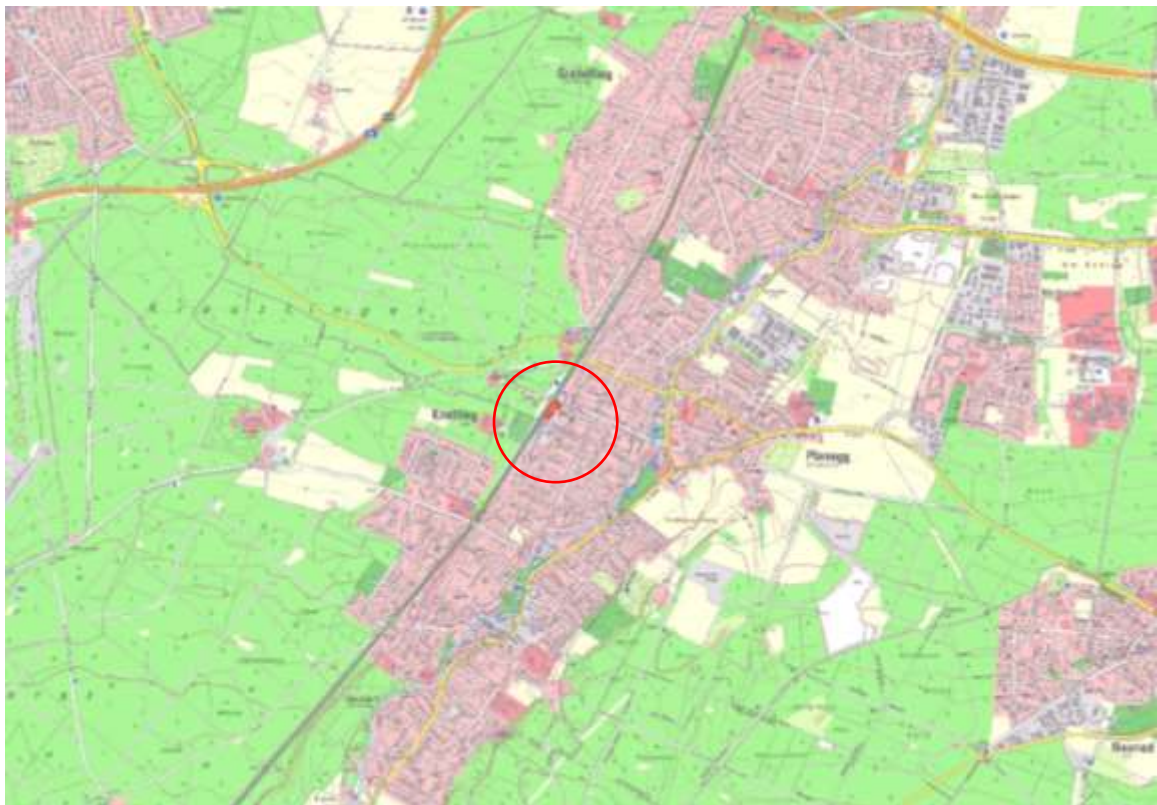


Gemeinde Planegg

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

Begründung

Entwurf | Stand: 16.12.2019



## GEGENSTAND

Bebauungsplan Nr. 11B.2 - Bahnhof Südwest mit B+R Aufstellung gem. § 13a BauGB  
Begründung Entwurf | Stand: 16.12.2019

---

## AUFTRAGGEBER

### Gemeinde Planegg

Pasinger Straße 8

82162 Planegg

Telefon: 089 89926-0

Telefax: 089 89926-220

E-Mail: [gemeinde@planegg.de](mailto:gemeinde@planegg.de)

Web: [www.planegg.de](http://www.planegg.de)



Vertreten durch: 1. Bgm. Heinrich Hofmann

---

## AUFTRAGNEHMER UND VERFASSER

### LARS consult

Gesellschaft für Planung und Projektentwicklung mbH

Bahnhofstraße 20

87700 Memmingen

Telefon: 08331 4904-0

Telefax: 08331 4904-20

E-Mail: [info@lars-consult.de](mailto:info@lars-consult.de)

Web: [www.lars-consult.de](http://www.lars-consult.de)



## BEARBEITER

Theresa Bartl - M.Sc. Urbanistik - Landschaft und Stadt

Daniela Malcher - Landschaftsarchitektin (B. Eng.)

Monika Beltinger - Dipl.-Ing. Regierungsbaumeisterin

Memmingen, den .....

---

*Theresa Bartl  
M.Sc. Urbanistik  
Landschaft und Stadt*

---

## INHALTSVERZEICHNIS

<b>Begründung</b>	<b>5</b>
<b>1 Planungsanlass</b>	<b>5</b>
<b>2 Anwendbarkeit des § 13a BauGB</b>	<b>5</b>
<b>3 Planungsrechtliche Voraussetzungen</b>	<b>6</b>
3.1 Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP 2018)	6
3.2 Regionalplan München	6
3.3 Flächennutzungsplan Planegg	7
<b>4 Das Plangebiet</b>	<b>7</b>
4.1 Lage, Größe und aktuelle Nutzung	7
4.2 Bodenbeschaffenheit, Altlasten und Denkmäler	7
<b>5 Planung</b>	<b>10</b>
<b>5.1 Städtebauliches Grundkonzept</b>	<b>10</b>
5.1.1 Zielsetzung der Planung	10
5.1.2 Lage des Plangebiets und Umgebungsbebauung	10
<b>5.2 Grünordnerisches Konzept</b>	<b>11</b>
<b>5.3 Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan</b>	<b>11</b>
<b>5.4 Mobilitätskonzept und Verkehrserschließung</b>	<b>12</b>
<b>5.5 Grundzüge des Festsetzungskonzepts</b>	<b>14</b>
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	17
5.5.5 Bodenversiegelung und Umgang mit Niederschlagswasser	18
5.5.6 Sonstige Festsetzungen	18
<b>5.6 Immissionen und Emissionen</b>	<b>19</b>
5.6.1 Immissions- und Erschütterungsschutz	19
5.6.2 Emissionen	20
<b>5.7 Brandschutz</b>	<b>21</b>
<b>6 Naturschutzfachliche Belange</b>	<b>21</b>
<b>7 Flächenbilanzierung</b>	<b>24</b>

---

## TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1:	Stellplatznachweis - Planungsvarianten	13
Tabelle 2:	Flächenbilanzierung	24

## ABBILDUNGSVERZEICHNIS

<i>Abbildung 1:</i>	<i>Bohrpunkte Bodenproben</i>	8
<i>Abbildung 2:</i>	<i>Gebäudeansicht von Osten</i>	16

---

## 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 m<sup>2</sup> 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 m<sup>2</sup> liegt. Der im direkten Anschluss in Aufstellung befindliche Bebauungsplan zum Sondergebiet „11B.1 Supermarkt am Bahnhof“ wird voraussichtlich eine Grundfläche von max. 2.500 m<sup>2</sup> ermöglichen, das gegenständliche Vorhaben umfasst eine Grundfläche von max. 1.300 m<sup>2</sup>.

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 weitere, detailliertere Ziele und Grundsätze, die im Zuge der gegenständlichen Planung berücksichtigt wurden. Dies sind zum einen die Grundsätze 1.2.6 (Verbesserung des ÖPNV) und 2.1.1.1 (Stärkung des ÖPNV und der Innenentwicklung im Stadt- und Umlandbereich München). In Bezug auf das Teilkapitel B III - Freizeit und Erholung soll hier vor allem auf Ziel 2.2 (Infrastrukturelle Erschließung) verwiesen werden, das vor allem den Ausbau der Radwandermöglichkeiten in der Region stärken soll.

Grundsätzlich spielen auch diverse Grundsätze des Teilkapitels B V - Verkehr und Nachrichtenwesen eine entscheidende Rolle für die gegenständliche Planung. Zusammengefasst seien hier Grundsatz 1.1 (Entwicklung der Verkehrswege und Verkehrsmittel allgemein), Grundsatz 1.2 (Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur allgemein), Grundsatz 1.4 (Reduzierung des MIV und Stärkung des ÖPNV), Grundsatz 3.1.1 (Bedingungen für den nichtmotorisierten Individualverkehr) sowie Grundsatz 4.2.1 (Bike+Ride-Anlagen) genannt.

---

### **3.3 Flächennutzungsplan Planegg**

Der Flächennutzungsplan der Gemeinde Planegg ist in seiner aktuellen Fassung aus dem Jahr 1999 wirksam und bedurfte aufgrund der stark veränderten Bedingungen und Ansprüche des Großraums München einer generellen Überarbeitung. Aus diesem Grund befindet er sich zum gegenwärtigen Zeitpunkt in einer Gesamtfortschreibung, so dass im gegenständlichen Kapitel sowohl auf die rechts-gültigen Darstellungen, als auch auf die geplanten Neuausweisungen eingegangen wird.

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 an-grenzt. Im Westen befinden sich darüber hinaus auch weiterhin Flächen für Bahnanlagen. Nachdem sich die Situation hier im Laufe der vergangenen Jahre bereits stark verändert hat und die Gemeinde die in ihrem Eigentum befindliche Flächen sinnvoll überplanen und nutzen möchte, wurde das ge-samte Plangebiet im Rahmen der Neuaufstellung des Flächennutzungsplans als Mischbaufläche dar-gestellt.

## **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. Das Plan-gebiet 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 Geltungs-bereichs 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 un-tergeordneter 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 grundsätz-lich vor allem hochwürmzeitliche Schmelzwasserschotter der Niederterrasse anzutreffen. Diese set-zen 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 Bodenverunrei-nigungen 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 einer orientierenden Altlastenuntersuchung für den gesamten Geltungsbereich beauftragt. Hierzu wurden an fünf verschiedenen Standorten im Plangebiet Bohrungen durchgeführt und Bodenproben entnommen.

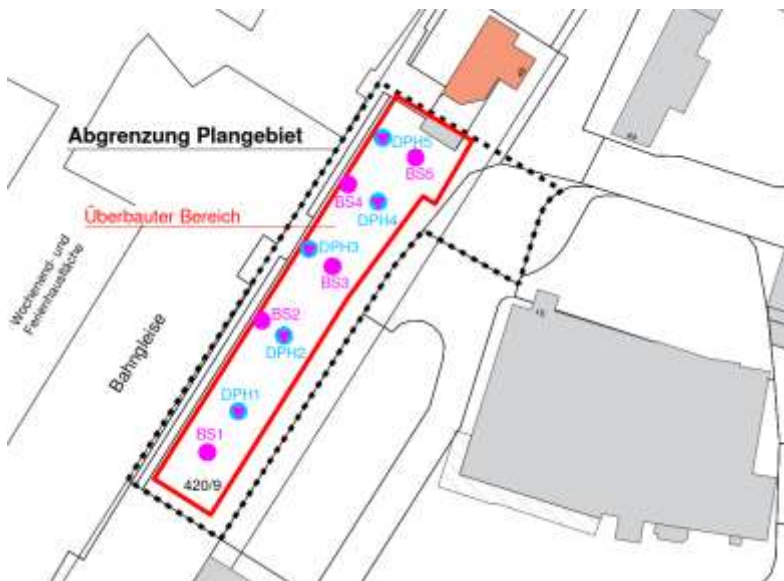


Abbildung 1: Bohrpunkte Bodenproben

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:

### **Begrünung des Bahnhofsvorplatzes**

Der Bahnhofsvorplatz soll im Zuge der Neugestaltung des gesamten Quartiers zu einem einladenden Empfangsbereich für Reisende und Anwohner werden und so das attraktive Zentrum des Knotenpunktes am S- und Busbahnhof bilden. Hierzu ist die Pflanzung von drei großkronigen Laubbäumen im zentralen Bereich des Platzes vorgesehen. Die Pflanzenartenauswahl ist bewusst auf heimische Bäume beschränkt, die jedoch mit den erhöhten Anforderungen an Standorte wie dem gegenständlichen zurechtkommen müssen. Darüber hinaus soll der künftige Bahnhofsvorplatz durch entsprechende Strauchpflanzungen begrünt und gegliedert werden. Auch hier ist die Artenauswahl auf geeignete heimische Gehölze mit ökologischem Mehrwert begrenzt worden. Die Lage der zu pflanzenden Bäume und Sträucher richtet sich dabei nach den Zielvorgaben des in den vergangenen Jahren vorbereiteten Freiflächenkonzepts.

### **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. 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.

## 5.3 Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan

Wie bereits in Kapitel 3.3 beschrieben, befindet sich der Flächennutzungsplan der Gemeinde Planegg derzeit in Neuaufstellung und wird somit auch in den Darstellungen des gegenständlichen Geltungsbereichs überplant. Ziel der Neuaufstellung ist die Ausweisung einer Mischbaufläche für die gesamte Fläche des Plangebiets, 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 über 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 m<sup>2</sup> fest. Davon werden ca. 150 m<sup>2</sup> 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 m<sup>2</sup> HNF (BayBO: 1 Stp/40 m<sup>2</sup>)

Nicht-störendes Gewerbe: 1 Stp/ 150 m<sup>2</sup> HNF (BayBO: 1Stp/ 70-100 m<sup>2</sup>)

Schank- und Speisewirtschaften: 1 Stp je 15 m<sup>2</sup> Gastraumfläche (BayBO: 1 Stp/ 10 m<sup>2</sup>)

Kiosk: 1 Stp je 40 m<sup>2</sup> HNF (BayBO: 1 Stp/40 m<sup>2</sup>)

Sonstige: 1 Stp/60 m<sup>2</sup> HNF

In untenstehender Auflistung wird für das Planungskonzept gemäß Abbildung 2 (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 m<sup>2</sup>.

*Tabelle 1: Stellplatznachweis - Nutzungsvarianten*

	<b>Variante 1</b>	<b>Variante 2</b>	<b>Variante 3</b>
	- 18 Wohnungen (1.350 m <sup>2</sup> Wfl.) - Büros (140 m <sup>2</sup> (z.B. für Würmtal- insel, Regionalwerk o.ä.)) - Kiosk (90 m <sup>2</sup> )	- 20 Wohnungen (1.490 m <sup>2</sup> Wfl.)  - Kiosk (90 m <sup>2</sup> )	Mischnutzung - Büros (300 m <sup>2</sup> (20%)) - Wohnen: 16 WE 1.190 m <sup>2</sup> (80 %) - Kiosk (90 m <sup>2</sup> )
Wohnen - <b>0,5 Stp je WE</b> (BayBO: 1 Stp je WE)	<b>9 Stp</b> (18 Stp gem. BayBO)	<b>10 Stp</b> (20 Stp)	<b>8 Stp</b> (16 Stp)
Kiosk: <b>1 Stp je 40 m<sup>2</sup></b> (BayBO: 1 Stp je 40 m <sup>2</sup> HNF)	<b>3 Stp</b> (3 Stp)	<b>3 Stp</b> (3 Stp)	<b>3 Stp</b> (3 Stp)
Büros etc. : <b>1 Stp je 80 m<sup>2</sup> HNF</b> (BayBO 1 Stp je 40 m <sup>2</sup> HNF )	<b>2 Stp</b> (4 Stp)		<b>4 Stp</b> (8 Stp)
Fahrradservice	<b>1 Stp</b> (2 Stp)	<b>1 Stp</b> (2 Stp)	<b>1 Stp</b> (2 Stp)
<b>Gesamt</b>	<b>15 Stp</b> (27 Stp)	<b>14 Stp</b> (25 Stp)	<b>16 Stp</b> (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 für den Kiosk im Untergeschoss des Gebäudes notwendigen Stellplätze werden direkt im Bereich des Bahnhofsvorplatzes umgesetzt. Die relevante Geschossfläche ermittelt sich aus den künftigen Obergeschossflächen, 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. Auf dem Bahnhofsvorplatz entstehende, private Stellplätze können auf die erforderliche Anzahl von 15 Stellplätzen angerechnet werden. Im Zuge der dort 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.

Für die Nutzung dieser Parkplatzflächen wird seitens der Gemeinde eine entsprechende Grunddienstbarkeit eingetragen.

## **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 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 sollen, ist die Zulässigkeit von klassischen Tankstellen, neben dem Aspekt des sehr ungünstigen Standortes, auch unter diesem Aspekt abzulehnen.

### **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 und maximale Wandhöhen über Normalhöhe Null (NHN) 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.

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.

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.

### 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.



Ansicht Südost

Abbildung 2: Gebäudeansicht von Osten<sup>1</sup>

### Grenzabstände

Der gegenständliche Bebauungsplan regelt die Grenzabstände grundsätzlich abschließend. Im Folgenden werden daher lediglich die gesunden Belichtungs- und Belüftungsverhältnisse geprüft.

Abstandsflächen im Sinne des Art. 6 BayBO wären überall dort nachzuweisen, wo durch den Neubau von Gebäuden benachbarte (bestehende oder künftige) Gebäude beeinträchtigt werden können. Im Umfeld der gegenständlichen Planung sind vor allem nach Westen keine solchen Beeinträchtigungen

<sup>1</sup> Vorabskizze Messner



anzunehmen, da es sich hier um Bahnbetriebsanlagen handelt, die nicht zur Bebauung geeignet sind und auf denen auch in Zukunft kein Baurecht bestehen wird.

Im Bereich des Bahnhofsvorplatzes grenzt das Plangebiet an eine öffentliche Verkehrsfläche im Eigentum der Gemeinde - die Abstandsflächen kommen hier also auf öffentlichem und nicht bebaubarem Grund zu liegen. Nach Südosten hin grenzt ein in Privateigentum befindlicher Parkplatz an, der aufgrund seiner Zuordnung zur angrenzenden Gastwirtschaft auch weiterhin als Parkplatz benötigt wird. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt wird der gesamte Bereich im Rahmen eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans überplant und der Parkplatz auch weiterhin als solcher festgesetzt.

Es ist demnach nicht davon auszugehen, dass hier Abstandsflächenkonflikte entstehen werden.

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. Eine Benachteiligung der bestehenden Gebäude ist hier nicht zu erkennen, Abstandsflächen sind hier aus städtebaulicher Sicht weder hilfreich, noch zielführend. Das geplante Gebäude soll, in Absprache mit der Deutschen Bahn, bewusst im direkten baulichen Anschluss an die bestehende Bahnunterführung entstehen und dieses nach Süden erweitern.

Nach Süden hin ist die Bebauung 9 m von der Grenze abgerückt um die nachzuweisende Aufstellfläche für die Feuerwehr zu sichern. Die Einhaltung der Grenzabstände gemäß BayBO ist somit erfüllt.

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.

#### **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 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. 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 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 (bayernwerk) 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 vier Vollgeschosse zulässig sind, können im südlich daran angrenzenden Teilbereich des Plangebiets Gebäude nur mit bis zu drei Vollgeschossen errichtet werden, wobei die Zahl der Vollgeschosse dort aufgrund der topographischen Situation nach Süden hin abnimmt (vgl. Kap. 5.5.2).

---

## 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 + Partner<sup>2</sup> 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, Laubengangerschließungen, 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.

---

<sup>2</sup> Schallimmissionstechnische Untersuchung, Juli 2018

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.

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.

## **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.

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
private Baufläche	1.500 m <sup>2</sup>	46 %
öffentliche Verkehrsfläche mit Zweckbestimmung: Verkehrsberuhigter Bereich	1.530 m <sup>2</sup>	47 %
Zu begrünende Fläche	220 m <sup>2</sup>	7 %
<b>Gesamtfläche Geltungsbereich</b>	<b>3.250m<sup>2</sup></b>	<b>100 %</b>

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.

Darüber hinaus sind im Bereich des Bahnhofsvorplatzes Grünflächen als Hinweise in die Planzeichnung aufgenommen, jedoch nicht festgesetzt worden. Bei Umsetzung dieser Flächen verändert sich die Bilanzierung ebenfalls zugunsten der öffentlichen Grünflächen und mindert das Ausmaß der öffentlichen Verkehrsfläche mit Zweckbestimmung: Verkehrsberuhigter Bereich.