würmtal- insel, Regionalwerk o.ä.) - Kiosk (90 m ²)	- 20 Wohnungen (1.490 m ² Wfl.) - Kiosk (90 m ²)	Mischnutzung - Büros (300 m ² (20%)) - Wohnen: 16 WE 1.190 m ² (80 %) - Kiosk (90 m ²)
Wohnen - 0,5 Stp je WE (BayBO: 1 Stp je WE)	9 Stp (18 Stp gem. BayBO)	10 Stp (20 Stp)	8 Stp (16 Stp)
Kiosk: 1 Stp je 40 m² (BayBO: 1 Stp je 40 m ² HNF)	3 Stp (3 Stp)	3 Stp (3 Stp)	3 Stp (3 Stp)
Büros etc.: 1 Stp je 80 m² HNF (BayBO 1 Stp je 40 m ² HNF)	2 Stp (4 Stp)		4 Stp (8 Stp)
Fahrradservice	1 Stp (2 Stp)	1 Stp (2 Stp)	1 Stp (2 Stp)
Gesamt	15 Stp (27 Stp)	14 Stp (25 Stp)	16 Stp (29 Stp)

z. B. (20) Stellplatzanzahl gem. den Richtlinien der BayBO in Klammern

Wie die dargestellten Beispiele zeigen, ermöglichen die o.g. Vorgaben zur Berechnung der erforderlichen Stellplätze eine flexible bauliche Nutzung. Im Mittel entsprechen die Vorgaben für die dargestellten Mischnutzungen einem Stellplatzschlüssel von 0,56 gegenüber den Richtlinien der Bayer. Bauordnung

Dieser Stellplatzschlüssel erscheint für das Baugebiet angemessen, da die Neubebauung hervorragend an das Mobilitätsdrehkreuz S-Bahnhof Planegg angebunden ist. Zudem steht insbesondere für die Besucher im Straßenraum, sowie auf dem fußläufig erreichbaren P+R-Platz West ausreichend kostenloser Parkraum zur Verfügung.

Die Umsetzung der für den Kiosk im Untergeschoss des Gebäudes notwendigen Besucherstellplätze wird auf dem künftigen Bahnhofsvorplatz ermöglicht. Die relevante Geschossfläche ermittelt sich aus den künftigen Obergeschossflächen, geschlossenen Wintergärten, dem Kiosk mit Nebenflächen und dem gewerblich genutzten Anteil des Fahrradparkhauses. Nicht in die Berechnung eingegangen sind die sonstigen Fahrradstellplätze, Kellerräume sowie mögliche Balkone, Terrassen und Loggien und die nicht nutzbaren Dachgeschossflächen. Künftige Treppenhäuser und sonstige Nebenanlagen in

Vollgeschossen sind jedoch Teil der Gesamtgeschossfläche, da deren Dimensionen zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht feststehen und ein Abzug daher nicht möglich ist.

Im Ergebnis werden bei Umsetzung der Planung also ca. 15 Stellplätze erforderlich. Diese sollen im Bereich nördlich des Plangebiets (Fl.-Nr. 420/7 und 420/8) auf dem bereits bestehenden Parkplatz nachgewiesen werden. Im Zuge der nördlich des Busbahnhofs für die kommenden Jahre anvisierten Planungen werden die notwendigen Stellplätze für das gegenständliche Vorhaben mitberücksichtigt und in der dort neu zu errichtenden Tiefgarage mit untergebracht.

5.5 Grundzüge des Festsetzungskonzepts

5.5.1 Art der baulichen Nutzung

Im Rahmen der Festsetzungskonzeption wurde der Gebietstyp Mischgebiet im Sinne des § 6 BauNVO festgelegt. Mischgebiete dienen dem Wohnen und der Unterbringung von Gewerbebetrieben, die das Wohnen nicht wesentlich stören. Das Fahrradparkhaus soll als sogenannte Radstation teilweise gewerblich betrieben werden. Zusätzlich werden Fahrradstellplätze im Erdgeschoss (den Zwischenterrassen) angeboten, die nicht gewerblich angeboten werden.

Neben den generell zulässigen Nutzungen des Mischgebiets sind auch Schank- und Speisewirtschaften und Beherbergungsbetriebe als zulässig definiert. Diese Nutzungen sind innerhalb des MI aus städtebaulicher Sicht nicht gänzlich abzulehnen und können bei entsprechender Eignung und Ausgestaltung zugelassen werden. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt wird aufgrund der Nähe zur Gastwirtschaft Heide Volm keine gastronomische Einrichtung im Geltungsbereich angestrebt. Wird zu einem späteren Zeitpunkt im Rahmen einer Nutzungsänderung eine zusätzliche Gastwirtschaft beantragt, so ist deren Verträglichkeit mit den bestehenden gastronomischen Einrichtungen und mit den übrigen Nutzungen (v.a. Wohnen) nachzuweisen. Auch die entsprechenden - zusätzlich zur bisherigen Annahme - notwendigen Stellplätze sind dann nachzuweisen.

Unter Anwendung des § 1 Abs. 6 Satz 1 BauNVO werden sowohl Vergnügungsstätten, als auch Tankstellen grundsätzlich ausgeschlossen. Aus Sicht der Gemeinde widersprechen beide Nutzungen in hohem Maße der städtebaulichen Zielvorstellung des gegenständlichen Quartiers, das eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs fördern und ein qualitativvolles Ambiente im Bahnhofsumfeld generieren soll. Der mit Vergnügungsstätten in Bahnhofsnähe oft verbundene „Trading-Down-Effekt“ hätte Auswirkungen auf das gesamte Quartier und soll hier unbedingt vermieden werden.

Nachdem die Zielrichtung der gegenständlichen Planung ein Zeichen für den Klimaschutz und klimafreundliche Fortbewegungsmittel setzen soll, ist die Zulässigkeit von klassischen Tankstellen, neben dem Aspekt des sehr ungünstigen Standortes, auch unter diesem Aspekt abzulehnen.

Aufgrund der geplanten Nachverdichtung sowie der Tatsache, dass die Fläche u.a. aufgrund ihrer Größe für einen Gartenbaubetrieb nicht geeignet ist, werden Betriebe des Gartenbaus ausgeschlossen.

Eine Wohnnutzung ist gem. § 1 Abs. 7 Nr. 2 BauNVO im Untergeschoss nicht zulässig, da hier vor allem das Bike + Ride – Konzept und ansonsten eine öffentlichkeitswirksame Nutzung wie z.B. Kiosk oder Einzelhandel vorgesehen sind.

5.5.2 Maß der baulichen Nutzung

Zur Steuerung des zulässigen Maßes der baulichen Nutzung wurden für die innerhalb des Geltungsbereichs liegenden und durch Nutzungskordel getrennten Bereiche jeweils zulässige Geschossflächen als Maximalmaß, maximale Wandhöhen über Normalhöhe Null (NHN) und maximal zulässige Anzahl an Vollgeschossen festgesetzt.

Begründung der Überschreitungen der Obergrenzen i.S.v. § 17 Abs. 2 BauNVO

Vorab ist darauf hinzuweisen, dass die Baunutzungsverordnung (BauNVO) flächendeckend im gesamten Bundesgebiet gültig ist, somit also dieselben Obergrenzen der einzelnen Gebietskategorien in Innenstädten, wie in ländlichen Gebieten vorgegeben werden.

Die Obergrenzen können nach § 17 Abs. 2 BauNVO überschritten werden, wenn besondere städtebauliche Gründe es erfordern, die Überschreitung durch Umstände oder Maßnahmen ausgeglichen sind bzw. werden, durch die sichergestellt ist, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt, nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden, die Bedürfnisse des Verkehrs befriedigt werden, und sonstige öffentliche Belange nicht entgegenstehen.

Im Baugebiet geht die Nutzungsdichte über die Obergrenze des § 17 Abs. 1 BauNVO hinaus. Festgesetzt ist eine max. Grundfläche von 1300 m². Bezogen auf das private Baugrundstück von 1629 m² errechnet sich eine zulässige GRZ von 0,8 und entspricht damit der gem. § 19 Abs. 4 Satz 2 BauNVO zulässigen Überschreitung. In der gegenständlichen innerörtlichen Lage ist dies städtebaulich vertretbar.

Diese Überschreitung der Obergrenze ist aus folgenden besonderen städtebaulichen Gründen erforderlich und begründet sich aus der besonderen örtlichen Situation:

Durch die Lage in direkter Nähe zum Bahnhof ist hier eine angemessene Dichte zu erreichen, um den zu erreichenden städtebaulichen Umständen (verkehrsarmes Wohnen, kurze Wege, flächensparende Bauweise) gerecht werden zu können. Lage und Baustrukturen sind im Vorfeld der Bauleitplanung geprüft und entwickelt worden.

Die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse sind durch diese Überschreitung nicht beeinträchtigt. Eine ausreichende Belichtung und Belüftung ist gewährleistet. Darüber hinaus sind Festsetzungen im Bebauungsplan zum Lärmschutz vorgesehen.

Die hohe bauliche Dichte ist auch in Anbetracht einer guten Anbindung an das Bahn-Netz angemessen - sonstige öffentliche Belange stehen den geplanten Nutzungsüberschreitungen nicht entgegen.

Gem. § 20 Abs. 3 Satz 1 BauNVO ist die Geschossfläche nach den Außenmaßen der Gebäude in allen Vollgeschossen zu ermitteln. [Hierbei sind die Flächen von Aufenthaltsräumen in anderen Geschossen als Vollgeschossen bei der Geschossflächenberechnung mitzurechnen.](#) Bei der gegenständlichen Größe des privaten Baugrundstücks von 1629 m² und einer zulässigen GF von max. 2800 m² beträgt die GFZ 1,72. Das vorliegende Bauvorhaben überschreitet zwar die gem. § 17 Abs. 1 BauNVO zulässige GFZ in Mischgebieten von 1,2, liegt in seiner Baudichte aber unterhalb einzelner am Bahnhof vorhandener Gebäude (z.B. 5-geschossiges Gebäude Ecke Hofmarkstraße).

Grundflächen und Wandhöhen wurden so definiert, dass die neu entstehenden Gebäude den gewünschten städtebaulichen Rahmen im Bahnhofsumfeld bilden. Nach gegenwärtigem Planstand können unter anderem Einzelgebäude, die über Schallschutzverglasungen o.ä. im westlichen Teil sowie eine gemeinsame Untergeschosszone miteinander verbunden sind, entstehen. Als Untergeschoss sind dabei alle Geschosse definiert, deren Deckenunterkante unterhalb des westlich verlaufenden Höhenwegs und somit unterhalb der festgesetzten FOK für das Erdgeschoss liegt. Bei Umsetzung von miteinander verbundenen Einzelgebäuden oder eines Gesamtgebäudes innerhalb des Bauraums entsteht eine Riegelbebauung mit einer Gesamtlänge von etwa 100 m, weshalb Gebäudelängen über 50 m zulässig sind.

Begründung der zulässigen Unterschreitung der OK FFB EG um 0,6 m

Vor dem Hintergrund der noch zu definierenden Höhenlage des künftigen Höhenwegs eröffnet die mögliche Unterschreitung der OK FFB EG einen städtebaulich vertretbaren Spielraum für die Objektplanung, u.a. um bei den noch genauer zu definierenden lichten Raumhöhen ein doppelstöckiges Fahrradparken zu ermöglichen.

5.5.3 Bauweise und Baugrenzen

Ziel der Planung ist die Errichtung von mehreren, in ihrer Höhenwirkung voneinander getrennten Gebäuden im Bereich des Flurstücks 420/9. Die Gebäude sollen aus Schallschutzgründen über eine transparente Glasfassade oder ähnliches verbunden werden können, so dass sich letztlich aus Westen eine zum größten Teil geschlossene Fassadenansicht ergibt.

Darüber hinaus sollen die Gebäude über ein gemeinsames Untergeschoss auf Ebene des Bahnhofsplatzes mit Kiosk und Fahrradgarage verbunden sein, das im weiteren Verlauf nach Süden zunehmend in ein Kellergeschoss übergeht. Aus Westen ist das gesamte Untergeschoss nicht sichtbar, im Bereich des Höhenwegs liegt hier sofort das Erdgeschoss. Auf dem durchlaufenden Erd-/Untergeschoss liegen dann die übrigen geplanten Nutzungen in baulich getrennter - jedoch optional über Nebenanlagen für Fahrräder oder eine Glasfassade verbundener - Form.

Die abweichende Bauweise gem. § 22 Abs. 4 BauNVO ermöglicht eine Grenzbebauung an der Grenze des Grundstücks Fl.Nr. 420/9 zu Fl.Nrn. 420/15 [sowie zur künftigen Grundstücksgrenze](#) zu Fl.Nr. 547, die städtebaulich erwünscht ist und auch in Abstimmung mit der DB vollzogen wird.

Begründung der zulässigen Überschreitung der Baugrenze

Die Überschreitung der Baugrenze gem. § 16 Abs. 5 BauNVO eröffnet einen städtebaulich vertretbaren Spielraum für die Objektplanung für die Umsetzung von **Licht- und** Luftschächten und Balkonen **und ein- oder mehrgeschossigen Vorbauten wie z.B. Wintergärten.**



Ansicht Südost

Abbildung 2: geplante Gebäudeansicht von Osten (Quelle: Architekturbüro Florentin Messner)

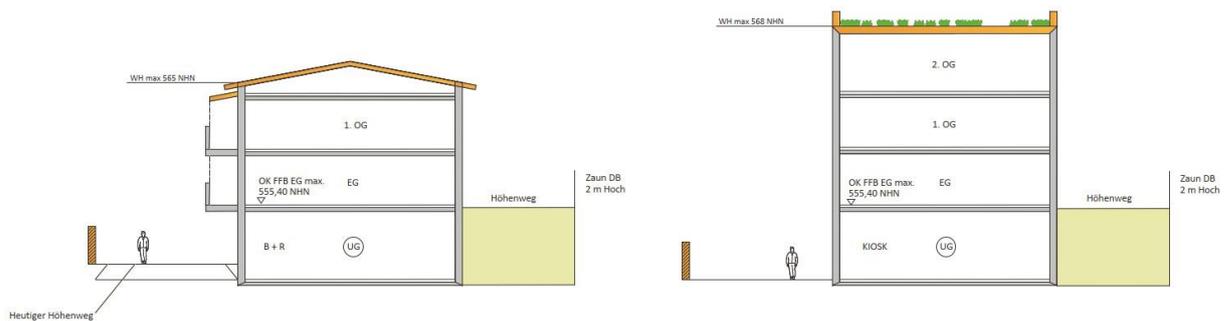


Abbildung 3: Schemaschnitte Bereich II Vollgeschosse und Bereich III Vollgeschosse; o.M.

Grenzabstände

Zur Ermöglichung einer verdichteten Bauweise werden im gegenständlichen Bebauungsplan die Abstandsflächenvorschriften nach Art. 6 der Bayerischen Bauordnung (BayBO) abweichend geregelt.

Dabei wird im vorliegenden Fall gem. Art. 81 Abs. 2 i.V.m. Art. 6 Abs. 7 Nr. 2 BayBO von der Möglichkeit der Herabsetzung des Maßes der Tiefe der Abstandsflächen Gebrauch gemacht. Einer Verkürzung der Tiefe der Abstandsflächen auf $0,4 H$ stehen im vorliegenden Fall die Belange der ausreichenden Belichtung, Belüftung und Besonnung nicht entgegen. Nach der gesetzlichen Wertung gewährleistet ein Abstand von $0,5 H$ regelmäßig eine ausreichende Belichtung, Belüftung und Besonnung von Grundstücken und Gebäuden und sichert gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse (vgl. Art. 6 Abs. 5 Satz 3 BayBO). **Im Übrigen entspricht die festgesetzte Abstandsflächentiefe von $0,4 H$ der Novelle der BayBO, die am 1.2.2021 in Kraft treten wird.**

Im vorliegenden Fall ist dies aufgrund der umgebenden Nutzung der Nachbargrundstücke, nämlich Gleisanlagen der DB im Nordwesten (Bahnbetriebsanlagen, die nicht zur Bebauung geeignet sind und

auf denen auch in Zukunft kein Baurecht bestehen wird), öffentliche Verkehrsflächen im Bereich des Bahnhofsvorplatzes (im Eigentum der Gemeinde), öffentlichen Verkehrsflächen sowie einem privaten Parkplatz im Südosten (wird aufgrund seiner Zuordnung zur angrenzenden Gastwirtschaft auch weiterhin als Parkplatz benötigt; zum gegenwärtigen Zeitpunkt wird der gesamte Bereich im Rahmen eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans überplant und der Parkplatz auch weiterhin als solcher festgesetzt) und öffentlichen Verkehrsfläche im Süden (Bebauung ist 9 m von der Grenze abgerückt, um die Aufstellfläche für die Feuerwehr zu sichern), auch durch eine Tiefe der Abstandsflächen von 0,4 H gewährleistet. Im Norden grenzt die geplante Bebauung an das gemeindeeigene Grundstück mit Bahnunterführung. Der bestehende Bahnhofsschalter wird im Zuge der Planungsumsetzung abgebrochen. Der Bahnhofskiosk bleibt vorerst bestehen und wird anschließend in den Bauraum verlegt. Die abweichende Bauweise gem. § 22 Abs. 4 BauNVO ermöglicht hier eine einseitige Grenzbebauung (vgl. Kap. 5.5.3 der Begründung sowie Ziffer A 3 der Satzung). Das geplante Gebäude soll, in Absprache mit der Deutschen Bahn, bewusst im direkten baulichen Anschluss an die bestehende Bahnunterführung entstehen und diese nach Süden erweitern. **Die ausreichende Belüftung und Belichtung ist beim geplanten Bauvorhaben trotz reduzierter Abstandsflächen auch zwischen den einzelnen Baukörpern sichergestellt. Die betroffenen Wohnungen können im Gegensatz zu sonst üblichen ‚durchgesteckten‘ Grundrissen aufgrund der geplanten Gebäudeausformung nach drei Seiten hin belichtet und belüftet werden. Durch die Festlegung von 0,4 H ergibt sich zwischen den Gebäuden/Gebäudeteilen ein Gesamtabstand, der der Summe der beiderseitigen Tiefen der Abstandsflächen entspricht.**

Die Festsetzung der abweichenden Abstandsflächen rechtfertigt sich in städtebaulicher Hinsicht vor dem Hintergrund des Planungsziels der Nachverdichtung an dieser integrierten Innenstadtlage. Die Bahnhofstraße als zentrale Achse in Planegg ist durch eine Abfolge von zahlreichen Geschäftsgebäuden, Dienstleistungen und Gastronomiebetrieben mit einer innerörtlichen Dichte der Nutzungen charakterisiert. Viele dieser Grundstücke, wie auch das Plangebiet im gegenständlichen Bebauungsplan, sind zudem schmal geschnitten und können ohne die Verkürzung der Abstandsflächen kaum bebaut werden. Ebenso stehen nachbarschutzrechtlicher Belange einer Herabsetzung der Tiefe der Abstandsflächen nicht entgegen, da das Plangebiet wie dargestellt von öffentlichen Verkehrsflächen, Gleisanlagen der Deutschen Bahn sowie einer privaten Parkplatzfläche umgeben ist, wodurch gleichzeitig eine ausreichende Belichtung und Belüftung sowie keinerlei nachteilige Verschattung gegeben sind.

Die geplante Regelung steht auch im Sinne des Gesetzesentwurfs zur Novellierung der BayBO zur Vereinfachung baurechtlicher Regelungen und zur Beschleunigung sowie Förderung des Wohnungsbaus, womit durch eine bessere Ausnutzung von Grundstücken in der Höhe zusätzlicher und dringend benötigter Wohnraum geschaffen wird.

Die für eine Wohnnutzung im Erdgeschoss im Osten eventuell zu errichtende Schallschutzwand entspricht dem Nachbarschaftsrecht der Bayerischen Bauordnung. Gemäß Art. 6 Abs. 9 Satz 1 Nr. 3 ist die Errichtung von Stützmauern und geschlossenen Einfriedungen bis zu einer Höhe von 2 m ohne eigene Abstandsflächen zulässig. Falls die ggf. zu errichtende Schallschutzwand Abstandsflächen zu den benachbarten Grundstücken Fl.Nr. 543 und 544 auslöst, ist dies aufgrund der weiterhin

bestehenden und langfristig auch im Rahmen der benachbarten Entwicklungen geplanten Nutzung als privater Parkplatz unproblematisch.

5.5.4 Ver- und Entsorgung

Energieversorgung

Das Plangebiet ist aufgrund seiner Lage im direkten Anschluss an bereits bestehende bauliche Anlagen an die Energieversorgungsleitungen der bayernnetz angeschlossen. Darüber hinaus verläuft im Süden des Geltungsbereichs eine bestehende Mittelspannungsleitung (Kabel).

Trinkwasserversorgung

Ähnlich der Situation bei der Energieversorgung ist auch die Trinkwasserversorgung des Plangebiets durch die im näheren Umfeld des Geltungsbereichs verlaufenden Wasserleitungen gesichert.

Schmutzwasserbeseitigung

Das Schmutzwasser wird über den vorhandenen bzw. geplanten Schmutzwasserkanal zum Hauptsammler geleitet und von dort in die städtischen Klärwerke der Stadt München (Gut Marienhof und Großlappen) geleitet.

5.5.5 Bodenversiegelung und Umgang mit Niederschlagswasser

Die künftige Bodenversiegelung umfasst die neu zu errichtenden Baukörper sowie die anzulegenden Fuß- und Radwegflächen, die nicht in wasserdurchlässiger Form hergestellt werden können. Teile des Geltungsbereichs (bestehender Fußweg) sind bereits heute versiegelt, der größte Teil des Plangebiets ist jedoch derzeit als Schotterfläche sowie mit Gehölzen bewachsener Streifen ausgebildet und wird künftig in hohem Maße versiegelt. Nebenanlagen und Nebengebäude sind nicht zulässig, so dass sich die Bodenversiegelung nicht über das im Rahmen der Festsetzungen zulässige Maß erhöhen kann.

Das gesamte anfallende Niederschlagswasser muss vollständig innerhalb des Baugrundstücks versickert werden. Die im Bereich vorkommenden Böden werden gem. dem vorliegenden Baugrundgutachten (Baugrund- und Altlastengutachten v. 08.08.2020, Firma mplan eG) als durchlässig bewertet (Kf-Wert $7,0 \cdot 10^{-4}$ m/s). Das anfallende Niederschlagswasser der Privatgrundstücke kann zur Entlastung des Entwässerungssystems genutzt bzw. auf dem Grundstück versickert werden. Eine Nutzung des Niederschlagswassers z.B. für die Toilettenspülung wird ausdrücklich empfohlen. Das Niederschlagswasser der privaten Flächen kann z.B. in einem kombinierten System aus Rigolen und Sickerschächten vollständig versickert werden. Das Niederschlagswasser der öffentlichen Verkehrsflächen kann beispielweise unterirdisch in Rohrrigolen vollständig versickert werden. Die Niederschlagswasserentsorgung kann aufgrund der Beschaffenheit des Untergrunds auch bei ungünstigen Verhältnissen (z.B. bei Platzregen nach langer Trockenheit, Schneeschmelze bei gefrorenem Boden) bewerkstelligt werden. Eine Einleitung in Bahngrund ist nicht zulässig, wird aber aufgrund der kiesigen Untergrundverhältnisse auch bei Starkregenereignissen nicht notwendig sein.

Im Zuge der Baugenehmigungsplanung ist der Nachweis zu erbringen, ob das Niederschlagswasser gefahrlos innerhalb des Grundstücks versickert werden kann oder ob ggf. Maßnahmen zur Zwischenspeicherung ergriffen werden müssen. Aus Sicht der Niederschlagswasserversickerung und auch aus Gründen des kommunalen Klimaschutzes ist die Etablierung einer entsprechenden Dachbegrünung empfehlenswert. Diese kann auch um begrünte Balkone / Terrassen zwischen den Gebäuden ergänzt werden.

5.5.6 Sonstige Festsetzungen

Geh- und Fahrrechte

Zu Wartungszwecken von Bahnanlagen ist für die Deutsche Bahn entlang der Fläche für Bahnanlagen auf dem Gemeindegrundstück (Fl.-Nr. 420/15 sowie 420/24 und 420/25) der ständige Zugang zu den Gleis- und sonstigen Bahnanlagen zu gewährleisten.

Daraus folgt, dass Bepflanzungen und Bebauungen in diesem Bereich nicht zulässig sind, sofern sie ein Befahren der Fläche behindern. Eine frühzeitige Abstimmung der Pflanzplanung mit der Deutschen Bahn ist demnach zu empfehlen. Die Eintragung einer Grunddienstbarkeit ist weder möglich noch nötig, da der Zugang über eine öffentliche Verkehrsfläche gewährleistet ist.

Weiterhin befindet sich im Bereich des südlichen Höhenwegs ein Mittelspannungskabel (bayerwerk) sowie eine Wasserleitung (Würmtal-Zweckverband), die von Süden nach Norden über den gesamten Höhenweg verläuft und am nördlichen Ende des Geltungsbereichs nach Westen in Richtung Bahngleise abbiegt.

Abgrenzung unterschiedlicher Maße der Nutzungen und Wandhöhen

Die in der Planzeichnung festgesetzte Nutzungskordel trennt hier die Flächen, in denen Gebäude unterschiedlicher Maximalhöhe und mit verschiedenen Maßen der Nutzungen errichtet werden können. Während im nördlichen Teil des Plangebiets auf Höhe des Bahnhofsvorplatzes drei Vollgeschosse zulässig sind, können im südlich daran angrenzenden Teilbereich des Plangebiets Gebäude nur mit bis zu zwei Vollgeschossen errichtet werden (vgl. Kap. 5.5.2), jeweils gemessen ab Ebene Bahnanlagen.

5.6 Immissionen und Emissionen

5.6.1 Immissions- und Erschütterungsschutz

Aufgrund der Lage des Plangebiets im direkten Anschluss zur Bahnlinie München-Mittenwald und zur Gastwirtschaft Heide-Volm mit großem und gut besuchtem Biergarten (sowie entsprechend großem Parkplatz) liegt bei der gegenständlichen Bauleitplanung ein besonderes Augenmerk auf dem Immissions- und Erschütterungsschutz.

Zur rechtssicheren Behandlung dieser Problemstellungen wurde das Büro Möhler + Partner¹ mit der Erarbeitung einer schalltechnischen Untersuchung beauftragt, die die Ein- und Auswirkungen der zukünftigen Verkehrs- und Anlagengeräusche auf und durch das geplante Vorhaben prognostiziert und mit den Anforderungen an den Schallschutz im Städtebau entsprechend der DIN 18005, der 16. BImSchV und der TA Lärm beurteilt. Die Ergebnisse der Untersuchung werden nachfolgend kurz zusammengefasst und sind darüber hinaus dem schalltechnischen Gutachten zu entnehmen.

Verkehrslärm

Aufgrund der direkten Nähe zu den Bahngleisen treten im Ergebnis der schallimmissionstechnischen Untersuchung zum Teil sehr hohe Verkehrslärmpegel auf, die ein entsprechendes Schallschutzkonzept erforderlich machen. Die grundsätzlich zu empfehlende Grundrissorientierung schutzbedürftiger Räume zur lärmabgewandten Seite ist im Rahmen der gegenständlichen Planung nur ausgesprochen schwer umsetzbar, sodass eine schallkonstruktive Lösung notwendig wird. Denkbar ist hier die Installation von (gem. DIN 4109) nicht schutzbedürftigen Vorräumen (verglaste Loggien / Balkone, vorgehängte Fassaden, Schallschutzerker, Wintergartenkonstruktionen, Laubengangschließungen, etc.), zur Sicherstellung der Einhaltung der Beurteilungspegel durch Verkehrslärm vor den schutzbedürftigen Fenstern. Für schutzbedürftige Wohnräume sind grundsätzlich auch spezielle Kastenfenster zulässig, die im teilgeöffneten Zustand noch für ausreichend lärmabschirmende Wirkung sorgen.

Darüber hinaus entstehen aufgrund von Fassaden- und Wandreflexionen Auswirkungen der Planung auf die Nachbarschaft, die im Zuge der schalltechnischen Untersuchung beurteilt wurden. Im Ergebnis ist davon auszugehen, dass sich nach den Maßgaben der 16. BImSchV keine negativen Auswirkungen auf die Nachbarschaft ergeben, aus denen sich Ansprüche auf Entschädigung oder Schallschutzmaßnahmen ableiten lassen.

Anlagenlärm

Im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung wurde Anlagenlärm aus den Sportanlagen des TV Planegg-Krailling sowie aus Gewerbebetrieben (Emeran Braun Gleisbau, Gaststätte Heide-Volm mit Biergarten und Parkplatz sowie künftigem Einzelhandelsbetrieb) betrachtet. Im Ergebnis hat sich gezeigt, dass die Sport- und Freizeitgeräusche aus den westlich der Bahnlinie liegenden Sportanlagen keine Lärmkonflikte im Plangebiet verursachen.

Aus der Biergartennutzung der Gaststätte Heide-Volm werden ebenfalls keine relevanten Lärmkonflikte erwartet, die besondere Schallschutzmaßnahmen erforderlich machen würden. Zu beachten sind hier jedoch die Sondersituationen, in denen innerhalb der Gasträume Veranstaltungen bis nach 23 Uhr stattfinden. In diesem Fall kommt es vor allem im Bereich des Parkplatzes zu Geräuschemissionen nach Veranstaltungsende, die Auswirkungen auf den Schallschutz im Geltungsbereich haben. Hierzu wurden für den Fall, dass in den östlichen Erdgeschossbereichen Wohnungen etabliert werden sollen, Festsetzungen für eine Lärmschutzwand oder vergleichbare Maßnahmen getroffen. Geräusche aus den Innenräumen der Gaststätte sind jedoch vernachlässigbar.

¹ Schallimmissionstechnische Untersuchung, Dezember 2019

Sofern der geplante Supermarkt nicht nachts (22 bis 6 Uhr) beliefert wird, sind im Rahmen der schalltechnischen Untersuchungen keine Lärmkonflikte mit der bestehenden und geplanten Wohnnachbarschaft prognostiziert worden. Die Ladetätigkeiten sollten dabei im Gebäude stattfinden. Die zu erwartenden (relevanten) Geräusche aus dem Kunden- und Anlieferverkehr des Supermarktes werden als vernachlässigbar erachtet, da sie sich zum einen auf die Tagzeiten beschränken und zum anderen in ausreichender Entfernung zu den geplanten Fassaden stattfinden. Problematisch werden die kurzzeitigen Geräuschspitzen im Bereich des Parkplatzes Heide-Volm zu Nachtzeiten betrachtet, da hier die notwendigen Mindestabstände nicht eingehalten werden können.

Erschütterungsschutz

Die baukonstruktive Lösung der Erschütterungsproblematik ist von diversen Parametern abhängig, die zum Zeitpunkt der gegenständlichen Bauleitplanung noch nicht abschließend zu beantworten sind. Aus diesem Grund wurden im Rahmen der Satzung die folgenden Festlegungen getroffen:

Im Bereich des Plangebiets müssen schutzbedürftige Aufenthaltsräume durch technische oder konstruktive Maßnahmen so vor Erschütterungen geschützt werden, dass die maßgeblichen Anhaltswerte (DIN 4150 Teil 2, Ausgabe Juni 1999) in Bezug auf die Erschütterungseinwirkungen eingehalten werden. Darüber hinaus sind die schutzbedürftigen Aufenthaltsräume auch hinsichtlich der sekundären Luftschallimmissionen aus dem Schienenverkehr so zu errichten, dass die gem. TA Lärm vom August 1998, Abschnitt 6.2 vorgegebenen Anforderungen für Geräuschübertragungen innerhalb der Gebäude eingehalten werden. Dabei muss der Sekundärluftschall einen Beurteilungspegel von tags/nachts LAFm $\leq 35/25$ dB und einen mittleren Maximalpegel von tags/nachts $\leq 45/35$ dB einhalten.

Nachdem zum gegenwärtigen Zeitpunkt die baukonstruktiven Lösungen noch nicht abschließend festsetzbar sind, muss die Einhaltung der Grenzwerte in Bezug auf den Erschütterungsschutz im Rahmen des konkreten Bauantrags über ein erschütterungstechnisches Gutachten nachgewiesen werden.

5.6.2 Emissionen

Vom Vorhaben selbst gehen aller Voraussicht nach keine Emissionen aus, die zu einer Beeinträchtigung der umliegenden Nutzungen führen können. Aufgrund der starken Vorbelastungen im Umfeld des Plangebiets (S-Bahnhof, Gaststätte mit Biergarten und Parkplatz, etc.) ist davon auszugehen, dass eventuell entstehende Geräusche durch Gespräche, Fahrräder oder sonstige, mit dem Vorhaben verbundene Schallemissionen unter dem wahrnehmbaren Schwellenwert liegen werden.

5.7 Brandschutz

Die Belange des vorsorgenden und abwehrenden Brandschutzes, wie z.B. eine ausreichende Löschwasserversorgung und eine ausreichende Erschließung für Feuerwehreinsätze sind berücksichtigt, soweit sie Regelungsgegenstand der verbindlichen Bauleitplanung sind.



Abbildung 4: Feuerwehrabfahrt schematisch in Richtung Germeringer Straße; o.M.

In Absprache mit der Kreisbrandinspektion wird die Feuerwehr das Plangebiet über die Bahnhofstraße anfahren. Die erforderlichen zwei Aufstellflächen der Feuerwehrfahrzeuge vor dem Kopfbau

an der Unterführung und am Süden des Plangebiets (Geländeneiveau FFB EG) sind auf den öffentlichen Verkehrsflächen möglich. Die Abfahrt erfolgt über den neuen Höhenweg und den bestehenden Bahnweg in Richtung Germeringer Straße (vgl. Abbildung 4). Hierfür sind alle Schleppkurven entsprechend geprüft und technisch möglich. Der Höhenweg wird zeitgleich mit dem Bauvorhaben errichtet und ist öffentlich zu widmen. Die Anbindung an den heutigen Bahnweg wird bis zur Bezugsfertigkeit fertiggestellt. Die Überführung der bestehenden Fußgängerunterführung ist in Absprache mit der Bahn statisch unproblematisch, zumal es sich um eine Unterführung u.a. auch für Güterzüge handelt.

5.8 Hinweise der Deutschen Bahn

Immobilienrechtliche Belange

Durch die Inhalte, Festlegungen und Zielsetzungen der Bauleitplanung dürfen der gewöhnliche Betrieb der bahnbetriebsnotwendigen Anlagen einschließlich der Maßnahmen zur Wartung und Instandhaltung sowie Maßnahmen zu Umbau, Erneuerung oder ggf. notwendiger Erweiterungen keinesfalls verzögert, behindert oder beeinträchtigt werden. Grenzsteine und Kabelmerkmale sind vor Baubeginn zu sichern. Sie dürfen nicht überschüttet oder beseitigt werden. Erforderlichenfalls sind sie zu Lasten des Bauherrn neu einzumessen und zu setzen. Zur Umsetzung von Maßnahmen darf kein Bahngelände in Anspruch genommen werden, wenn hierzu nicht der Abschluss einer entsprechenden Vereinbarung vorliegt. Abstandsflächen nach der BayBO sind einzuhalten. Werden, bedingt durch die Ausweisung neuer Baugebiete (o.Ä.), Kreuzungen von Bahnstrecken mit Kanälen, Wasserleitungen usw. erforderlich, so sind hierfür entsprechende kostenpflichtige Kreuzungs- bzw. Gestaltungsanträge bei DB AG, DB Immobilien zu stellen. Es wird darauf hingewiesen, dass sämtliche übernommenen Verpflichtungen und Verzichte zu Gunsten der Unternehmen des DB Konzerns –auch soweit sie nicht dinglich gesichert sind-, vom Antragsteller und dessen Rechtsnachfolger vollumfänglich zu berücksichtigen sind. Veränderungen und Maßnahmen an Dienstbarkeitsanlagen bzw. Bahnbetriebsanlagen dürfen nicht ohne Genehmigung des Dienstbarkeitsberechtigten bzw. des Anlagenverantwortlichen erfolgen. Ob Rechte zu Gunsten der Unternehmen des DB Konzerns bestehen, wurde im Rahmen dieser Stellungnahme nicht geprüft.

Infrastrukturelle Belange

Ansprüche gegen die Deutsche Bahn AG aus dem gewöhnlichen Betrieb der Eisenbahn in seiner jeweiligen Form sind seitens des Antragstellers, Bauherrn, Grundstückseigentümers oder sonstiger Nutzungsberechtigter ausgeschlossen. Insbesondere sind Immissionen wie Erschütterung, Lärm, Funkenflug, elektromagnetische Beeinflussungen und dergleichen, die von Bahnanlagen und dem gewöhnlichen Bahnbetrieb ausgehen, entschädigungslos hinzunehmen. Ebenso sind Abwehrmaßnahmen nach § 1004 in Verbindung mit § 906 BGB sowie dem Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG), die durch den gewöhnlichen Bahnbetrieb in seiner jeweiligen Form veranlasst werden könnten, ausgeschlossen. Künftige Aus- und Umbaumaßnahmen sowie notwendige Maßnahmen zur Instandhaltung und dem Unterhalt, in Zusammenhang mit dem Eisenbahnbetrieb, sind der Deutschen Bahn AG weiterhin zweifelsfrei und ohne Einschränkungen im öffentlichen Interesse zu gewähren. Der Zugverkehr darf zu keinem Zeitpunkt beeinträchtigt werden (z.B. durch Probleme der Gleislage, etc.). Bei Planungs- und Bauvorhaben in räumlicher Nähe zu Bahnbetriebsanlagen ist zum Schutz der

Baumaßnahme und zur Sicherung des Eisenbahnbetriebs das Einhalten von Sicherheitsabständen zwingend vorgeschrieben. Mit den Bauarbeiten darf aufgrund der Gleisnähe erst begonnen werden, wenn erforderliche Sicherungsmaßnahmen getroffen sind. Die Arbeiten in Gleisnähe sind gem. Ril 132.0118 in Verbindung mit der GUV-V D 33 und GUV-R 2150 durchzuführen. Erforderliche Absprachen und Festlegungen zur Sicherung von Arbeiten in Gleisnähe sind rechtzeitig abzustimmen. Bahngrund darf nur in Abstimmung mit der DB Netz AG und nach Unterweisung gegen die Gefahren aus dem Eisenbahnbetrieb betreten werden. Die erforderlichen Festlegungen sind rechtzeitig mit dem zuständigen Bezirksleiter der DB Netz AG abzustimmen. Bei Arbeiten im Gleisbereich ist ein BETRA erforderlich und ein technisch Berechtigter seitens des Antragstellers zu stellen. Für Sicherungsplanungen ist die BZS der DB Netz zuständig. Erdarbeiten innerhalb des Stützbereichs von Eisenbahnverkehrslasten dürfen nur in Abstimmung mit der DB Netz AG und dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ausgeführt werden. Im Druckbereich der Gleise darf es zu keinerlei statisch beeinträchtigenden Eingriffen kommen. Die Standsicherheit und Funktionstüchtigkeit der Bahnbetriebsanlagen, insb. der Gleise und Oberleitungen und –anlagen, ist stets zu gewährleisten. Im Bereich der Signale, Oberleitungsmasten und Gleise dürfen keine Grabungs- / Rammarbeiten durchgeführt werden. Rammarbeiten zur Baugrubensicherung (auch außerhalb des Druckbereiches von Eisenbahnverkehrslasten) dürfen nur unter ständiger Beobachtung des Gleises durch Mitarbeiter der DB Netz AG erfolgen. Die Bauüberwachung ist rechtzeitig über den Termin zu verständigen. Ein Schutzabstand von 3m zu unter Spannung stehenden Teilen der Oberleitung ist mit allen Fahrzeugen, Werkzeugen, Materialien, Personen sicherzustellen und einzuhalten. Baumaschinen im Rissbereich der Oberleitung (Gleisabstand $\leq 4m$) sind bahnzuerden, ggf. muss die Oberleitung abgeschaltet und bahngeerdet werden. Bei Grabarbeiten innerhalb eines Umkreises von 5m um Oberleitungsmaste (5m ab Fundamentaußenkante) ist ein Standsicherheitsnachweis durch einen EBA-zertifizierten Prüfstatiker vorzulegen. Einfriedungen im Rissbereich der Oberleitung sind bahnzuerden, ggf. ist ein Prellleiter anzubringen. Elektrisch leitende Teile im Handbereich ($\approx 2,50m$) zu bahngeerdeten Anlagen sind ebenfalls bahnzuerden. Bei Bauausführungen unter Einsatz von Bau- / Hubgeräten (z.B. (Mobil-) Kran, Bagger etc.) ist das Überschwenken der Bahnfläche bzw. der Bahnbetriebsanlagen mit angehängten Lasten oder herunterhängenden Haken verboten. Die Einhaltung dieser Auflagen ist durch den Bau einer Überschwenkbegrenzung (mit TÜV-Abnahme) sicher zu stellen. Die Kosten sind vom Antragsteller bzw. dessen Rechtsnachfolger zu tragen. Werden bei einem Kraneinsatz ausnahmsweise Betriebsanlagen der DB überschwenkt, so ist mit der DB Netz AG eine schriftliche Kranvereinbarung abzuschließen, die mindestens 4 - 8 Wochen vor Kranaufstellung bei der DB Netz AG zu beantragen ist. Auf eine ggf. erforderliche Bahnerdung wird hingewiesen. Bezüglich der Parallellage von Verkehrsflächen (inkl. Parkplätze) gegenüber dem Schienenweg sind Mindestabstände und Schutzmaßnahmen erforderlich. Diese sind in Abhängigkeit der Örtlichkeit festzulegen. Die Richtlinien für passive Schutzeinrichtungen an Straßen (RPS) und das UIC Merkblatt 777-1 sind grundsätzlich zu beachten. Parkplätze und Zufahrten müssen auf ihrer ganzen Länge zur Bahnseite hin mit Schutzplanken oder ähnlichem abgesichert werden, damit ein Abrollen zum Bahngelände hin in jedem Fall verhindert wird. Während der gesamten Bauzeit ist die Baustelle so zu sichern, dass Reisende weder beabsichtigt noch unbeabsichtigt in den Baubereich gelangen können. Die Zugänge zu den Bahnsteigen und Serviceeinrichtungen für Reisende dürfen durch die geplante Maßnahme nicht behindert werden und müssen jederzeit gefahrlos gewährleistet sein. Die geplanten Bauteile und Außenanlagen müssen so geplant werden, dass sie entsprechend gegen die vom Bahnbetrieb ausgehenden Druck- und Sogwirkungen beständig sind.

Der Gemeinde wird empfohlen, bei den bestehenden Bahnanlagen in unmittelbarer Nähe des Vorhabens eine qualifizierte und fachgerechte Beweissicherung vor und nach dem Bau durchzuführen. Die Anlagen der DB Station & Service AG wie Bahnsteige, Parkplätze, Fahrradständer, Fahrkartenautomaten, Beschallungs- und Beleuchtungsanlagen, Zugzielanzeiger, Zugänge und Zufahrten, behindertengerechte Zugänge und Zufahrten sowie weitere Einrichtungen für Kunden der Deutschen Bahn dürfen durch die oben genannte Baumaßnahme / Bauleitplanung / die künftige Flächennutzung nicht beeinträchtigt werden. Da die Gemeinde nahe der bestehenden Unterführung baut, muss von ihr darauf geachtet und sichergestellt werden, dass durch die Bebauung keine Schäden oder Beeinträchtigungen (baulich und u.a. auch durch das Wasser, Regen, Versickerung) der Unterführung entstehen.

6 Naturschutzfachliche Belange

Nachdem der gegenständliche Bebauungsplan gemäß § 13a BauGB aufgestellt wird, ist keine formale Umweltprüfung erforderlich (vgl. § 13 Abs. 2 und 3 Satz 1 BauGB). Um Konflikte mit den Schutzgütern des Naturschutzrechts dennoch zu vermeiden, wurden die naturschutzfachlichen Belange im gegenständlichen Kapitel geprüft.

Bevölkerung, Mensch und menschliche Gesundheit

Die hauptsächlichen Beeinträchtigungsursachen für die Bevölkerung und die menschliche Gesundheit liegen im Siedlungsbau vor allem in potentiellen Immissionen (Lärm, Schadstoffe, etc.). Im Zuge der Planung wurden die aus dem gegenständlichen Vorhaben resultierenden Emissionen untersucht. Es ist nicht davon auszugehen, dass sich erhebliche Auswirkungen auf die Menschen im Umfeld des Plangebiets ergeben. Werden im Zuge der Umsetzung die notwendigen Vorsichtsmaßnahmen beim Umgang mit Altlasten und Kampfmitteln eingehalten, ist auch aufgrund dieser Gegebenheiten nicht mit Gefährdungen zu rechnen.

Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt

Die Flächen des Geltungsbereichs werden derzeit von Schotterauflagen mit entsprechendem Ruderalaufwuchs gebildet, der in den Randbereichen um ältere Bäume und sonstige Gehölze ergänzt wird. Der naturschutzfachliche Wert des Plangebiets umfasst hier vor allem Potentiale für Arten von Extremstandorten (trocken-warme Standorte). In diesem Zusammenhang wurden im Zuge der Entwurfserstellung mehrere Begehungen durchgeführt, um das Habitatpotenzial für verschiedene, artenschutzrechtlich relevante Arten sowie das tatsächliche Vorkommen seltener Insektenarten zu untersuchen. Im Ergebnis wurden keine Arten festgestellt, für die eine spezielle artenschutzrechtliche Prüfung durchzuführen wäre.

Entlang des Bahnnetzes im Großraum München sind generell Arten trocken-warmer Standorte (u.a. Blauflügelige Ödlandschrecke) verbreitet. Die Überprüfung des Geltungsbereichs hat gezeigt, dass zumindest Teilbereiche eine Bedeutung als Verbund- bzw. Trittsteinbiotop für entsprechend angepasste Arten haben. Dies zeigen die Habitatstrukturen selbst sowie die festgestellten Pflanzenarten (und der Nachweis der Blauflügeligen Ödlandschrecke) an.

In Abstimmung mit dem Bau- und Umweltamt der Gemeinde Planegg und der Unteren Naturschutzbehörde des Landratsamts München wurde ein Konzept zum Umgang mit der Blauflügeligen Ödlandschrecke entwickelt (s. Abbildung 5). Zur Sicherung und Optimierung der lokalen Population werden Verbund- und Trittsteinflächen sowie Ersatzhabitate dauerhaft gesichert, indem

- Zwischen Flurstücksgrenze der Deutschen Bahn und dem geplanten Rad- und Gehweg ein ca. 1,50 m breiter Streifen, der als Verbund- und Habitatstruktur für Arten trocken-warmer Standorte, insbesondere der Blauflügeligen Ödlandschrecke gestaltet wird, der sich nach Norden bis zur Höhe Germeringer Straße zieht.
- Dort ist die bisher teilversiegelte ehemalige Verladerrampe und gepflasterte Zufahrt zu entsiegeln und als Lebensraum der Ödlandschrecke zu optimieren.



Abbildung 5: Konzept Blauflügelige Ödlandschrecke

Durch die Umsetzung der Maßnahmen wird der dauerhafte Erhalt der lokalen Population gewährleistet. Die Eingriffe in die Ödlandschreckenpopulation werden somit kompensiert.

Bei der Baufeldfreimachung sind generell die allgemeinen Schutzzeiten vom 01. März bis 30. September nach § 39 BNatSchG und die Artenschutzvorschriften nach § 44 BNatSchG zu beachten. Nach derzeitigem Kenntnisstand sind mit Umsetzung der Planung keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG zu erwarten.

Weiterhin sind von der Planung weder nach EU-Recht (FFH-, SPA-Gebiete), noch nach Bundesrecht (Naturschutzgebiete, Landschaftsschutzgebiete, etc.) geschützte Strukturen oder Flächen betroffen. Innerhalb des Geltungsbereichs und in seinem direkten Umfeld befinden sich darüber hinaus keine amtlich kartierten oder gesetzlich geschützten Biotope.

Fläche, Boden und Geologie

Gemäß Bodenkarte Bayern im Maßstab 1:200.000 überwiegen im Plangebiet naturgemäß Parabraunerden, wobei auch Braunerde-Parabraunerden verbreitet sein können. Der Boden setzt sich dabei aus carbonatreichem würmzeitlichem Schotter mit flacher bis mittlerer Hochflutlehmüberdeckung zusammen. Aufgrund der Vornutzungen im Plangebiet und den damit verbundenen Verfüllungen muss jedoch davon ausgegangen werden, dass die natürlichen Böden hier wohl kaum mehr vorhanden sind.

Wasser (Grund- und Oberflächenwasser)

Innerhalb des Geltungsbereichs und in seinem direkten Umfeld befinden sich keine natürlichen Fließ- oder Stillgewässer. Darüber hinaus sind weder Wasserschutzgebiete noch wassersensible Bereiche von der gegenständlichen Planung betroffen.

Luft und Klima

Das Schutzgut Klima und Luft ist von der gegenständlichen Planung kaum betroffen, da zum einen auch nach Umsetzung der Planung wieder Begrünungsmaßnahmen, wie die Dachbegrünung, der Grünstreifen am Gebäuderand sowie Baumpflanzungen im Norden des Gebietes durchgeführt werden. Zum anderen ermöglicht die gegenständliche Planung die gezielte Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs sowie des nichtmotorisierten Individualverkehrs und reduziert somit in hohem Maße klimaschädliche Gase, die aufgrund von Pendelbewegungen in Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor zurückgelegt werden. Durch eine gezielte Freiflächengestaltung wird auch die Einfahrt in das Plangebiet mit dem PKW so unattraktiv, dass sich im direkten Umfeld kein vermehrtes Verkehrsaufkommen einstellen wird. Lediglich der Durchfahrtsverkehr zum künftig im Norden entstehenden Baugebiet sowie der Besucherverkehr der Gastwirtschaft Heide-Volm fließen dann noch am Plangebiet vorbei.

Landschaft

Das Landschaftsbild des Plangebiets ist in hohem Maße von der historisch gewachsenen, bestehenden Siedlungsstruktur geprägt. Besonders prägnant ist hier neben den Gleisanlagen und der Unterführung auch die Gastwirtschaft Heide-Volm sowie die Betriebsgebäude des Gleisbauunternehmens

Emeran-Braun im Süden (Krailling). Für das Landschaftsbild ergeben sich zwar mit Umsetzung der Planung große Veränderungen, diese sind jedoch als nur bedingt negativ zu bewerten, da zum einen die gegenwärtige Situation keine hohe Wertigkeit aufweist, zum anderen die baulichen und grünordnerischen Festsetzungen für eine aus Sicht des Stadt- und Landschaftsbildes hochwertige Umsetzung bewirken sollen.

Mit Umsetzung der vorgesehenen Fassadengestaltungen sowie der festgesetzten Eingrünungsmaßnahmen ist davon auszugehen, dass sich durch die Planung keine erhebliche Verschlechterung des Landschaftsbildes ergibt.

Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

Es befinden sich nach derzeitigem Kenntnisstand im Geltungsbereich und in seinem näheren Umfeld weder Bau- noch Bodendenkmäler oder wirtschaftlich bedeutsame Sachgüter, die mit Umsetzung der Planung beeinträchtigt werden könnten.

Zusammenfassend sind die projektbedingten Auswirkungen auf Natur und Landschaft überwiegend als gering zu bewerten - lediglich die Artenschutzaspekte sind im Zuge der konkreten Umsetzungsmaßnahmen zu berücksichtigen.

7 Flächenbilanzierung

Tabelle 2: Flächenbilanzierung

Art der Fläche	Größe der Fläche	Anteil der Fläche
Privates Baugrundstück	1.629 m ²	57,3 %
davon zu begrünende Fläche (§ 9 Abs. 1 Nr. 25 BauGB)	299m ²	
öffentliche Verkehrsfläche mit Zweckbestimmung: Verkehrsberuhigter Bereich	1.214 m ²	42,7 %
Gesamtfläche Geltungsbereich	2.843 m²	100 %

Bei der Bewertung der zugeordneten Flächennutzungen ist zu bedenken, dass das Baufeld aller Voraussicht nach nicht vollständig ausgeschöpft wird und in entsprechend hohem Maße Flächen zwischen den Gebäudefassaden und den Fuß- und Radwegflächen verbleiben. Diese Flächen sind dann gemäß Satzung zum Bebauungsplan Nr. 11B.2 „Bahnhof Südwest“ als zu begrünende Fläche herzustellen und zu pflegen. Die Flächenbilanzierung verändert sich in diesem Fall dahingehend, dass die private Baufläche sich zu Gunsten der öffentlichen Grünfläche verkleinert.