

Telefon: 0 233-26924
0 233-22445
0 233-22529
Telefax: 0 233-24217

**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**
Stadtplanung
PLAN-HAII-45P
PLAN-HAII-54
PLAN-HAII-45V

Bebauungsplan Nr. 2092

Bundesautobahn A 99 mit Anschlussstelle Germering-
Nord ca. 750 m nach Osten bis zur geplanten Straße
am Westrand des 1. RA Freiham Nord

(Teiländerung des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2068)

- Satzungsbeschluss -

Stadtbezirk 22 Aubing-Lochhausen-Langwied

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 09870

Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 25.10.2017 (SB)

Öffentliche Sitzung

Kurzübersicht zur beiliegenden Beschlussvorlage

Anlass	Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 2092 Bundesautobahn A 99 mit Anschlussstelle Germering-Nord ca. 750 m nach Osten bis zur geplanten Straße am Westrand des 1. RA Freiham Nord
Inhalt	Darstellung der Äußerungen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB sowie der Beteiligung der Behörden / Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB je mit Stellungnahme der Verwaltung; Änderungen gegenüber dem Billigungsbeschluss zu diesem Bebauungsplan; Beteiligung des Bezirksausschusses; Satzung mit Begründung des Bebauungsplanes Nr. 2092
Gesamtkosten/ Gesamterlöse	(-/-)

Entscheidungs- vorschlag	Den Äußerungen aus der öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB sowie den Stellungnahmen aus dem Beteiligungsverfahren nach § 4 Abs. 2 BauGB kann nur nach Maßgabe der Ausführungen unter Buchstabe A) bzw. Buchstabe B) des Vortrages entsprochen werden; Satzungsbeschluss Bebauungsplan Nr. 2092; keine Beschlussvollzugskontrolle
Gesucht werden kann im RIS auch nach	- Freiham Nord. - Bebauungsplan
Ortsangabe	Stadtbezirk 22 Aubing-Lochhausen-Langwied

Telefon: 0 233-26924

22445

22529

Telefax: 0 233-24217

Referat für Stadtplanung und Bauordnung

Stadtplanung

PLAN-HA II/45P

PLAN-HA II/54

PLAN-HA II/45V

Bebauungsplan Nr. 2092

Bundesautobahn A 99 mit Anschlussstelle Germering-
Nord ca. 750 m nach Osten bis zur geplanten Straße
am Westrand des 1. RA Freiham Nord.

(Teiländerung des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2068)

- Satzungsbeschluss -

Stadtbezirk 22 Aubing-Lochhausen-Langwied

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 09870

Vorblatt zur Beschlussvorlage des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 25.10.2017 (SB)

Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis

	Seite
I. Vortrag der Referentin	1
A) Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB)	1
B) Beteiligungsverfahren nach § 4 Abs. 2 BauGB	3
C) Änderungen gegenüber dem Billigungsbeschluss zu diesem Bebauungsplan	5
D) Beteiligung des Bezirksausschusses	5
II. Antrag der Referentin	6
Satzungstext	7
Begründung des Bebauungsplanes	8
III. Beschluss	46



Telefon: 0 233-26924
22445
22529
Telefax: 0 233-28297

Referat für Stadtplanung und Bauordnung

Stadtplanung
PLAN-HA II/45 P
PLAN-HA II/54
PLAN-HA II/45 V

Bebauungsplan Nr. 2092

Bundesautobahn A 99 mit Anschlussstelle Germering-
Nord ca. 750 m nach Osten bis zur geplanten Straße
am Westrand des 1. RA Freiham Nord

(Teiländerung des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2068)

- Satzungsbeschluss -

Stadtbezirk 22 Aubing-Lochhausen-Langwied

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 09870

Anlagen:

1. Übersichtsplan M=1 : 5.000
2. Ausschnitt Übersichtskarte Stadtbezirksgrenzen
3. Verkleinerung des Bebauungsplanes (ohne Maßstab)

Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 25.10.2017 (SB)

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin

Wie nachstehende Satzung und Begründung des Bebauungsplans (Seite 8 ff.)

A) Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB)

Für den Bebauungsplan Nr. 2092 wurde die öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 des Baugesetzbuches (BauGB) nach der Bekanntmachung im Amtsblatt Nr. 10 vom 10.04.2017 während der Zeit vom 20.04.2017 mit 22.05.2017 durchgeführt. Im Rahmen der öffentlichen Auslegung wurde fristgerecht die folgende Stellungnahme des **Bund Naturschutz in Bayern e.V.** abgegeben, die sich wie folgt zusammenfassen lässt:

Der Bund Naturschutz in Bayern e.V. lehnt den Bebauungsplan in der vorliegenden Fassung aus den folgenden Gründen ab.

1. Landwirtschaftlich genutzte Flächen

Die ständig zunehmende Überbauung landwirtschaftlicher Flächen habe zur Folge, dass die Nahrungsmittel an immer entfernteren Standorten produziert würden, was immer weitere Transportwege nach sich ziehe. Um die zukünftige Versorgung der Münchner Bevölkerung mit regionalen Produkten sicherzustellen und durch den Erhalt der Landwirtschaftsflächen in München schädliche Treibhausgas-Emissionen zu reduzieren, solle das Planungsgebiet nicht überbaut werden.

Stellungnahme:

Die Autobahnanbindung dient insbesondere zur Abwicklung des Baustellenverkehrs für alle Baumaßnahmen in Freiham Nord und sorgt für eine Entlastung der angrenzenden Aubinger Stadtteile und ihrer Bewohnerinnen und Bewohner sowie zu einer Entlastung der Bodenseestraße.

Die Trasse wird überwiegend auf vorhandenen Feldwegen geführt, eine Verschwenkung findet nur im Bereich eines vorhandenen Feldgehölzes statt, damit hier kein Eingriff stattfindet. In den randlichen Bereichen der Trasse werden landwirtschaftlich genutzte Flächen in Anspruch genommen. Diese können nach Fertigstellung der endgültigen Trasse rückgebaut und innerhalb des zukünftigen Landschaftsparks als Grünflächen entwickelt werden.

2. Verkehr

Die zusätzlich geplante Autobahnzubringerstraße werde noch mehr motorisierten Verkehr und damit Abgase und Lärm für die zukünftige Bewohnerschaft verursachen. Dem müsse mit attraktiven ÖPNV-Angeboten entgegengewirkt werden und die Mobilität zu Fuß und mit dem Rad realisiert werden. Deshalb werde die Einrichtung einer neuen Anschlussstelle an die Bundesautobahn A 99 abgelehnt.

Stellungnahme:

Die Autobahnanbindung dient insbesondere zur Abwicklung des Baustellenverkehrs für alle Baumaßnahmen in Freiham Nord und sorgt für eine Entlastung der angrenzenden Aubinger Stadtteile und ihrer Bewohnerinnen und Bewohner sowie zu einer Entlastung der Bodenseestraße.

Bereits im Rahmen der Planung zum 1. Realisierungsabschnitt Freiham Nord wurde ein Mobilitätskonzept erstellt. Der neue Stadtteil ist zukünftig mit zwei S-Bahnhaltestellen, Bussen und einer Tram gut an die Münchener Innenstadt angebunden. Rad- und Fußwegeachsen stellen eine gute und sichere Verbindung im Quartier und in die umliegenden Stadtgebiete dar. Außerdem soll ein Angebot von Standorten für Car-Sharing errichtet werden. Mit dem neuen Stadtteil Freiham Nord erhöht sich die Einwohnerzahl um über 20 000 Einwohnerinnen und Einwohner. Zur Entlastung der umliegenden Gebiete und Bestandsstraßen von zusätzlichem Neuverkehr und zur allgemeinen Abwicklung der Verkehrsströme ist die Errichtung einer neuen Anschlussstelle erforderlich. Eine gute Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz (s. o.) trägt zur Verringerung der Attraktivität des Autofahrens bei.

3. Gehölzauswahl

Für die geplanten Grünflächen, den Landschaftspark und die vorgesehenen Baumpflanzungen seien ausschließlich autochthone Pflanzen zu verwenden.

Stellungnahme:

Bei der vorliegenden Planung handelt es sich um eine vorläufige Anbindung an die BAB A99. Der Geltungsbereich umfasst daher lediglich die geplante Fahrbahn, Bankette, Böschungen und erforderliche Versickerungsmulden. Grünflächen für Pflanzmaßnahmen sind nicht enthalten. Der Bau der endgültigen Trasse erfolgt später. Im Zuge der weiteren Planungen (endgültige Trasse, Landschaftspark) wird die Forderung autochthoner Pflanzen Berücksichtigung finden können.

B) Beteiligungsverfahren nach § 4 Abs. 2 BauGB

1. Autobahndirektion Südbayern

Die Autobahndirektion Südbayern hat mit Schreiben vom 18.05.2017 um Beachtung und Umsetzung folgender Maßnahmen gebeten.

- 1.1. Die beiden Wege Flur-Nr. 3493/6 und 881 (Gemarkung Aubing) seien durch eine Unterführung unter der Zubringerstraße miteinander zu verbinden.

Stellungnahme:

Mit der vorliegenden Planung soll eine vorgezogene Anbindung des 1. Realisierungsabschnitts von Freiham Nord an die BAB A99, Anschlussstelle Germering-Nord ermöglicht werden. Spätestens mit den weiteren Realisierungsabschnitten von Freiham Nord soll dann ein Neubau auf einer späteren endgültigen Trasse erfolgen und die mit dem vorliegenden Bebauungsplan geplante Anbindung zurückgebaut werden.

Die Kosten für Planung und Bauausführung sind daher auf das Notwendigste reduziert. Die Möglichkeit eines Durchlasses im Bereich des östlich des Lärmschutzwalles gelegenen Feldweges in Nord-Süd-Richtung wurde untersucht und aus wirtschaftlichen Gründen ausgeschlossen. Vielmehr soll es für den Fuß- und Radverkehr sowie für den landwirtschaftlichen Verkehr auf den genannten Feldwegen eine höhengleiche Querung des Autobahnanschlusses ca. 80 m östlich der Lichtzeichenanlage geben, die gut einsehbar ist.

- 1.2. Vom Weg Flur-Nr. 3493/6 (Gemarkung Aubing) sei eine Zufahrt zur Berme westlich der Flur-Nr. 3493/5 (Gemarkung Aubing) herzustellen. Ggf. sei für die Herstellung der Zufahrt der Lärmschutzwall auf den Flur-Nrn. 3493/5 bzw. 3493/1 (Gemarkung Aubing) entsprechend anzupassen.

Stellungnahme:

Für die Herstellung einer Zufahrt zur Berme wird im Rahmen der Festsetzungen

des Bebauungsplanes kein Regelungserfordernis gesehen. Dessen ungeachtet wird in Abstimmung mit der Autobahndirektion die entsprechende Zuwegung hergestellt werden. Darüber hinaus wird der südlich der Anschlussstelle gelegene Wildschutzzaun bis zur östlich des Lärmschutzwalles gelegenen Feldwegkreuzung verlängert, um die querenden Schafherden (für die Beweidung des Lärmschutzwalles) sicher auf die Berme leiten zu können. Ein Tor soll den Zugang zur Berme für die Öffentlichkeit verhindern.

2. Deutsche Telekom

Die Deutsche Telekom hat mit Schreiben vom 12.05.2017 folgende Stellungnahme vorgebracht:

In der Straße seien geeignete und ausreichende Trassen für die Unterbringung von Telekommunikationsanlagen vorzusehen.

Stellungnahme:

Mit der vorliegenden Planung soll bedingt durch die derzeitigen Eigentumsverhältnisse und die Dringlichkeit der Realisierung zunächst auf die überwiegend städtischen Flächen durch die Erweiterung bestehender Wege eine vorläufige Anbindung des 1. Realisierungsabschnitts von Freiham Nord an die BAB A99, Anschlussstelle Germering-Nord ermöglicht werden. Spätestens mit den weiteren Realisierungsabschnitten von Freiham Nord soll dann ein Neubau auf einer späteren endgültigen Trasse erfolgen, für die in einem eigenständigen Bebauungsplanverfahren Planungsrecht geschaffen werden soll. Die vorläufige Anbindung verläuft über das freie Feld, hat keine Erschließungsfunktion für eine angrenzende Bebauung und weder eine Zonenteilung noch einen begleitenden Gehweg. Nach Errichtung der endgültigen Autobahnanbindung soll die mit dem vorliegenden Bebauungsplan geplante Anbindung an die Bundesautobahn A 99 zurückgebaut werden.

Eine Unterbringung von Sparten im Trassenverlauf der vorläufigen Anbindung ist nicht sinnvoll.

C) Änderungen gegenüber dem Billigungsbeschluss zu diesem Bebauungsplan

Der Entwurf des Bebauungsplans wurde samt Bezeichnung lediglich redaktionell verbessert. Im Entwurf der Begründung des Bebauungsplans haben sich gegenüber dem Billigungsbeschluss vom 22.03.2017 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 08227) folgende textliche Anpassungen ergeben:

- In den Kapiteln 2.1. (Lage im Stadtgebiet und Eigentumsverhältnisse) sowie 6.2 (Bodenordnung) wurde aufgrund eines zwischenzeitlich erfolgten Grundstückserwerbs der Sachstand der Eigentumsverhältnisse aktualisiert.
- Im Kapitel 2.2.2. (Natur- und Landschaft) wurde beim Thema „Wasser“ die Aussage zum höchsten Grundwasserstand konkretisiert sowie bei „Arten und Lebensräume“ konkretisiert, dass im Planungsgebiet keine sonstigen geschützten Teile von Natur und Landschaft vorhanden sind.
- In Kapitel 2.4.3. (Naturschutz): Konkretisierung der Aussage, welche gesetzlich geschützten Flächen/Gebiete nicht im Planungsgebiet vorhanden sind.

- In Kapitel 4.1.2. (Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte): redaktionelle Ergänzung der Bezeichnung der dort genannten verkehrstechnischen Untersuchung.
- In Ziffer 7.2.2.2. (Auswirkungen auf den Wirkungsbereich Arten- und Biotopschutz und Biodiversität) wurde beim Thema „Prognose über Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung“ der Text dahingehend geändert, dass durch den Ausbau der Straße eine zusätzlichen Trennwirkung entsteht, welche allerdings für diesen Trassenverlauf nur temporär ist.
- In Ziffer 7.2.3.2. (Auswirkung auf den Wirkungsbereich Bodenfunktionen) wurde beim Thema „Prognose über Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung“ der Text bzgl. der Netto-Neuversiegelung von 0,32 ha konkretisiert.
- In Ziffer 7.4. (Naturschutzfachliche Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung) wurden zwei nicht zutreffende Aussagen in Bezug auf das Bebauungsplangebiet gestrichen.

Die Grundzüge der Planung werden dadurch nicht berührt, eine erneute Auslegung ist deshalb nicht erforderlich.

D) Beteiligung des Bezirksausschusses

Der Bezirksausschuss des 22. Stadtbezirkes hat sich in der Sitzung am 26.04.2017 mit der Planung befasst und dieser einstimmig zugestimmt.

Der Bezirksausschuss des 22. Stadtbezirks hat Abdrucke der Sitzungsvorlage erhalten.

Der Korreferentin, Frau Stadträtin Rieke, und der zuständigen Verwaltungsbeirätin, Frau Stadträtin Messinger, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Antrag der Referentin

Ich beantrage Folgendes:

1. Den Äußerungen aus der öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB kann nur nach Maßgabe der Ausführungen unter Buchstabe A) des Vortrages entsprochen werden.
2. Den Stellungnahmen aus den Beteiligungsverfahren nach § 4 Abs. 2 BauGB kann nur nach Maßgabe der Ausführungen unter Buchstabe B) des Vortrages entsprochen werden.
3. Der Bebauungsplan Nr. 2092 für den Bereich Bundesautobahn A.99 mit Anschlussstelle Germering-Nord ca. 750 m nach Osten bis zur geplanten Straße am Westrand des 1. Realisierungsabschnitts Freiam Nord - Plan vom 10.02.2017 und Text - wird gemäß § 10 BauGB als Satzung beschlossen. Ihm wird die nachfolgende Begründung beigegeben.
4. Der Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

Satzungstext

Bebauungsplan Nr. 2092
der Landeshauptstadt München

Bundesautobahn A 99 mit Anschlussstelle Germering-Nord nach Osten ca. 750 m bis zur geplanten Straße am Westrand des 1. Realisierungsabschnitts Freiham Nord (Teiländerung des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2068)

vom

Die Landeshauptstadt München erlässt aufgrund der §§ 9 und 10 Abs. 1 des Baugesetzbuches (BauGB) und des Art. 23 der Gemeindeordnung für den Freistaat Bayern (GO) folgende Satzung:

§ 1

Bebauungsplan

- (1) Für den Bereich Bundesautobahn A 99 mit Anschlussstelle Germering-Nord nach Osten ca. 750 m bis zur geplanten Straße am Westrand des 1. RA Freiham Nord wird ein Bebauungsplan als Satzung erlassen.
- (2) Der Bebauungsplan besteht aus dem Plan der Landeshauptstadt München vom 10.02.2017, angefertigt vom GeodatenService München am, und diesem Satzungstext.
- (3) Die vom vorliegenden Bebauungsplan erfassten Teile des rechtsverbindlichen Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2068 (MüABl. Nr. 2 vom 20.01.2016, Seite 19) werden durch diesen Bebauungsplan Nr. 2092 verdrängt.

§ 2

Inkrafttreten

Der Bebauungsplan Nr. 2092 tritt mit der Bekanntmachung gemäß § 10 Abs. 3 BauGB in Kraft.

Begründung des Bebauungsplans

Inhaltsverzeichnis

	Seite
1. Planungsvoraussetzungen / Beschlusslage	8
2. Ausgangssituation	9
3. Planungsziele und Planungskonzept	14
4. Bebauungsplan mit Grünordnung	16
5. Wesentliche Auswirkungen	22
6. Maßnahmen im Bauvollzug	23
7. Umweltbericht	24
8. Kenngrößen	46

1. Planungsvoraussetzungen / Beschlusslage

In Freiham-Nord entsteht über einen Zeitraum von etwa 30 Jahren ein kompakter, urbaner und grüner Wohnstandort für über 20.000 Einwohnerinnen und Einwohner mit entsprechenden sozialen und kulturellen Infrastruktureinrichtungen. Auf der Grundlage eines 2011 durchgeführten städtebaulichen und landschaftsplanerischen Planungswettbewerbs für den ersten Realisierungsabschnitt des zukünftigen Wohngebietes wurde eine Rahmenplanung erarbeitet, die Grundlage für den Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2068 (Freiham Nord 1. Realisierungsabschnitt) ist, der am 20.01.2016 In Kraft getreten ist.

Der Vollausbau Freihamns umfasst mehrere Realisierungsabschnitte (RA). Der 1. RA beinhaltet 85 ha und sieht eine bauliche Entwicklung für ca. 10.000 Menschen bis ca. 2025 vor. Die weiteren RA sollen zusätzlich mehr als 10.000 Menschen Wohnraum bieten. Der neue Stadtteil Freiham Nord soll unter Einbeziehung angrenzender Siedlungsstrukturen mit einem städtebaulichen Konzept entwickelt werden, das Stadtgestalt und Ökologie zukunftsweisend verbindet. Ein bedeutsames Ziel hierzu stellt eine zukunftsorientierte, insbesondere leistungsfähige Abwicklung des Verkehrsgeschehens dar.

Daher soll der 1. RA Freiham-Nord möglichst zügig auch über eine Autobahnanbindung direkt an das überörtliche Bundesfernstraßennetz angebunden werden. Mit einer neuen Anbindung an die Bundesautobahn A 99, Anschlussstelle Germering-Nord sollen insbesondere die gemäß Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2068 (Freiham Nord 1. Realisierungsabschnitt) geplanten Knotenpunkte der Bodenseestraße entlastet werden. Ein weiterer Vorteil einer raschen Errichtung der Autobahnanbindung besteht darin, dass der entstehende Baustellenverkehr während der Bauphase bereits darüber abgewickelt werden könnte.

Am 20. November 2014 hat die Vollversammlung des Stadtrates der Landeshauptstadt München daher die Aufstellung für den Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2092 für die o. g. Anbindung beschlossen.

Wie im Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 29.07.2015 dargestellt, soll die Autobahnanbindung zunächst vorläufig auf überwiegend städtischen Flächen durch die Erweiterung bestehender Wege erstellt werden. Mit dem vorliegenden Bebauungsplan soll für die Anbindung an die Bundesautobahn A 99, Anschlussstelle Germering-Nord das notwendige Planungsrecht geschaffen werden.

Mit der planerischen Umsetzung der weiteren RA von Freiham Nord soll dann ein Neubau auf der späteren endgültigen Trasse erfolgen, für die in einem eigenständigen Bebauungsplanverfahren Planungsrecht geschaffen werden soll. Parallel hierzu wird der Bebauungsplan Nr. 2092 – in einem eigenständigen Verfahren oder im Rahmen zeitlich nachfolgender Bebauungsplanverfahren – dann aufzuheben sein.

2. Ausgangssituation

2.1. Lage im Stadtgebiet und Eigentumsverhältnisse

Das Planungsgebiet liegt am westlichen Stadtrand von München, im 22. Stadtbezirk Aubing-Lochhausen-Langwied. Es erstreckt sich von der Bundesautobahn A 99, Anschlussstelle Germering-Nord bis zur Straße U-1714. Der Geltungsbereich umfasst Teile der Flurstücke 867, 871, 872, 873, 874, 881, 888, 889, 894, 3493, 3493/2, 3493/6 und 3531 und weist eine Größe von insgesamt ca. 1,14 ha auf.

Der überwiegende Teil der Flurstücke befindet sich im Eigentum der Landeshauptstadt München (Flurstücke 874, 881, 3493/6) bzw. des Zweckverbands Freiham (Flurstücke 872, 873, 888, 889, 894, 3493, 3531). Lediglich das Flurstück 3493/2 steht derzeit nicht im Eigentum der Landeshauptstadt München bzw. des Zweckverbands Freiham.

2.2. Städtebauliche und grünordnerische Bestandsanalyse

2.2.1. Nutzung / Baulicher Bestand

Das Planungsgebiet ist unbebaut und wird aktuell größtenteils landwirtschaftlich genutzt. Das Planungsgebiet umfasst dabei auch mit wassergebundener Decke befestigte Feldwege.

2.2.2. Natur und Landschaft

Naturraum, Topographie

Das Planungsgebiet liegt im Naturraum „Schotterfluren der Münchner Ebene“. Das weitgehend ebene Gelände weist größtenteils eine Höhe von 529 bis 530 m ü. NN auf. Lediglich angrenzend an die Anschlussstelle Germering-Nord steigt die Geländehöhe auf bis zu ca. 534 m ü. NN an.

Geologie und Boden

Die Böden bestehen überwiegend aus kalkhaltigem, sandigem Kies. Die natürlichen oberen Bodenschichten wurden durch die landwirtschaftliche Nutzung überprägt. Bodenversiegelungen beschränken sich auf die mit wassergebundener Decke befestigten Feldwege. Über Altlastenverdachtsflächen und Verdachtsfälle bzgl. Kampfmittel liegen keine Erkenntnisse vor.

Wasser

Oberflächengewässer sind im Planungsgebiet nicht vorhanden. Der mittlere Grundwasserflurabstand liegt im Westen des Planungsgebiets bei ca. 4 bis 6 m, im Osten bei 6 bis 8 m unter Flur. Der höchste Grundwasserstand steht im Planungsgebiet bei ca. 526,40 - 525,00 m über Normalnull (ü.NN) (3 - 4 m unterhalb Geländeoberkannte (u. GOK) an.

Klima

Die Jahresmitteltemperatur im Planungsgebiet liegt bei 7 bis 8 ° Celsius, die Jahresniederschlagssumme bei 950 bis 1100 mm (Klimaatlas von Bayern 1996). Insgesamt herrscht warmgemäßigtes Klima. Der Wind kommt überwiegend aus westsüdwestlicher Richtung, am zweithäufigsten von Osten, während Süd- und Nordwinde eher selten sind. Aktuell besitzen die offenen Feldfluren temperaturlausgleichende Wirkung auf das lokale Klima.

Lufthygiene

Die Immissionsgrenzwerte für Feinstaub (PM₁₀), Feinstaub (PM_{2,5}) sowie Stickstoffdioxid (NO₂) werden im Planungsgebiet im Istzustand eingehalten. Lediglich östlich der Anschlussstelle Germering-Nord wird der Grenzwert für Stickstoffdioxid (NO₂) von 40 µg/m³ erreicht, aber nicht überschritten.

Arten und Lebensräume

Das Planungsgebiet ist größtenteils gekennzeichnet durch intensiv ackerbaulich genutzte Landwirtschaftsflächen. Es sind keine naturschutzrechtlichen Schutzgebiete oder sonstigen geschützte Teile von Natur und Landschaft vorhanden.

Südlich der Einmündung zur Anschlussstelle Germering-Nord der Bundesautobahn A 99 stockt außerhalb des Geltungsbereichs ein gemäß Art. 16 BayNatSchG geschütztes Feldgehölz, das als Biotop Nr. M-0138.003 in der Stadtbiotopkartierung mit einer Größe von rund 0,16 ha erfasst wurde.

Auf der landwirtschaftlichen Flur westlich des Freihamer Wegs sind nach aktuell durchgeführten Kartierungen neben häufig vorkommenden Vogelarten der siedlungsgeprägten Bereiche Vorkommen von Feldlerche und Goldammer festgestellt worden (ausführlicher siehe Umweltbericht, Kapitel 7.4).

Landschaftsbild

Die ebene Landschaft der Aubinger Feldflur wird von großen Feldschlägen geprägt. Visuelle Begrenzungen dieses Landschaftsraums sind die Lärmschutzwälle des Autobahnringes im Westen mit bis zu 10 m hohen Böschungen und der als Kulisse dahinter sichtbaren Aubinger Lohe, die Bodenseestraße bzw. die Bahnlinien München-Gelten-dorf-Buchloe und München-Herrsching mit der dahinter liegenden Bebauung im Süden und die Bebauung von Neuaubing mit den vorgelagerten Gehölzen im Osten. Der als Industriedenkmal geschützte Aubinger Wasserturm mit seinen 37 m Höhe ragt aus der Gebäudelandschaft Neuaubings heraus. Als weithin sichtbares markantes Gebäude wirkt im Süden das 36 m hohe Geothermieheizwerk Freiham in den Raum.

Erholung

Die Feldflur Aubing bildet einen überwiegend strukturarmen Landschaftsraum, der vor allem durch Spaziergängerinnen und Spaziergänger sowie Radfahrerinnen und Radfahrer genutzt wird. Aufgrund der landwirtschaftlichen Nutzung sind weitere freiraumgebundene Aktivitäten nicht möglich.

Denkmalschutz

In unmittelbarer Nähe zum Planungsgebiet befinden sich diverse Bodendenkmäler, insbesondere Siedlungsspuren aus vor- und frühgeschichtlicher Zeit. Im Westen quert die geplante Autobahnanbindung zudem zwangsläufig eine bekannte Siedlung der Bronzezeit.

Aufgrund der Denkmaldichte ist für Bodeneingriffe aller Art eine denkmalrechtliche Erlaubnis gemäß Art. 7 Abs. 1 des Gesetzes zum Schutz und zur Pflege der Denkmäler (DSchG) notwendig.

2.2.3. Erschließung

Verkehrliche Erschließung

Das Planungsgebiet grenzt im Westen unmittelbar an die bestehende Anschlussstelle Germering-Nord der Bundesautobahn (BAB) A 99 West, die eine tangentielle Verbindung von der BAB A 96 (München – Lindau) über die BAB A 9 (München – Ingolstadt) bis zur BAB A 8 (München – Salzburg) bildet.

Darüber hinaus schließt das Planungsgebiet im Osten an die im Bebauungsplan Nr. 2068 vom 20.01.2016 festgesetzte Straße U-1714 („Aubinger Allee“) an.

Mit drei S-Bahnlinien (S8 München – Herrsching, der S4 München – Geltendorf, der S3 München – Mammendorf) und mit insgesamt sieben S-Bahn-Haltestellen ist der 22. Stadtbezirk sehr gut an das weiträumige Netz des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) angebunden. Die S-Bahnstationen Freiham und Aubing liegen für die überwiegende Anzahl aller zukünftigen Bewohnerinnen und Bewohner Freiham's in einer Reichweite von weniger als einem Kilometer. Die kleinräumige ÖPNV-Erschließung erfolgt zusätzlich über mehrere Buslinien. Zusätzlich soll gemäß Stadtratsbeschluss vom 03.02.2010 (Sitzungsvorlagen-Nr. 08-14 / V 03611) die Trambahnlinie 19 von Pasing über Neuaubing zum neuen S-Bahnhof Freiham verlängert werden. Der Bau einer U-Bahn ist in Prüfung. Über die Ergebnisse wird dem Stadtrat in einer besonderen Stadtratsvorlage berichtet.

Innerhalb des Planungsgebiets selbst sind lediglich landwirtschaftlich genutzte Feld- und Flurwege, die zum Teil auch als Fuß- oder Radwege genutzt werden, vorhanden. Die Feldwege innerhalb des Planungsgebiets befinden sich zwar in städtischem Eigentum, sind jedoch nicht gewidmet.

Technische Infrastruktur

Das Planungsgebiet kreuzt im Westen eine dinglich gesicherte Erdgas-Hochdruckleitung. Im Übrigen verläuft diese westlich des nord-süd-verlaufenden Trassenabschnitts der Autobahnanbindung und liegt damit außerhalb des Geltungsbereichs.

Darüber hinaus befinden sich im Planungsgebiet nach aktuellem Kenntnisstand keine weiteren stadtechnischen Versorgungsmedien (Strom, Gas, Fernwärme, Wasser, Telekommunikation).

2.2.4. Vorbelastungen durch Lärm

Im Planungsgebiet sind bei entsprechender Wetterlage die Schallemissionen der Autobahn wahrnehmbar. Im freien Gelände liegt im überwiegenden Teil ein mittlerer Schallpegel von unter 55 dB(A) am Tag und unter 50 dB(A) in der Nacht, im Westen ein mittlerer Schallpegel von unter 60 dB(A) am Tag und unter 55 dB(A) in der Nacht vor.

Relevante Schallimmissionen aus gewerblichen Schallquellen sind im Planungsgebiet nicht zu erwarten.

2.3. Planerische Ausgangslage

2.3.1. Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung

Der aktuelle Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung mit Stand Juli 2016 stellt im Planungsbereich und dessen Umfeld großflächige Wohnbauflächen sowie im östlich des Autobahnringes A 99 geplanten Landschaftspark Allgemeine Grünflächen dar. Überlagernd sind in den Wohnbauflächen örtliche Grünverbindungen, im Bereich des geplanten Landschaftsparks eine übergeordnete Grünverbindung ausgewiesen.

Die Bundesautobahn A 99 einschließlich der Anschlussstelle Germering-Nord ist als überörtliche Hauptverkehrsstraße dargestellt.

2.3.2. Perspektive München

Die Perspektive München ist seit 1998 das strategische Stadtentwicklungskonzept der Landeshauptstadt. Mit ihren Leitlinien, Zielen, Strategien, Projekten und Programmen bildet sie den Orientierungsrahmen für die zukünftige Entwicklung der Landeshauptstadt München. Um auf die sich immer rascher verändernden sozioökonomischen und demografischen Rahmenbedingungen vorbereitet zu sein und reagieren zu können, ist die „Perspektive München“ kein starrer Plan, sondern als „Stadtentwicklungsplanung im Prozess“ angelegt und wird ständig weiterentwickelt.

Die Planung Freiam wird in diesem Kontext als ein „lebendiges Stadtviertel am alten und neuen Stadtrand“ gesehen, die Wohnraum für unterschiedliche Lebensstile und Lebenslagen und eine nachhaltige Infrastruktur bietet. Weitere Verbesserungen des öffentlichen Nahverkehrs, wie die geplante Verlängerung der Trambahn nach Freiam, sorgen für eine bessere Erreichbarkeit.

2.3.3. Strukturkonzept Freiam

Grundlage für die Gesamtplanung des Wohnstandortes Freiam Nord mit rund 190 ha Fläche ist ein vom Stadtrat im Jahr 2007 beschlossenes Strukturkonzept. Es

basiert auf der Entwurfsidee des „Stadt-Weiterbauens“. Das Konzept umfasst neben dem 1. Realisierungsabschnitt weitere Realisierungsabschnitte (im Wesentlichen Wohnbaulandflächen) sowie entlang der Bundesautobahn einen Landschaftspark.

Für die Erschließung von Freiham Nord wird im Strukturkonzept eine zentrale Nord-Süd-Achse vorgeschlagen, die die einzelnen Bauflächen gliedert. Im Süden erfolgt ein Anschluss an die Bodenseestraße, nach Westen ist ein Anschluss an die Bundesautobahn A 99 vorgesehen und im Norden und Osten erfolgt ein Anschluss an die bestehenden Straßensysteme von Aubing und Neuaubing.

2.3.4. Rahmenplanung Freiham

Die Rahmenplanung für den 1. Realisierungsabschnitt wurde vom Stadtrat am 18. Dezember 2013 beschlossen und mit dem Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2068 vom 20.01.2016 umgesetzt.

2.4. Rechtliche Ausgangslage

2.4.1. Bestehendes Baurecht

Die Flächen im Planungsgebiet liegen im Außenbereich nach § 35 BauGB.

Im Osten berührt der Geltungsbereich des vorliegenden Bebauungsplans den Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2068 vom 20.01.2016, der hier in weiten Teilen eine Straßenbegrenzungslinie festsetzt.

2.4.2. Angrenzende geltende und in Aufstellung befindliche Bebauungspläne

Unmittelbar östlich an das Planungsgebiet grenzt der Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2068 vom 20.01.2016. Der Bebauungsplan Nr. 2068 umfasst den 1. RA von Freiham Nord und ermöglicht die Schaffung von Wohnraum für ca. 10.000 Einwohnerinnen und Einwohner, eines Stadtteil- und eines Quartierszentrums, eines überörtlichen Bildungscampus mit Sportpark sowie zahlreicher weiterer Einrichtungen der sozialen Infrastruktur.

Für den östlich der Bundesautobahn A 99 geplanten Landschaftspark wurde am 25.09.2013 vom Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung der Beschluss zur Aufstellung des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2083 gefasst. Der Planungsumgriff umfasst aktuell eine Gesamtfläche von ca. 58 ha.

2.4.3. Naturschutz

Im Planungsgebiet sind weder gesetzlich geschützte Biotope nach § 30 BNatSchG, Gebiete des Netzes „Natura 2000“, noch sonstige geschützte Teile von Natur und Landschaft nach BNatSchG oder Bayerischem Naturschutzrecht vorhanden.

2.4.4. Planfeststellung

Die Anschlussstelle Germering-Nord ist Bestandteil der Planfeststellung für den Neubau der „Bundesautobahn A 99 Autobahnring München, Streckenteilabschnitt Unter-

pfaffenhofen – Aubing (Westabschnitt), km 92 + 000 bis km 97 + 650 mit Autobahndreieck A 96 / A 99“ mit Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Oberbayern vom 18.06.1999. Innerhalb der planfestgestellten Grenzen wurde die Anschlussstelle durch die Autobahndirektion Südbayern realisiert.

Zwischen der Bundesrepublik Deutschland – Bundesstraßenverwaltung –, vertreten durch den Freistaat Bayern, dieser vertreten durch die Autobahndirektion Südbayern und der Landeshauptstadt München wurde mit Datum vom 30.01.2012 und 16.02.2012 eine Kreuzungsvereinbarung über den Neubau der Anschlussstelle Germering-Nord und eine städtische Straße geschlossen. Gemäß § 4 Abs. 2 dieser Vereinbarung ist die Landeshauptstadt München für den Neubau der städtischen Straße im Anschluss an die Planfeststellungsgrenze in Richtung des geplanten Baugebiets Freiham zuständig. Für die mit dem vorliegenden Bebauungsplan vorgesehene Autobahnanbindung besteht daher kein Bedarf diese Vereinbarung anzupassen.

3. Planungsziele und Planungskonzept

3.1. Planungsziele

Mit dem Bebauungsplan Nr. 2092 sollen folgende Planungsziele gesichert werden:

- Freiham Nord soll bereits im Rahmen der baulichen Umsetzung des 1. RA eine Anbindung an die Bundesautobahn A 99 erhalten, die insbesondere zur Abwicklung der Baustellenverkehre dient.
- Die Anbindung an die Anschlussstelle Germering-Nord soll zu einer notwendigen Verteilung des Verkehrs in Freiham's Straßensystem beitragen. Gleichzeitig soll die Anbindung die Verkehrsbelastung in den umliegenden Gebieten, insbesondere in der Bodenseestraße und im Dorfkern Aubing von zusätzlichen Neuverkehren durch die Planung für Freiham soweit als möglich entlasten.
- Der Bebauungsplan sichert darüber hinaus den Anschluss bzw. die Querung bestehender Fuß- und Feldwege im Umfeld der Anschlussstelle Germering-Nord.
- Minimierung des Eingriffs in Natur und Landschaft.
- Ein weiteres Ziel stellt darüber hinaus die Minimierung des Eingriffs in privates Eigentum dar.

Die Inanspruchnahme von bislang landwirtschaftlich genutzten Flächen für die Anbindung Freiham Nord an die bestehende Anschlussstelle Germering-Nord der BAB A 99 ist erforderlich, um durchgehend die Verkehrsabwicklung in einem funktionierenden Verkehrssystem zu sichern.

3.2. Planungskonzept

Der Planung liegt die am 18. Dezember 2013 beschlossene Rahmenplanung für Freiham Nord, 1. RA zugrunde, die westlich der Straße U-1714 (Aubinger Allee) eine Anbindung Freiham Nord an die Anschlussstelle Germering-Nord vorsieht.



Abb. 1: Freiham Nord, Rahmenplanung 1. RA, Stand 12/2013: Integration ins Umfeld

Da noch nicht alle Planungen für die weiteren Realisierungsabschnitte Freiham's vorliegen und auch der Grunderwerb für den endgültigen Ausbau noch nicht abge-

geschlossen ist, der Baustellenverkehr für den 1. RA Freiham Nord jedoch bereits über die o. g. Autobahn abgewickelt werden soll, soll die Anbindung zunächst in der vorgeschlagenen Führung erstellt werden.

Spätestens mit den weiteren Realisierungsabschnitten von Freiham Nord soll der Ausbau der Autobahnanbindung auf der späteren endgültigen Trasse erfolgen, für die in einem eigenständigen Bebauungsplanverfahren Planungsrecht geschaffen werden soll. Für die endgültige Trasse der Autobahnanbindung ist im Bereich des künftigen Landschaftsparks eine zweigliedrige Landschaftsbrücke vorgesehen, mit der eine Zerschneidung des Parks vermieden wird und das Gesamtkonzept der Freiraumvernetzung umgesetzt werden kann.

Nach Errichtung der endgültigen Autobahnanbindung soll die mit dem vorliegenden Bebauungsplan geplante Anbindung an die Bundesautobahn A 99 zurückgebaut werden.

Dem vorliegenden Bebauungsplanentwurf liegt die hierfür durch das Baureferat der Landeshauptstadt München erarbeitete Entwurfsplanung für die Straßentrasse zu Grunde.

Durch die Trassierung der mit dem vorliegenden Bebauungsplan geplanten Autobahnanbindung überwiegt auf vorhandenen Feldwegen findet der sparsame Umgang mit Grund und Boden besondere Beachtung. Das Regenwassermanagement erfolgt über beidseitig der Straße geplante Entwässerungsmulden.

4. Bebauungsplan mit Grünordnung

Im östlichen Anschlussbereich wird eine im Bebauungsplan Nr. 2068 festgesetzte Straßenbegrenzungslinie überplant. Diese planungsrechtliche Festsetzung soll gemäß § 1 Abs. 3 des Satzungstextes mit der Festsetzung des Bebauungsplans Nr. 2092 aufgehoben werden.

4.1. Verkehrsflächen, Erschließung

4.1.1. Verkehrskonzept

Der neue Stadtteil Freiham Nord soll unter Einbeziehung angrenzender Siedlungsstrukturen als kompakter, urbaner und grüner Wohnstandort mit einem städtebaulichen Konzept entwickelt werden, das Stadtgestalt und Ökologie zukunftsweisend verbindet. Einen bedeutsamen Baustein hierzu stellt eine zukunftsorientierte Abwicklung des Verkehrsgeschehens unter besonderer Beachtung der Nahmobilität dar. Die Grundstrukturen Freiham Nord als „Stadt der kurzen Wege“, zusammen mit optimalen infrastrukturellen Angeboten für Öffentlichen Verkehr, Rad- und Fußgängerverkehr unter Förderung der Nahmobilität reduzieren den Anteil des Motorisierten Individualverkehrs (MIV).

Um das zu erreichen, wurde im Rahmen des Verfahrens für den Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2068 ein Verkehrsgutachten für Freiham Nord erarbeitet (Verkehrsgutachten Freiham-Nord unter besonderer Berücksichtigung der Nahmobilität, BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung Dr. Ing. Reinhold Baier GmbH, November 2013 bzw. Januar 2014). Teil des Gutachtens war es, die Leistungsfähigkeit des zukünftigen

gen und des bestehenden Verkehrsnetzes mit der Überlagerung des Neuverkehrs zu untersuchen. Die besonderen Zielsetzungen für die Anbindung von Freiham Nord an das bestehende Straßen- und Wegenetz waren dabei folgende:

- Verknüpfung von Freiham Nord mit den bereits bestehenden Gebieten Aubing und Neuaubing unter Berücksichtigung der vorhandenen Verbindungswege.
- Kein erheblicher MIV-Neuverkehr bzw. Entlastung der Pretzfelder Straße.
- Das MIV-Verkehrsaufkommen des Germeringer Wegs soll stadtverträglich im Bereich des Dorfkerns von Aubing abgewickelt werden können.

Neben der Bebauung Freiham Nord sind im Stadtbezirk 22 Aubing-Lochhausen-Langwied in den nächsten Jahren weitere Bauvorhaben geplant. Deshalb wurden im Verkehrskonzept alle zu diesem Zeitpunkt im Stadtbezirk bekannten Entwicklungen mit ihren jeweiligen verkehrlichen Auswirkungen berücksichtigt. Die über das Verkehrsmodell der Landeshauptstadt München erfassten Verkehre aus dem nahen Umland, der Bundesautobahnen A 96 und A 99 flossen ebenfalls in die Berechnungen mit ein.

Für die Berechnung der erwarteten Verkehrsstärken im motorisierten Individualverkehr (MIV) wurden in der verkehrstechnischen Untersuchung zahlreiche Planfälle betrachtet. Da Freiham Nord in mehreren Realisierungsabschnitten umgesetzt werden soll, ist es sinnvoll, auch die straßenräumliche Infrastruktur dem jeweiligen Realisierungsabschnitt anzupassen. Zusätzlich wurden deshalb verkehrstechnische Untersuchungen nur für den Ausbau des 1. RA durchgeführt. Ergebnis dieser Untersuchung ist, dass die Anbindung an die Bundesautobahn A 99 bereits während der Umsetzung des 1. RA von Freiham Nord planerisch sinnvoll ist, um dauerhaft die Verkehrsabwicklung in einem funktionierenden Verkehrssystem zu sichern.

Eine Anbindung Freiham Nord an die Bundesautobahn A 99, Anschlussstelle Germering-Nord stellt somit einen wesentlichen Baustein für die verträgliche Umsetzung der Gesamtentwicklung von Freiham für das bestehende Verkehrsnetz dar. Mit der Errichtung sollen insbesondere die geplanten Knotenpunkte der Bodenseestraße entlastet werden. Eine rasche Errichtung der Autobahnanschlusssstelle ermöglicht es zudem, den mit der Errichtung des 1. RA von Freiham Nord entstehenden Baustellenverkehr über die Autobahn abwickeln zu können. Zugleich kann bei einer zeitnahen Anbindung von Freiham Nord an die Autobahnanschlusssstelle Germering-Nord auf sonst voraussichtlich notwendig werdende zusätzliche Abbiegespuren im Bereich der Knotenpunkte Bodenseestraße/Straße U-1703 sowie Bodenseestraße/Wiesentfelser Straße zur Abwicklung des prognostizierten Verkehrsaufkommens für den vollständigen 1. RA verzichtet werden.

Mit dem vorliegenden Bebauungsplan wird eine öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt (Gemeindestraße). Der Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 2092 schließt im Westen unmittelbar an die planfestgestellte Anschlussstelle Germering-Nord an. Eine Einbeziehung des planfestgestellten Bereichs in den Bebauungsplan ist nicht erforderlich. Die westlich der Anschlussstelle Germering-Nord gelegene Bundesstraße B 2 endet dort und erfährt im Planungsgebiet keine Fortsetzung. Dem Bebauungsplan kommt keine planfeststellungsersetzende Funktion zu.

Bei vollständiger Umsetzung des 1. RA wurden für die Autobahnanbindung ca. 15.500 Kfz/Tag prognostiziert (Planfall 3i* (2025)). Es ist davon auszugehen, dass das tatsächliche Verkehrsaufkommen der Anbindung deutlich niedriger ausfallen wird, da der 1. RA in den nächsten Jahren nur schrittweise bebaut sein wird und die Fertigstellung erst parallel zum Baustart des 2. RAs - nach heutiger Erkenntnislage voraussichtlich im Jahr 2024 - erfolgen wird.

4.1.2. Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte

Die Anbindung an die Bundesautobahn A 99 erfolgt im Osten an die Planstraße U-1714, im Westen an die Anschlussstelle Germering-Nord sowie daran anschließend an die B 2.

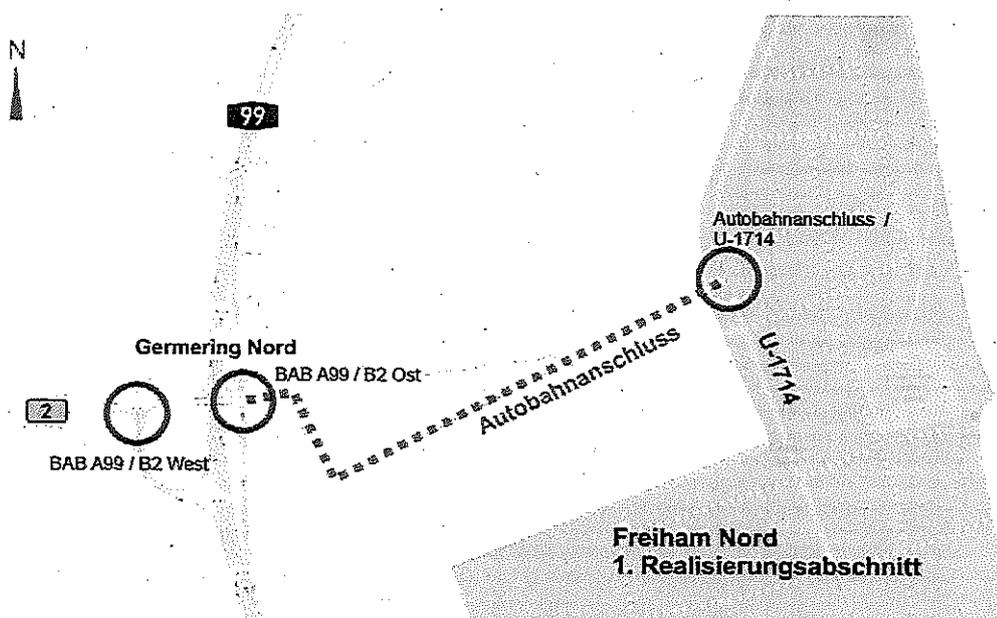


Abb.2: Knotendarstellung der Anbindung an die BAB A 99 und die U-1714

Diese Knotenpunkte wurden auf Basis der Querschnittsbelastungen des Prognosefalls 3i* (Prognose 2025) in einer verkehrstechnischen Untersuchung (Verkehrstechnische Untersuchung zur Bestimmung der Leistungsfähigkeit von drei Knotenpunkten in Freiham, Ingenieurbüro Vössing, Januar 2017) auf ihre Leistungsfähigkeit untersucht. Ergebnis der Untersuchung ist, dass alle drei Knotenpunkte im Grundsatz leistungsfähig sind.

Der Knotenpunkt BAB A 99 / B 2 West kann in einer sehr guten Qualität im Verkehrsverlauf abgewickelt werden. Die Empfehlung, die südliche Zufahrt umzumarkieren, um eine Behinderung des Rechtsabbiegerstroms zu verhindern, wird bei steigenden Verkehrsbelastungen, entsprechend des Ausbaugrades des 1. RA, mit der Autobahndirektion Südbayern abgestimmt. Es ist davon auszugehen, dass das tatsächliche Verkehrsaufkommen der Anbindung deutlich niedriger ausfallen wird, da der 1. RA in den nächsten Jahren nur schrittweise bebaut wird und die Fertigstellung erst parallel zum Baustart des 2. RAs - nach heutiger Erkenntnislage voraussichtlich im Jahr 2024

- erfolgen wird.

Die Verkehrsbelastung des Knotens BAB A 99 / B 2 Ost ist ebenfalls leistungsfähig. Der Empfehlung des Gutachters, den Rechtsabbiegerstreifen aufzuweiten, um Rückstaulängen in den Spitzenstunden im Geradeausverkehr nicht zu behindern, wird mit einer Verlängerung des Abbiegestreifens auf ca. 50 m Länge nachgekommen.

Der Knotenpunkt des Autobahnanschlusses an die U-1714 wird für eine leistungsfähige Verkehrsabwicklung ausgebildet.

4.1.3. Öffentliche Straßenverkehrsflächen

Die geplante Straße U-1750 verläuft, ausgehend von der Anschlussstelle Germering-Nord, zunächst ca. 150 m nach Süden, knickt dann nach Osten ab und erreicht nach ca. 900 m Gesamtlänge die Straße U-1714 (Aubinger Allee) des 1. RA von Freiham Nord.

Die im Bebauungsplan festgesetzte Breite der Straße U-1750 ermöglicht die Realisierung eines Straßenquerschnitts, der erforderlichenfalls für die Abwicklung des Verkehrsaufkommens des 1. RA ausreicht. Die im Bebauungsplan vorgesehene Straßenbreite setzt sich wie folgt zusammen:

- Fahrbahn 6,5 m (Erfüllung der Anforderungen für den Begegnungsverkehr Lkw-Lkw)
- Bankett i. d. R. beidseitig 0,5 m, auf der östlichen Seite des autobahnparallelen Trassenabschnitts wegen einer hier erforderlich werdenden Schutzplanke als Absturzsicherung 1,0 m
- Böschung in Abhängigkeit des jeweiligen Geländes
- Versickerungsmulde: beidseitig 1,0 m.

Im Ergebnis ergeben sich für die einzelnen Abschnitte der geplanten Straßenverkehrsfläche folgende Breiten:

- Ost-West-verlaufender Straßenabschnitt mit Ausnahme der Aufweitung zur Straße U-1714 i. d. R. zwischen knapp 10 m und ca. 11 m.
- Aufweitung des ost-west-verlaufenden Straßenabschnitts zur Straße U-1714 bis zu einer Breite von ca. 15 m.
- Geländebedingte Aufweitung des nord-süd-verlaufenden (autobahnparallelen) Straßenabschnitts bis zu einer Breite von ca. 20 m.

Die Gradienten der Straße soll geländenah angelegt werden, um die Zufahrt zu den angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen über das Bankett zu ermöglichen. Die Fahrbahn soll so hergestellt werden, dass sie auch mit überdurchschnittlich schweren Fahrzeugen bis 48 t befahren werden kann.

Die Feldwege im Bereich der Rampe zur Anschlussstelle Germering Nord und der Feldweg etwas weiter südlich, im Kurvenbereich der vorläufigen Autobahnanbindung, sollen über Rampen an die geplante Verkehrsfläche angebunden werden (siehe

nachfolgendes Kapitel).

Um sowohl einen Eingriff in ein biotopkartiertes Feldgehölz als auch eine kostenintensive Verlegung einer Erdgashochdruckleitung der Stadtwerke München GmbH im Bereich des nord-süd-verlaufenden Straßenabschnitts zu vermeiden, wird die zukünftige Straßentrasse in diesem Bereich im Wesentlichen auf dem Flurstück 867 verlaufen.

In etwa auf halber Strecke wird die Straße aufgrund der örtlichen Eigentumsverhältnisse um einige Meter verschwenkt, um die Trasse auf stadteigenen Flächen zu führen und den Eingriff in Privateigentum weitgehend zu minimieren.

Zur Ermöglichung der Einrichtung einer zusätzlichen Linksabbiegespur zur Straße U-1714 mit einer Aufstelllänge für bis zu 6 Lkw, wird die geplante Straße U-1750 im Osten auf ca. 14 bis 15 m aufgeweitet.

Aufgrund der Eigentumsverhältnisse liegt der ost-west-verlaufende Straßenabschnitt westlich der Fahrbahnverschwenkung ausschließlich im Bereich des Flurstücks Nr. 881 sowie südöstlich angrenzender Flurstücke und östlich der Fahrbahnverschwenkung – mit Ausnahme der o. g. Aufweitung zur U-1714 – ausschließlich im Bereich des Flurstücks Nr. 881 sowie nordwestlich angrenzender Flurstücke.

Um den Bauaufwand für die mit dem vorliegenden Bebauungsplan geplante Autobahnanbindung möglichst gering zu halten, soll im Bereich der Straße U-1750 auf Geh- und Radwege sowie Beleuchtungseinrichtungen verzichtet werden. Als Alternative für den Fuß- und Radverkehr in Ost-West-Richtung kann insbesondere der weiter nördlich gelegene Hörweg dienen.

4.1.4. Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung

Wie bereits im vorangegangenen Kapitel dargestellt, sollen die bestehenden (Feld-)wege im Bereich der Anschlussstelle Germering Nord an die Straßenverkehrsfläche angebunden werden. Soweit im Zuge der Trassenplanung der Straße U-1750 Anpassungen im Bereich bestehender Feldwege erforderlich werden, werden die betroffenen Bereiche im Bebauungsplanentwurf als Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung „landwirtschaftlicher Verkehr, Fuß- und Radweg“ festgesetzt.

Mit den Festsetzungen wird der Anschluss bzw. die Querung bestehender landwirtschaftlicher Verkehre, Fuß- und Radweg im Umfeld der Anschlussstelle Germering-Nord gesichert. Die Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung „landwirtschaftlicher Verkehr, Fuß- und Radweg“ sind auch für den Gebrauch der Allgemeinheit als Fußweg und Radweg vorgesehen.

4.2. Immissionsschutz

4.2.1. Schallschutz

Die Errichtung der Straße U-1750 stellt einen Bau einer öffentlichen Straße im Sinne der 16. BImSchV dar. Zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche sind daher die Immissionsgrenzwerte des § 2

Abs. 1 der 16. BImSchV bindend (z. B. für Allgemeine Wohngebiete 59 dB(A) am Tag / 49 dB(A) in der Nacht).

Im Umfeld der Straße U-1750 existiert derzeit jedoch keine Bebauung, die von der geplanten Autobahnanbindung betroffen wäre und somit auch keine Immissionsorte gemäß 16. BImSchV.

Im Rahmen des Bebauungsplans Nr. 2068 für den 1. RA von Freiham Nord wurden die von der geplanten Autobahnanbindung ausgehenden Lärmemissionen für ein deutlich höheres Verkehrsaufkommen bereits berücksichtigt.

4.2.2. Lufthygiene

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens Nr. 2068 für den 1. RA von Freiham Nord wurde eine Untersuchung zur Lufthygiene durchgeführt, die auch die Anbindung an die Anschlussstelle Germering Nord der Bundesautobahn A 99 mit betrachtet. Demnach ist zu erwarten, dass die Grenzwerte für NO₂, PM₁₀ und PM_{2,5} der 39. BImSchV außerhalb der Straßenverkehrsfläche überall eingehalten werden. Das Gleiche gilt für den PM₁₀-Schwellenwert von 29 µg/m³, bei der von einer sicheren Einhaltung des PM₁₀-24 h-Grenzwert ausgegangen werden kann. Auf der Straßenverkehrsfläche können leichte Überschreitungen des Grenzwerts für NO₂ sowie des PM₁₀-Schwellenwerts von 29 µg/m³ auftreten.

4.3. Grünplanung

4.3.1. Grünordnung

Mit der vorliegenden Planung soll bedingt durch die derzeitigen Eigentumsverhältnisse und die Dringlichkeit der Realisierung lediglich eine vorgezogene Anbindung von Freiham Nord (Straße U-1714) an die Bundesautobahn A 99, Anschlussstelle Germering-Nord ermöglicht werden. Diese wird später durch eine endgültige Trasse ersetzt und die vorgezogene Trasse zurückgebaut. Voraussetzung hierfür ist u. a. der erfolgte Grundstückserwerb sowie der Abschluss des Bebauungsplanverfahrens für die endgültige Trasse. Mit der vorläufigen Trasse wird der Eingriff weitestgehend minimiert und das vorhandene Feldgehölz erhalten. Aufgrund dieser Trassenführung wird im Rahmen des Bebauungsplans Nr. 2092 auf grünordnerische Festsetzungen verzichtet.

Dessen ungeachtet erfolgt im Zuge der Entwicklung Freiham Nords eine intensive Auseinandersetzung mit dem vorhandenen Landschaftsraum, dem städtebaulichen Kontext und den planerischen Erfordernissen. Wichtiges Element des grünplanerischen Gesamtkonzeptes für Freiham Nord ist dabei die Schaffung eines sehr gut vernetzten Freiraumverbunds mit Anschluss an bestehende und zukünftige Grünräume (Landschaftspark).

4.3.2. Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung / Artenschutz / Baumbilanz

Mit dem Bebauungsplan werden Eingriffe in Natur und Landschaft ermöglicht. Für die geplante Straßenführung wird ein bestehender Feldweg verbreitert. Dadurch erfolgt ein sparsamer Umgang mit Grund und Boden. Eingriffe werden minimiert.

Zum Bebauungsplan wurde der erforderliche naturschutzrechtliche Ausgleich unter Anwendung des Leitfadens zur Eingriffsregelung in der Bauleitplanung ermittelt. Die Berechnung des Ausgleichsbedarfs ist dem Umweltbericht, Kapitel 7.3 „Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung“ zu entnehmen. Insgesamt löst der durch die Planung verursachte Eingriff in den Naturhaushalt einen Bedarf von 0,852 ha Ausgleichsflächen aus. Der Ausgleich wird vollständig außerhalb des Planungsgebiets im Bereich des Ökokontos Moosswaige nachgewiesen.

Für die Umsetzung des Bebauungsplans sind weder Baum- noch sonstige Gehölzfällungen erforderlich.

Die durchgeführten faunistischen Bestandsaufnahmen im Rahmen der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung ergaben eine Betroffenheit der Vogelart Feldlerche. Die Feldlerche wurde bereits im Zuge der artenschutzrechtlichen Prüfung zum ersten Realisierungsabschnitt der Bebauung Freiham Nord ausführlich behandelt und Ausgleichsmaßnahmen umgesetzt. Eine artenschutzrechtliche Ausnahmegenehmigung der Regierung von Oberbayern wurde mit Änderungsbescheid vom 04.03.2016 (zum Bescheid vom 6.11.2014) hierfür erteilt, die Gewährung der artenschutzrechtlichen Ausnahme für die Feldlerche wurde im Rahmen des vorliegenden Bebauungsplanentwurfs erneut beantragt und mit Änderungsbescheid vom 14.09.2016 (zum Bescheid vom 8.08.2016) erteilt, da sich im Wirkraum der geplanten Anschlussstelle mehrere Feldlerchenreviere befinden, die nicht durch die Ausnahmegenehmigungen zum 1. RA Freiham Nord Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2068 abgedeckt sind. Zur Sicherung des Erhaltungszustands der Population der Feldlerche werden zusätzliche Maßnahmen (Anlage von Feldlerchenfenstern) durchgeführt.

5. Wesentliche Auswirkungen

5.1. Städtebauliche Auswirkungen

Die Inhalte des Bebauungsplans zielen auf eine dem Wohl der Allgemeinheit entsprechende sozialgerechte Bodennutzung. Die frühzeitige verkehrliche Anbindung an die Anschlussstelle Germering-Nord stellt dabei einen wichtigen Baustein für die verträgliche Umsetzung der Gesamtentwicklung von Freiham für das bestehende Verkehrsnetz dar.

Mit der Umsetzung der Planung wird ein bisher größtenteils landwirtschaftlich genutzter Bereich einschließlich befestigter Feldwege als Autobahnanbindung für den 1. RA von Freiham Nord baulich entwickelt. Die Trasse soll dabei insbesondere der Abwicklung des Baustellenverkehrs dienen.

5.2. Auswirkungen auf die Umwelt

Es erfolgt ein Eingriff in eine Fläche von 1,14 ha, dabei wird eine Fläche von 0,68 ha durch den Bau des Autobahnzubringers erstmalig voll versiegelt. Es ergibt sich eine Größe der Ausgleichsfläche im Bereich der Ökokontoflächen Moosswaige der Landeshauptstadt München von 0,852 ha.

5.3. Verkehrliche Auswirkungen

Die frühzeitige Anbindung an die Anschlussstelle Germering-Nord trägt zu einer notwendigen Verteilung des Verkehrs in Freihams Straßensystem bei und reduziert die Verkehrsbelastung in den umliegenden Gebieten. Mit der Errichtung der Straße U-1750 werden dabei insbesondere die geplanten Knotenpunkte der Bodenseestraße entlastet. Zugleich kann bei einer zeitnahen Anbindung von Freiham Nord an die Autobahnanschlussstelle Germering-Nord auf sonst voraussichtlich notwendig werdende zusätzliche Abbiegespuren im Bereich der Knotenpunkte Bodenseestraße / Straße U-1703 sowie Bodenseestraße / Wiesentfelser Straße zur Abwicklung des prognostizierten Verkehrsaufkommen für den vollständigen 1. RA verzichtet werden.

5.4. Finanzielle Auswirkungen

Der Landeshauptstadt München entstehen durch den Bebauungsplan folgende Kosten:

- Herstellung der öffentlichen Verkehrsflächen (einschließlich Grunderwerb),
- Finanzierung der Ausgleichsmaßnahmen für Eingriffe in Natur und Landschaft außerhalb des Planungsgebiets.

Die referatsübergreifende Arbeitsgruppe „Sozialgerechte Bodennutzung“ hat am 30.04.2014 die Planung zur Kenntnis genommen und dieser zugestimmt.

Das Baureferat der Landeshauptstadt München hat auf Grundlage der Entwurfsplanung eine Kostenberechnung erstellt. Danach ergeben sich für die Maßnahme Projektkosten in Höhe von ca. 1.540.000 €. Darin enthalten ist eine Risikoreserve in Höhe von 140.000 €.

Die Projektkosten in Höhe von 1.540.000 € sind im Mehrjahresinvestitionsprogramm 2015 – 2019 in der Investitionsliste 1 unter Rangfolge-Nr. 210 in der Investitionsmaßnahme 6300.1140 „Siedlungsschwerpunkt Freiham – Freiham Nord“ mit enthalten. Die Maßnahme ist nach dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz nicht förderfähig.

6. Maßnahmen im Bauvollzug

Für die Umsetzung der Planung werden über die Festsetzungen des Bebauungsplans hinaus im Bauvollzug folgende Maßnahmen erforderlich:

- Bodenarchäologische Grabungen,
- Maßnahmen der Bodenordnung,
- Sonstige Maßnahmen im Bereich der Anschlussstelle Germering-Nord.

6.1. Bodenarchäologie

Aufgrund vorhandener Bodendenkmäler ist im Bereich der geplanten Verkehrsanlage die Durchführung archäologischer Untersuchungen notwendig. Die archäologischen Untersuchungen wurden in 2016 abgeschlossen. Dabei wurden archäologische Be-

funde im Boden belassen und konservatorisch überdeckt.

Weiterhin ist im Planungsgebiet aufgrund der Bodendenkmaldichte für Bodeneingriffe aller Art eine denkmalrechtliche Erlaubnis gemäß Art. 7 Abs. 1 des Gesetzes zum Schutz und zur Pflege der Denkmäler (DSchG) notwendig. Diese ist bei der zuständigen Unteren Denkmalschutzbehörde zu beantragen.

6.2. Bodenordnung

Die meisten Grundstücke im Planungsgebiet befinden sich im Eigentum der Landeshauptstadt München bzw. des Zweckverbands Freiham. Lediglich das Flurstück 3493/2 steht derzeit nicht im Eigentum der Landeshauptstadt München bzw. des Zweckverbands Freiham.

6.3. Sonstiges

Im Zuge der Anbindung von Freiham Nord an die Anschlussstelle Germering-Nord wird eine Anpassung der dort befindlichen Lichtsignalanlage erforderlich. Darüber hinaus sind mit der Autobahndirektion Südbayern Abstimmungen zur Baudurchführung, zu zukünftigen Widmungsgrenzen und zu Fragen des Winterdienstes erforderlich.

7. Umweltbericht

7.1. Einleitung

7.1.1. Kurzdarstellung der Inhalte und wichtigsten Ziele des Bebauungsplanes

Das Planungsgebiet liegt im Stadtbezirk 22 (Aubing-Lochhausen-Langwied) am westlichen Stadtrand von München.

Grundlage für die Gesamtplanung des Wohnstandortes Freiham Nord ist ein vom Stadtrat im Jahr 2007 beschlossenes Strukturkonzept, das im wesentlichen Wohnbaulandflächen sowie entlang der Autobahn einen Landschaftspark vorsieht.

Im Rahmen der Umsetzung des 1. Realisierungsabschnittes Freiham-Nord soll ein verkehrlicher Anschluss auf städtischen Flächen an die BAB A 99 geschaffen werden, der unter anderem der Abwicklung des Baustellenverkehrs dient und die Bestandsstraßen entlasten soll. Der Anschluss wird mehrere Jahre bestehen bleiben. Der endgültige Anschluss wird erst im Rahmen der baulichen Umsetzung des 2. Realisierungsabschnittes Freiham Nord hergestellt.

Hierzu wird auch auf die Ausführungen in den Kapiteln 1. „Planungsvoraussetzungen / Beschlusslage“ und 4.1 "Verkehrsflächen, Erschließung" dieser Begründung verwiesen.

7.1.2. Umfang des Vorhabens und Bedarf an Grund und Boden

Die Größe des Geltungsbereichs dieses Bebauungsplans umfasst ca. 1,14 ha.

Die geplante Straße nimmt in weiten Teilen einen bereits vorhandenen mit einer wassergebundenen Decke befestigten Feldwegeverlauf auf. Voll versiegelte Straßenverkehrsflächen sind mit ca. 0,68 ha geplant. Die restlichen Flächen entfallen auf die geplanten Böschungen und Muldenbereiche.

7.1.3. Darstellung der in einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele des Umweltschutzes

Regionalplan (2011)

Nach dem Regionalplan für die Region München liegt das Planungsgebiet innerhalb eines Bereichs, der für die Siedlungsentwicklung besonders in Betracht kommt. Die westlich der BAB A 99 angrenzenden Flächen sind Teil eines regionalen Grünzuges. Zusätzlich sind die nordwestlich gelegenen Flächen mit den Waldgebieten der Aubinger Lohe und Mooschwaige als Landschaftliches Vorbehaltsgebiet, die Waldgebiete als Bannwald ausgewiesen.

Arten- und Biotopschutzprogramm Stadt München (ABSP)

Das Planungsgebiet liegt in einem Bereich mit dem Ziel Erhalt und ökologische Verbesserung von landwirtschaftlichen Nutzflächen. Durch die geplante bauliche Entwicklung wird Konfliktpotenzial im Bereich der Grundwassergefährdung, dem Verlust und der Gefährdung von Biotopen und dem Verlust und Gefährdung von Böden mit hohem Standortpotenzial gesehen.

Für das Planungsgebiet sind folgende Zielaussagen relevant:

Die freie Feldflur soll durch Nutzungsextensivierung und Strukturanreicherung verbessert, der Lebensraum von Feldhase, Rebhuhn oder Wachtel optimiert werden.

Das geschützte Feldgehölz der amtlichen Biotopkartierung wird als lokal bedeutsamer Lebensraum eingestuft. Für das Gehölz wird als Ziel der Erhalt und die Optimierung formuliert.

Bei den Böden handelt es sich um Böden mit mittlerer bis hoher Ertrags- und Filterfunktion. Das Grundwasser besitzt ein überwiegend hohes, nur randlich Richtung Norden ein sehr hohes Kontaminationsrisiko.

Im weiteren wird auf Kap. 2.3.1 auf die Ausführungen zum Flächennutzungsplan verwiesen. Sonstige umweltrelevante Ziele in einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen sind nicht bekannt.

7.1.4. Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung

Zur Festlegung des Inhalts und Umfangs des Umweltberichtes wurde durch die Landeshauptstadt München am 05.04.2016 eine Besprechung mit beteiligten Fachbehörden durchgeführt (Scoping-Termin).

Nicht behandelt und dargestellt werden im Bereich des Schutzgutes Mensch elektromagnetische Felder, natürliche und künstliche Belichtung, Oberflächengewässer im

Bereich des Schutzgutes Wasser, Energie (globaler Klimaschutz), Abfälle und Abwasser, da diese im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden sind bzw. das Thema für das geplante Vorhaben nicht relevant ist.

Der erforderliche Ausgleichsbedarf für den zu erwartenden Eingriff in Natur und Landschaft (gemäß §§ 14, 15 BNatSchG, Art.6 Abs. 2-3 BayNatSchG und § 1a Abs. 3 BauGB) wurde auf der Grundlage des Leitfadens „Bauen im Einklang mit Natur und Landschaft – Eingriffsregelung in der Bauleitplanung“ des bayerischen Staatsministeriums für Landesentwicklung und Umweltfragen, 1999/2003, ermittelt.

7.2. Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen

7.2.1. Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch / seine Gesundheit / Bevölkerung

7.2.1.1. Auswirkungen auf den Wirkungsbereich Lärm

Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustandes

Die Lärmsituation im Umfeld des Planungsgebietes ist aktuell vor allem durch den Straßenverkehr des angrenzenden und übergeordneten Verkehrsweges, der BAB A 99 geprägt.

Von der landwirtschaftlichen Nutzung sind insbesondere in der Erntezeit an wenigen Tagen im Jahr Schallbelastungen zu erwarten. Sonstige Lärmeinwirkungen wie Gewerbelärm oder Sport- und Freizeitlärm sind nicht relevant.

Prognose über Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung

Auf das Planungsgebiet und dessen Umfeld wirken weiterhin die Verkehrslärmimmissionen der angrenzenden und übergeordneten Verkehrswege ein.

Durch den geplanten Anschluss tritt eine neue wesentliche Schallquelle auf, die bisher noch nicht vorhanden war.

Im 1. Realisierungsabschnitt Freiham Nord, der östlich an das Planungsgebiet angrenzt treten entlang der westlichen Ränder hohe bis sehr hohe Verkehrslärmpegel auf. Dabei wurde der Anschluss an die BAB bereits berücksichtigt.

Im Planungsgebiet selbst sowie im näheren westlichen, südlichen und nördlichen Umfeld sind keine Aufenthaltsflächen für Menschen vorhanden. Daher ist eine Betroffenheit des Schutzgutes Mensch hier nicht zu erwarten.

Es sind Schallbelastungen durch landwirtschaftliche Nutzungen – insbesondere in der Erntezeit – nicht zur Gänze auszuschließen.

Prognose über Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung

Die bereits vorhandenen Lärmeinwirkungen würden sich auf den Geltungsbereich und die Umgebung in ihrem heutigen Zustand weiterhin auswirken. Neue Schallquellen im Planungsgebiet sind aber nicht zu erwarten.

Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, zur Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen

Maßnahmen, die im Bebauungsplan festgesetzt sind:

- Keine Maßnahmen erforderlich, da bereits im Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2068 entsprechende Regelungen erfolgt sind.

Darstellung, wie die in einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele und Umweltbelange bei der Aufstellung berücksichtigt wurden

Die schalltechnische Untersuchung zur Beurteilung des Verkehrs-, Anlagen- und Sportlärms erfolgte auf der Grundlage der aktuell gültigen Normen (u. a. DIN 18005, 16. BImSchV) und technischen Regelwerke (u. a. TA Lärm, DIN 4109).

7.2.1.2. Auswirkungen auf den Wirkungsbereich Erschütterungen

Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustandes

Relevante Erschütterungsquellen sind im Planungsgebiet aktuell nicht vorhanden.

Prognose über Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung

Durch die Anbindung selbst entsteht keine für das Schutzgut Mensch relevante Erschütterung. Eine neue Erschütterungsquelle kann angrenzend durch den Bau der Trambahnlinie an der U-1714 entstehen. Eine Betroffenheit ist für das Planungsgebiet aufgrund fehlender Aufenthaltsflächen für Menschen (insbesondere Wohnbebauung) nicht zu erwarten.

Prognose über Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung

Neue relevante Erschütterungsquellen würden bei Nichtdurchführung der Planung aller Voraussicht nach nicht entstehen.

Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, zur Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen

Im Bebauungsplan kann auf die Festsetzung von Maßnahmen verzichtet werden.

Darstellung, wie die in einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele und Umweltbelange bei der Aufstellung berücksichtigt wurden

Es wurden Erschütterungsimmissionen gemäß DIN 4150 wie auch die Immissionsrichtwerte der TA Lärm bzw. der DIN 45680 für sekundären Luftschall geprüft.

7.2.1.3. Auswirkungen auf den Wirkungsbereich Erholung

Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustandes

Die weitgehend ebenen Flächen des Planungsgebietes werden momentan intensiv landwirtschaftlich genutzt und weisen nutzungsbedingt eine nur geringe strukturelle Vielfalt auf.

Öffentliche Freizeiteinrichtungen oder sonstige erholungswirksame Freiflächen sind auch im näheren Umfeld nicht vorhanden. Die Flächen können aufgrund der intensiven landwirtschaftlichen Nutzung nur auf den nutzbaren Feldwegen begangen werden und werden daher überwiegend für Spaziergänge und zum Fahrradfahren genutzt. Sie stellen für die Bewohnerinnen und Bewohner Neuaubings einen wohngebietsnahen gut erreichbaren Freiraum dar. Die Nutzung ist in den Sommermonaten durch den Mangel an geeigneten Aufenthaltsflächen, insbesondere an schattigen Bereichen, eingeschränkt.

Im Westen des Planungsgebietes ist die Nutzung der Flächen als landschaftliche Erholungsfläche vor allem durch die Barrierewirkung der in nordsüdlicher Richtung verlaufenden BAB A 99 eingeschränkt. Westlich der Autobahn befinden sich mit den Waldgebieten der Aubinger Lohe und Moosswaige für die Naherholung wertvolle Landschaftsbereiche. Sie sind durch Fuß- und Radwegebrücken über die Autobahn für die Erholungssuchenden erreichbar.

Vorbelastungen sind durch die Lärmemissionen im Bereich der stark befahrenen Bodenseestraße vorhanden. Entlang der westlich vorbeiführenden Autobahn A 99 reduziert der vorhandene Lärmschutzwall negative Auswirkungen.

Prognose über Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung

Mit dem Bau der Trasse kommt es zum temporären Verlust und zur Unterbrechung einer vorhandenen Wegeverbindung, die von den Erholungssuchenden genutzt wird. Parallele Wegeverbindungen sind vorhanden, so dass die Verbindung nach Westen zur Aubinger Lohe/Moosswaige weiterhin über die vorhandenen Brücken möglich ist.

Prognose über Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung

Bei Nicht-Durchführung der Planung würde die landwirtschaftliche Nutzung voraussichtlich weitergeführt. Die Erholungsnutzung bliebe auf die nutzbaren Feldwege und die damit verbundenen Nutzungsmöglichkeiten beschränkt.

Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, zur Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen

Maßnahmen, die im Bebauungsplan festgesetzt sind:

- Sicherung der Querung bestehender Fuß- und Radwege im Bereich der Anschlussstelle Germering-Nord.
- Anbindung vorhandener Feldwege im Bereich der Anschlussstelle über Rampen.

Darstellung, wie die in einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele und Umweltbelange bei der Aufstellung berücksichtigt wurden

Die Belange zur Sicherung einer ausreichenden Erholungsnutzung wurden in ausreichendem Umfang berücksichtigt.

7.2.1.4. Auswirkungen auf den Wirkungsbereich Sicherheit

Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustandes

Derzeit sind bestehende Feldwege in der landwirtschaftlichen Flur ohne Gefährdung durch Verkehr frei nutzbar. Sie sind aber nicht beleuchtet und im Winter nicht geräumt.

Prognose über Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung

Die geplante Trasse wird als öffentliche Straße ohne Gehweg in der freien Feldflur für Fußverkehr nicht geeignet sein. Fußgängerinnen und Fußgänger müssen künftig andere Wegeverbindungen wählen.

Prognose über Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung

Die landwirtschaftliche Nutzung bliebe voraussichtlich bestehen.

Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, zur Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen

Maßnahmen, die im Bebauungsplan festgesetzt sind:

- Ausweisung einer Querung des Fuß- und Radweges

Empfehlung:

- Anlage von befestigten und beleuchteten Fuß- und Radwegen im Umfeld einschließlich deren winterlicher Räumung

Darstellung, wie die in einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele und Umweltbelange bei der Aufstellung berücksichtigt wurden

Es wurden u. a. die Vorschriften und Regelwerke zum Bau und Betrieb von Straßen, Wegen, Lichtsignalanlagen insoweit berücksichtigt, als deren Einhaltung und Umsetzung im Bauvollzug ermöglicht wird.

7.2.2. Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen

7.2.2.1. Auswirkungen auf den Wirkungsbereich Vegetation und Baumbestand

Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustandes

Das Planungsgebiet wird aktuell größtenteils intensiv landwirtschaftlich, überwiegend als Acker genutzt. Am Westrand im Bereich der vorhandenen Autobahnböschung wurde die angelegte Rampe mit einer artenreichen Saatgutmischung angesät. Im Bereich der restlichen Autobahnböschung handelt es sich um artenarme Extensivwiesenbestände.

Naturschutzrechtliche Schutzgebiete sind im Planungsgebiet nicht vorhanden. Ebenso befinden sich keine gesetzlich geschützten Flächen nach § 30 BNatSchG / Art. 23 Abs. 1 BayNatSchG im Gebiet.

Südlich der Einmündung zur BAB 99 befindet sich angrenzend an das Planungsge-

biet ein gemäß Art. 16 BayNatSchG geschütztes landschaftsprägendes Feldgehölz, das als Biotop Nr. M-0138-003 ausgewiesen ist. Hierbei handelt es sich um einen gut eingewachsenen Bestand aus Zitterpappel, Salweide, Weißdorn und Feld-Ahorn sowie einzelnen Fichten.

Prognose über Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung

Mit Umsetzung der Planung kommt es für den Zeitraum des Bestehens der Anbindung zum kompletten Flächenverlust vor allem landwirtschaftlich intensiv genutzter Flächen.

Ein Eingriff in das bestehende Biotop ist nicht zu erwarten. Das Feldgehölz kann somit erhalten werden.

Prognose über Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung

Bei Nicht-Durchführung der Planung bliebe voraussichtlich die landwirtschaftliche Nutzung weiterhin bestehen.

Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, zur Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen

Maßnahmen, die aufgrund bestehender gesetzlicher Grundlagen und Regelwerke im Bauvollzug anzuwenden sind:

- Sicherung von angrenzendem zu erhaltendem Gehölzbestand während der Bauphase im Bauvollzug.

Darstellung, wie die in einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele und Umweltbelange bei der Aufstellung berücksichtigt wurden

Die sich insbesondere aus dem BauGB, der BayBO, Naturschutzgesetzen sowie den städtischen Satzungen ergebenden Ziele und Belange wurden im Rahmen der Abwägung berücksichtigt.

7.2.2.2. Auswirkungen auf den Wirkungsbereich Arten- und Biotopschutz und Biodiversität

Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustandes

Das Planungsgebiet wird aktuell überwiegend intensiv landwirtschaftlich genutzt. Entsprechend ist eine Vielfalt an Flora und Fauna nur sehr eingeschränkt vorhanden.

Das Feldgehölz, Biotop Nr. M-0138-003 befindet sich angrenzend (siehe auch Ziffer 7.2.2.1).

Der Biotopfläche wird als wertbestimmendes Merkmal der landschaftsprägende und gliedernde Charakter zugeteilt. Nach ABSP handelt es sich um einen lokal bedeutsamen Lebensraum.

Auf der landwirtschaftlichen Flur westlich des Freihamer Weges ist im Rahmen der Artenschutzkartierung u. a. ein Vorkommen von Kiebitz (Rote Liste Bayern Status 2,

stark gefährdet), Feldlerche (Rote Liste Bayern Status 3, gefährdet), Feldsperling, Goldammer, Wachtel und der Wiesenschafstelze (alle Rote Liste Bayern, Vorwarnliste) erfasst (Datum 1997/98).

Bei aktuell durchgeführten Kartierungen konnte außer den häufig vorkommenden Arten der siedlungsgeprägten Bereiche nur noch die Feldlerche und die Goldammer festgestellt werden.

Die Ergebnisse für die europarechtlich geschützten Arten sind ausführlich unter Kapitel 7.4 „Naturschutzfachliche Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung“ aufgeführt.

Weitere planungsrelevante Tierarten sind im Planungsgebiet nicht bekannt.

Prognose über Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung

Durch die Baumaßnahme kommt es zu einer vorübergehenden Inanspruchnahme freier Feldflur und zu einer zunehmenden Störwirkung (v. a. Verlärmung, Erschütterung, optische Reize, Eintrag von Fremdstoffen, z. B. Staub) vor allem für die das Feldgehölz nutzenden Vogel- und Fledermausarten. Für vorkommende Brutvögel gibt es ausreichende Möglichkeiten während dieser Störungsphase auf angrenzende Gebiete auszuweichen. Für die Feldlerche werden spezielle Maßnahmen durchgeführt.

Die geplante Straßenanbindung quert die entlang der BAB A99 potentiell vorhandene Magerbiotopachse, die vor allem durch die Lärmschutzwälle und Böschungen der Autobahn gebildet wird.

Durch den Ausbau der Straße sowie das Verkehrsaufkommen kommt es zu einer zusätzlichen Trennwirkung, welche für diesen Trassenverlauf nur temporär ist.

Durch den Bau des Autobahnzubringers bzw. durch die vorangehenden archäologischen Untersuchungen entstehen Eingriffe in Lebensbereiche der europarechtlich geschützten Art Feldlerche. Bei dieser im Gebiet vorkommenden Tierart werden artenschutzrechtliche Verbotstatbestände durch das Vorhaben erfüllt. Eine artenschutzrechtliche Ausnahmegenehmigung wurde von der Regierung von Oberbayern mit Änderungsbescheid vom 14.09.2016 (zum Bescheid vom 08.08.2016) erteilt.

Eingriffe in Lebensbereiche anderer geschützter Tierarten (Vögel, Fledermäuse) können über konfliktvermeidende Maßnahmen kompensiert werden. Eine Betroffenheit wurde im Rahmen der naturschutzfachlichen Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung untersucht (siehe Kapitel 7.4).

Die Eingriffsermittlung erfolgt auf der Grundlage des Leitfadens zur Eingriffsregelung in der Bauleitplanung.

Prognose über Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung

Die vorhandene intensive landwirtschaftliche Nutzung würde voraussichtlich fortgeführt. Je nach Anbau und Fruchtfolge auf den Feldern, könnte vor allem die betroffene

Feldlerche weiterhin im Gebiet Lebens- und Brutraum vorfinden.

Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, zur Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen

Eine mögliche Schafbeweidung wird berücksichtigt.

Darstellung, wie die in einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele und Umweltbelange bei der Aufstellung berücksichtigt wurden

Die gesetzlich festgelegten Ziele und Belange zum Arten- und Biotopschutz und zur Biodiversität wurden berücksichtigt. Bereits im Vorfeld wurden Untersuchungen und Maßnahmen zum Schutz der betroffenen Arten durchgeführt. Die Anforderungen des gesetzlichen Artenschutzes werden im weiteren Verfahren berücksichtigt.

7.2.3. Auswirkungen auf das Schutzgut Boden

7.2.3.1. Auswirkungen auf den Wirkungsbereich Schadstoffbelastungen

Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustandes

Es sind weder Altlasten noch Kampfmittel zu erwarten. Auch sonstige Bodenbelastungen sind nicht bekannt.

Prognose über Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung

Eine relevante neue Schadstoffbelastung der Böden ist durch die Maßnahme nicht zu erwarten.

Prognose über Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung

Bei Nicht-Durchführung der Planung wäre eine Veränderung der aktuellen Situation nicht zu erwarten.

Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, zur Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen

Maßnahmen, die aufgrund bestehender gesetzlicher Grundlagen und Regelwerke im Bauvollzug anzuwenden sind:

- Versickerung von anfallendem Regenwasser der Verkehrsflächen über die belebte Bodenzone

Darstellung, wie die in einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele und Umweltbelange bei der Aufstellung berücksichtigt wurden

Die Vorgaben des Bundesbodenschutzgesetzes bzw. der Bundesbodenschutzverordnung werden im Zuge der Untersuchungen und dieser Planung bei Bedarf berücksichtigt.

7.2.3.2. Auswirkungen auf den Wirkungsbereich Bodenfunktionen

Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustandes

Das Planungsgebiet liegt im Bereich der Münchener Schotterebene, die aus kalkigen

Kiessanden gebildet wird. Bei den natürlich vorkommenden Böden handelt es sich um Parabraunerden und Ackerparabraunerden, die gering bis mittel entwickelt sind. Die Böden verfügen über eine mittlere bis hohe, teils auch geringe Ertrags- und Filterfunktion.

Die Böden im Planungsgebiet sind weitgehend anthropogen von der landwirtschaftlichen Nutzung geprägt und im Bereich der Straßen und Wege in ihrem Aufbau unterbrochen. Vorhandene teilversiegelte Flächen (wassergebundene Wege) haben einen Anteil von ca. 0,35 ha am Planungsgebiet.

Prognose über Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung

Potenzielle Beeinträchtigungen des Schutzgutes Boden können durch Entwässerung, Schadstoffeintrag, Verdichtung, Flächenverlust durch Bodenversiegelung sowie Überbauung entstehen.

Mit der geplanten Anbindung kommt es mit der später damit verbundenen Überbauung zu einer weiteren Versiegelung von ca. 0,32 ha und zum Verlust von natürlichen Bodenfunktionen.

Prognose über Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung

Bei Nichtdurchführung der Planung würde die landwirtschaftliche Nutzung außerhalb bereits befestigter Bereiche voraussichtlich weitergeführt und somit die damit verbundenen Bodenfunktionen erhalten.

Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, zur Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen

Maßnahmen, die im Bebauungsplan festgesetzt sind:

- Beschränkung von Verkehrsflächen auf ein möglichst geringes Maß;

Sonstige Maßnahmen, die im Bauvollzug zu beachten sind:

- Beschränkung der baubedingten Arbeitsflächen auf ein technisch unbedingt notwendiges Maß.
- Vollständige Beseitigung der Baustelleneinrichtung.
- Wiederverwendung von anfallendem Oberboden möglichst in räumlicher Nähe.

Maßnahmen, die aufgrund bestehender gesetzlicher Grundlagen und Regelwerke im Bauvollzug anzuwenden sind:

- getrennte Lagerung von humushaltigem Oberboden und Unterboden, nach Möglichkeit auf zukünftigen Bauflächen, um den natürlichen Bodenaufbau auf nicht zu überbauenden Flächen zu erhalten.

Darstellung, wie die in einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele und Umweltbelange bei der Aufstellung berücksichtigt wurden

Der im Bundesbodenschutzgesetz und BauGB verankerte Grundsatz zum sparsamen Umgang mit Grund und Boden wurde soweit möglich berücksichtigt.

7.2.4. Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser

7.2.4.1. Oberflächenwasser, Niederschlagswasser

Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustandes

Im Bereich des Planungsgebietes befinden sich keine Oberflächengewässer. Nächstgelegene Fließgewässer sind der Langwieder Bach (nordöstlich), der Lohwiesgraben (nordwestlich) und der Erlbach (westlich).

Prognose über Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung

Die nächstgelegenen Oberflächengewässer werden durch die Planung nicht berührt. Durch die Versiegelung werden Flächenanteile überbaut, dadurch ist eine Versickerung bzw. Verdunstung eingeschränkt möglich.

Die Ableitung und die Versickerung des Oberflächenwassers von Belagsflächen erfolgt in angrenzende Mulden und sichern eine günstige Wasserbilanzierung.

Prognose über Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung

Bei Nicht-Durchführung der Planung würde auf den nicht befestigten Flächen voraussichtlich die landwirtschaftliche Nutzung fortgeführt. Anfallende Niederschläge würden hier weiterhin im Boden versickern.

Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, zur Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen

Maßnahmen, die aufgrund bestehender gesetzlicher Grundlagen und Regelwerke im Bauvollzug anzuwenden sind:

- Einhaltung der Regelungen von Vorschriften zur Behandlung und Versickerung von Regenwasser im Straßenraum.
- Planung von Mulden zur Entwässerung der Belagsflächen.

Darstellung, wie die in einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele und Umweltbelange bei der Aufstellung berücksichtigt wurden

Die einschlägigen Fachgesetze (WHG) und darauf aufbauende bzw. ergänzende Regelungen (z. B. Technische Regeln zum schadlosen Einleiten von gesammeltem Niederschlagswasser in das Grundwasser) werden berücksichtigt.

7.2.4.2. Grundwasser

Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustandes

Der mittlere Grundwasserflurabstand liegt im Westen bei 4 - 6 m, im Osten bei 6 - 8 m. Der HW 40-Wert steht im Westen bei ca. 3 m unter Geländeoberkante, im Osten bei ca. 4 m unter Geländeoberkante (GÖK).

Aufgrund der hohen Durchlässigkeit und der damit verbundenen geringen Sorptions- und Filterfähigkeit der Böden bei geringen Flurabständen wird von einer hohen Empfindlichkeit des Grundwassers ausgegangen.

Vorbelastungen stellen die intensive landwirtschaftliche Nutzung dar (siehe Schutzgut Boden).

Prognose über Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung

Mit der vorliegenden Straßenplanung erfolgt kein Eingriff in das Grundwasser. Stickstoffeinträge aus landwirtschaftlicher Nutzung sind im Planungsgebiet nicht mehr zu erwarten, jedoch können Stoffeinträge aus der Nutzung der Straßenverkehrsfläche erfolgen.

Prognose über Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung

Die intensive landwirtschaftliche Nutzung mit den damit verbundenen Stickstoffeinträgen würde fortgeführt.

Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, zur Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen

Maßnahmen, die aufgrund bestehender gesetzlicher Grundlagen und Regelwerke im Bauvöllzug anzuwenden sind:

Versickerung des Niederschlagswassers über die belebte Bodenzone, um Stoffeinträge weit möglichst zu mindern.

7.2.5. Auswirkungen auf das Schutzgut Luft

Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustandes

Hohe Konzentrationen von Luftschadstoffen sind im Planungsgebiet nur im Übergang zur BAB A 99 vorzufinden. Die vorhandene Feinstaubbelastung im Planungsgebiet liegt mitunter deutlich unterhalb einzuhaltender Grenzwerte.

Luftaustausch sowie Kaltluftentstehung ist im heutigen Zustand ohne Einschränkung gegeben.

Prognose über Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung

Bei Durchführung der Planung ergibt sich im Planungsgebiet sowie unmittelbar angrenzend ein zusätzliches Verkehrsaufkommen. Dadurch nehmen die NO₂-Immissionen im Vergleich zum gegenwärtigen Zustand deutlich zu. Ebenso erhöht sich die Feinstaubbelastung.

Die Grenzwerte (Jahresmittelwert) der Immissionskonzentrationen von NO₂ können an den relevanten Immissionsorten eingehalten werden. Auch im Bereich der Feinstaubbelastung wurden keine Grenzwertüberschreitungen festgestellt.

Insbesondere befindet sich im Nahbereich zur geplanten Trasse keine schützenswerte Wohnbebauung.

Eine Durchströmung des Planungsgebietes mit Luft ist sowohl in der Hauptwindrich-

tung West-Ost als auch in Nord-Süd-Richtung weiterhin gegeben.

Prognose über Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung

Bei Nichtdurchführung der Planung würde die aktuelle Nutzung mit den damit verbundenen geringen Luftbelastungen fortgeführt.

Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, zur Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen.

Sonstige Maßnahmen, die im Bauvollzug zu beachten sind:

- Während der Bauphase sind emissionsarme Baumaschinen einzusetzen. Das Sauberhalten der Fahrwege, sowie Reifenwaschanlagen sind erforderlich, um Verschleppungen von staubendem Material auf öffentliche Straßen zu vermeiden.

Darstellung, wie die in einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele und Umweltbelange bei der Aufstellung berücksichtigt wurden

Insbesondere wurden die Vorgaben der 39. Verordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (39. BImSchV) berücksichtigt.

7.2.6. Auswirkungen auf das Schutzgut Klima

Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustandes

Das Untersuchungsgebiet liegt klimatisch im Übergangsbereich zwischen dem niederbayerischen Hügelland und dem Oberbayerischen Alpenvorland in einer Höhe von ca. 529 m über Normalnull (NN). Die klimatischen Verhältnisse im Münchner Raum werden vorwiegend von atlantischen Luftmassen aus westlichen und südwestlichen Richtungen geprägt.

Bei der Häufigkeitsverteilung der Windrichtung trifft ein Maximum bei Winden aus westsüdwestlicher Richtung auf. Ein weiteres Maximum stellen Ostwinde dar, bei denen in der Regel höher temperierte Luft aus dem angrenzenden Siedlungsgebiet in das Gebiet gelangt.

Prognose über Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung

Im vorliegenden Fall wird die Trassenführung der geplanten Anbindung überwiegend im Bereich bereits befestigter Flächen geführt, so dass sich durch die geringe Mehrversiegelung die thermische Belastung nur unwesentlich erhöht.

Luftaustauschbahnen werden nicht beeinträchtigt.

Prognose über Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung

Die landwirtschaftliche Nutzung würde voraussichtlich fortgesetzt. Änderungen gegenüber dem Bestand sind nicht zu erwarten.

Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, zur Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen

Maßnahmen sind nicht erforderlich.

Darstellung, wie die in einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele und Umweltbelange bei der Aufstellung berücksichtigt wurden

Die gesetzlich festgelegten Ziele und Belange wurden in ausreichendem Umfang berücksichtigt.

7.2.7. Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaft (Orts- und Landschaftsbild)

Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustandes

Das Gebiet zwischen Autobahn und dem jetzigen Stadtrand von Neuaubing wird intensiv landwirtschaftlich genutzt. Ein Erleben der landschaftlichen Weite der Münchner Schotterebene wird durch die teilweise bepflanzten Lärmschutzwälle der BAB A 99 im Westen des Planungsgebietes unterbrochen, hinter denen die Autobahn visuell verschwindet. Dahinter bildet der Waldbereich der Aubinger Lohe die Kulisse. Als landschaftsprägende Gehölze sind die nahegelegenen Feldgehölze (erfasste Flächen der Stadtbiotopkartierung) zu nennen.

Prognose über Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung

Die Anschlussstelle an die Autobahn verläuft weitgehend eben ohne nennenswerte Böschungsausbildungen. Lediglich im Westen sind für die Anbindung des Anschlusses an die Autobahn bis zu ca. 3 m hohe Böschungen erforderlich. Eine negative Fernwirkung der geplanten Trasse ist daher nicht gegeben.

Visuelle Störungen ergeben sich über die Fahrbewegungen des Verkehrs.

Prognose über Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung

Bei Nichtdurchführung der Planung würde voraussichtlich die intensive landwirtschaftliche Nutzung fortgeführt und somit die überwiegend strukturarme Landschaft weiterhin bestehen bleiben.

Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, zur Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen

Es sind keine Maßnahmen erforderlich.

Darstellung, wie die in einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele und Umweltbelange bei der Aufstellung berücksichtigt wurden

Die Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaft wurden entsprechend dem abgestimmten Umfangs- und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung erläutert und bewertet.

7.2.8. Auswirkungen auf das Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter

Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustandes

des

Im Planungsgebiet sind Funde von Bodendenkmälern zu erwarten. Insbesondere wird im Westen im Bereich des Anschlusses an die Autobahn eine bekannte Siedlung der Bronzezeit (D-1-7834-0167) gequert.

Prognose über Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung

Durch den Bau der Straße sind die oberen Bodenschichten zu entfernen. Hierdurch erfolgt ein Eingriff in vorhandene Bodendenkmäler. Es ist unter Umständen mit dem vollständigen Verlust zu rechnen.

Prognose über Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung

Bei Nichtdurchführung der Planung würde die aktuelle landwirtschaftliche Nutzung fortgeführt und die Archivfunktion des Bodens bzgl. Zeit- und Naturgeschichte bestehen bleiben.

Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, zur Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen

Maßnahmen, die aufgrund bestehender gesetzlicher Grundlagen und Regelwerke im Bauvollzug anzuwenden sind:

- Durchführung archäologischer Untersuchungen und Archivierung der Fundstätten im Vorfeld von Baumaßnahmen auf den jeweiligen Baugrundstücken.
- Einholung einer denkmalrechtlichen Erlaubnis gemäß Art. 7.1 DSchG bei Bodeneingriffen in Bereiche von Bodendenkmälern sowie in Bereichen, wo Bodendenkmäler zu vermuten sind.

Sonstige Maßnahmen, die im Bauvollzug zu beachten sind:

- Erfassung der archäologischen Befunde in ihrem Zusammenhang und Dokumentation.
- Erhalt von Informationen in einer veränderten Form (über Bilder, Zeichnungen, Pläne, Beschreibungen) für die Nachwelt.
- Minimierung von Bodeneingriffen.

Darstellung, wie die in einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele und Umweltbelange bei der Aufstellung berücksichtigt wurden

Die gesetzlich festgelegten Ziele und Belange wurden gemäß o. g. Ausführungen in ausreichendem Umfang berücksichtigt und werden im weiteren Bauablauf weiter beachtet.

7.3. Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung

Gemäß Bundesnaturschutzgesetz (§§ 14, 15 BNatSchG) und Baugesetzbuch (§ 1a Abs. 3 BauGB) ist der Verursacher eines Eingriffes verpflichtet, unvermeidbare Beeinträchtigungen der Funktionalität des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes durch geeignete Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen.

Prüfung, ob ein ausgleichspflichtiger Eingriff vorliegt

Von dem Vorhaben sind überwiegend unbebaute, intensiv landwirtschaftlich genutzte Flächen und ein bestehender Feldweg, der in wassergebundener Bauweise hergestellt ist, betroffen. Die Auswirkungen auf die Schutzgüter können dem vorangehenden Text entnommen werden.

Entsprechend der Festlegungen des § 1a Abs. 2 Nr. 2 und 3 BauGB ist für das Bauvorhaben die Eingriffsregelung anzuwenden (nach Leitfaden „Bauen im Einklang mit Natur und Landschaft – Eingriffsregelung in der Bauleitplanung“ des bayerischen Staatsministeriums für Landesentwicklung und Umweltfragen, 1999/2003).

Erfassen und Bewerten des Zustandes von Natur und Landschaft

Innerhalb des Planungsumgriffs befinden sich im Bestand aktuell ca. 0,63 ha landwirtschaftlich genutzte Flächen, ca. 0,35 ha befestigte Fläche (wassergebundene Decke) und im Bereich der Rampe und Autobahnböschung ca. 0,16 ha artenarme bzw. artenreiche Extensivwiese und Extensivwiesenansaat.

Eine Zuordnung erfolgt, bezogen auf alle Schutzgüter, in **Kategorie II** (mittlere Bedeutung für Naturhaushalt und Landschaftsbild), im Bereich bereits befestigter Flächen (vorhandener Feldweg) in **Kategorie I** (geringe Bedeutung für Naturhaushalt und Landschaftsbild).

Bestimmung der Flächen mit Ausgleichserfordernis

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 2092 umfasst den geplanten Straßenbereich mit der erforderlichen Straßenbegrenzungslinie von ca. 1,14 ha. Für diese Fläche besteht Ausgleichserfordernis.

Ermittlung der Eingriffsschwere bzw. der Kompensationsfaktoren

Als Eingriffsschwere ist ein hoher Versiegelungs- und Nutzungsgrad **Typ A** anzusetzen.

Berücksichtigung des europäischen Artenschutzes

Für die betroffene Vogelart Feldlerche wurde im Rahmen der Naturschutzfachlichen Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP, siehe Kap. 7.4) eine Beeinträchtigungszone für die Feldlerche von maximal 300 m berücksichtigt. Dies entspricht einer artspezifischen Effektdistanz zu Straßen, die mit einem täglichen Verkehrsaufkommen von 10.000 bis 20.000 Kfz vorliegt. Für die betroffenen Brutpaare werden geeignete Kompensationsmaßnahmen umgesetzt, die den Erhaltungszustand der Population im Gebiet wahren.

In unmittelbarer Nachbarschaft zur geplanten Trasse (ca. 10 m vom Fahrbahnrand entfernt) befindet sich ein Feldgehölz. Eine Beeinträchtigung hier vorkommender Vogelarten konnte ausgeschlossen werden. Für Fledermäuse besitzt das Feldgehölz derzeit eine nachrangige Bedeutung als Quartiersstandort, so dass auch diesbezüglich keine negativen Auswirkungen entstehen.

Ermittlung des Ausgleichserfordernisses

Folgende Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sind vorgesehen:

Erhaltungsmaßnahmen:

- Vermeidung eines Eingriffs in schutzwürdige Gehölzbestände (u. a. Bestand gem. Biotopkartierung Bayern).

Durchgrünungs- und landschaftsbildaufwertende Maßnahmen:

- Erhalt des landschaftsbildprägenden Feldgehölzes.

Arten- und Lebensraumschützende Maßnahmen:

- Durchführung von Maßnahmen zum Erhalt und zur Sicherung der gefährdeten Feldlerchenpopulation (erforderliche artenschutzrechtliche Maßnahme).

Maßnahmen zum sparsamen Umgang mit Grund und Böden:

- Bauausführung überwiegend im Bereich bereits befestigter Flächen, dadurch sparsamer Umgang mit Grund und Boden.

Maßnahmen zur Förderung der Versickerung und Verdunstung (Regenwasserkonzept):

- Versickerung des anfallenden Niederschlagswassers über Versickerungseinrichtungen (Mulden).

Der Eingriffsbereich umfasst den gesamten Geltungsbereich (gleichzeitig Straßenbegrenzungslinie). Es sind daher auch die unversiegelten Mulden- und Böschungsbereiche mit enthalten. Bei der ermittelten mittleren Bedeutung (Kategorie II) wird aufgrund des Anteils dieser unversiegelten Flächen und der geplanten Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung der Kompensationsfaktor von 0,9 für den Eingriff Typ A angewendet.

Im Bereich der teilversiegelten Flächen (wassergebundene Wege, Flächenermittlung nach Flurgrenzen, incl. teils bewachsener Bankette) (geringe Bedeutung, Kategorie I) findet der Faktor von 0,4 Anwendung.

Eingriffsschwere gem. Leitfaden	Kompensationsfaktor	Flächengröße in m ²	Ausgleichserfordernis in m ²
Typ A	0,9	11.395 - 3.472 = 7.923	7.130,7
Typ A	0,4	3.472	1.389
Summe			8.519,7

Die Berechnung unter Zugrundelegung der aufgeführten Zuordnungen ergibt ein **Ausgleichserfordernis von 0,852 ha.**

Ausgleichsmaßnahmen

Im Umgriff des Bebauungsplanes können keine Flächen als Ausgleichsflächen entwickelt werden. Die erforderliche Fläche wird vom Ökokonto Mooschwaige der Landeshauptstadt München abgebucht.

7.4. Naturschutzfachliche Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung

Im Rahmen der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung werden die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG bezüglich der gemeinschaftsrechtlich geschützten Arten (alle europäischen Vogelarten, Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie) sowie der „Verantwortungsarten“ nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG, die durch das Vorhaben erfüllt werden können, ermittelt und dargestellt. Außerdem werden die naturschutzfachlichen Voraussetzungen für eine Ausnahme von den Verboten gem. § 45 Abs. 7 BNatSchG geprüft.

Bestandserhebungen und Betroffenheit

Das Untersuchungsgebiet umfasst den potentiellen Wirkraum des Vorhabens aus artenschutzrechtlicher Sicht und beinhaltet die geplante Trasse sowie deren unmittelbare Umgebung, auf die sich Störwirkungen negativ auswirken konnten. Hierzu zählen die umliegenden Ackerflächen, das angrenzende Feldgehölz, die Autobahnböschung sowie die Regenrückhaltebecken der Autobahn.

Grundlage der Prüfung waren vorhandene Untersuchungen und Bestandserhebungen, unter anderem im Rahmen des Bebauungsplanes Freiham Nord (2006 bis 2008 Erfassung der streng geschützten und besonders geschützten Vogelarten, darauf aufbauend ein Konzept zur Kompensation von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen (2010), 2013 eine Untersuchung zur Wirksamkeit von Feldlerchenfenstern, 2013/2014 bis Juli 2015 Daten aus der ökologische Baubegleitung zur Erkundung der Bodendenkmäler) und 2015 und 2016 Faunakartierung im Bereich der geplanten Autobahnanbindung.

Mit Ausnahme der Feldlerche werden für keine anderen Tier- oder Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie sowie für keine andere europäische Vogelart gem. Art 1 der Vogelschutzrichtlinie die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG erfüllt. Die Gewährung der artenschutzrechtlichen Ausnahme für die Feldlerche wurde mit Änderungsbescheid vom 14.09.2016 (zum Bescheid vom 08.08.2016) von der Regierung von Oberbayern erteilt.

Die gemäß Roter Liste Deutschland und Bayern gefährdete **Feldlerche** wurde im Planungsgebiet nachgewiesen. Sie besiedelt die vorkommenden offenen Feldfluren, die ihr als Brutlebensraum dienen. Eine Überbauung von potenziellen Neststandorten selbst findet nicht statt, da die Feldlerche bei der Brutplatzwahl einen Meidungsabstand zu Feldwegen einhält. Es handelt sich in erster Linie um mit dem Vorhaben verbundene Lärm- und optische Effekte, die auf die Brutreviere wirken. Jedoch bedingt die artenspezifische Effektdistanz eine Verkleinerung des Brutplatzangebotes. Die Feldlerche besitzt eine relativ hohe Effektdistanz und hält zu Straßen einen entsprechenden Abstand ein. Es wurde eine Effektdistanz von maximal 300 m berücksichtigt (bei einem täglichen Verkehrsaufkommen von 10.000 bis 20.000 Kfz).

Die Lebensweise der Feldlerche wurde bereits im Zuge der artenschutzrechtlichen Prüfung zum ersten Realisierungsabschnitt der Bebauung Freiham Nord ausführlich behandelt. Für die Art liegt eine artenschutzrechtliche Ausnahmegenehmigung durch

die Regierung von Oberbayern vor. Dabei wurden alle Feldlerchenreviere berücksichtigt, die im Wirkraum der geplanten Bebauung liegen und durch die Baumaßnahme beeinträchtigt werden. Im Wirkraum des geplanten Autobahnzubringers befinden sich mehrere Feldlerchenreviere, von denen **drei** nicht durch die oben genannte Ausnahmegenehmigung abgedeckt sind. Es wird von einem mittleren bis schlechten Erhaltungszustand der Art ausgegangen.

Auf der Autobahnböschung im unmittelbaren Umfeld des Feldgehölzes wurde ein Brutpaar der Goldammer nachgewiesen. Da die Goldammer weitgehend auf naturnahe, extensiv genutzte Lebensräume beschränkt ist, kommt sie in München eher selten vor. Die Lebensraumstrukturen, die für das Vorkommen der Goldammer im Untersuchungsgebiet maßgeblich sind, bleiben künftig erhalten. Eine relevante Störung von Brutplätzen der Goldammer kann aufgrund der abschirmenden Wirkung des Feldgehölzes sowie der bekannten, vergleichsweise geringen Empfindlichkeit der Art gegenüber Straßenverkehrslärm ausgeschlossen werden. Zudem ist eine temporäre Verschiebung des Brutplatzes während der Bauphase in einen anderen Abschnitt der Autobahnböschung möglich.

Durch das Vorhaben kommt es zu keiner Zerstörung bzw. Verlust von Lebensraumstrukturen von weiteren frei brütenden Vogelarten. Neststandorte der Arten sind durch die Baufeldfreimachung nicht betroffen. Bezüglich der zu erwartenden Störungen kann erwartet werden, dass die Arten kurzfristig in geeignete Bereiche entlang der Siedlungsränder ausweichen.

Im Planungsgebiet sind geeignete Lebensraumstrukturen für die artenschutzrechtlich relevante Zauneidechse entlang der Böschungsbereiche der Autobahn vorhanden. Die relevanten Strukturen wurden hinsichtlich Vorkommen der Zauneidechse mehrfach in den Jahren 2015 und 2016 überprüft. Es konnten trotz intensiver Nachsuche keine Nachweise erbracht werden.

Geeignete Lebensraumstrukturen für artenschutzrechtlich relevante Amphibien-, Libellen-, Tag- und Nachtfalterarten sind im Planungsgebiet nicht vorhanden. Raupenfutterpflanzen des Nachtkerzenschwärmers wurden nicht festgestellt. Vorkommen artenschutzrechtlich relevanter Käferarten sind im Planungsgebiet ebenfalls nicht bekannt bzw. nachgewiesen.

Das Bebauungsplangebiet bietet für das saP-relevante Artenspektrum an Pflanzenarten keine geeigneten Wuchsmöglichkeiten. Eine artenschutzrechtlich relevante Betroffenheit nach Anhang IV FFH-RL ist daher ausgeschlossen.

Das Vorhaben und seine Auswirkungen

Nachfolgende vorhabensspezifische Wirkfaktoren können eintreten und artenschutzrechtlich relevante Beeinträchtigungen von europarechtlich geschützten Tier- und Pflanzenarten verursachen.

Baubedingte Störungen:

- Vorübergehende Störung durch Erkundungen (Bodendenkmäler) im Vorfeld der Baumaßnahmen.

- Beeinträchtigung des Brutgeschehens der Feldvogelarten der an die Trasse angrenzenden Feldflur durch die Bauphase innerhalb der Vogelbrutzeit.
- Flächenumwandlung, Überbauung und Versiegelung, vorübergehende Inanspruchnahme, Baufeldfreimachung mit Verlust freier Feldflur.
- vorübergehende Benachbarungs-/Immissionswirkung (Lärm und Erschütterung).

Anlagenbedingte Auswirkungen:

- Dauerhafte Flächenumwandlung (Inanspruchnahme durch Überbauung).
- Störwirkung durch Lärm und Kulissenwirkung auf angrenzende Lebensräume.

Betriebsbedingte Auswirkungen:

- Dauerhafte Störung der angrenzenden Feldflur sowie des Feldgehölzes durch verkehrsbedingte Immissionen.

Maßnahmen zur Vermeidung und zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität

Folgende Vorkehrungen zur Vermeidung werden durchgeführt, um Gefährdungen der nach den einschlägigen Regelungen geschützten Tier- und Pflanzenarten zu vermeiden oder zu mindern. Die Ermittlung der Verbotstatbestände gem. § 44 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG erfolgte unter Berücksichtigung folgender Vorkehrungen:

- Zeitliche Beschränkung zur Baufeldfreimachung auf die Zeit außerhalb der Brut-, Nist-, Lege- und Aufzuchtzeit der Brutvögel vom 1. März bis 1. September.

Maßnahmen zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität sind nicht erforderlich.

Folgende Maßnahmen zur Sicherung der Erhaltungszustände der Populationen werden durchgeführt:

- Zur Sicherung des Erhaltungszustandes der Population der Feldlerche werden - in Anlehnung an die bereits für den 1. Realisierungsabschnitt durchgeführten Maßnahmen - zusätzliche 75 Feldlerchenfenster angelegt (im Bereich des Gutes Streiflach), d. h. je betroffenes Feldlerchenrevier 25 Fenster.

Fazit

Mit Ausnahme der Feldlerche werden für keine Tier- oder Pflanzenart des Anhangs IV der FFH-Richtlinie sowie für keine weitere europäische Vogelart gem. Art 1 der Vogelschutzrichtlinie die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG erfüllt. Die Gewährung der artenschutzrechtlichen Ausnahme für die Feldlerche wurde mit Änderungsbescheid vom 14.09.2016 (zum Bescheid vom 08.08.2016) von der Regierung von Oberbayern erteilt.

Unter Berücksichtigung der in der vorliegenden artenschutzrechtlichen Prüfunterlage erarbeiteten Vermeidungsmaßnahmen sowie des für die Feldlerche entwickelten Kompensationskonzeptes findet keine weitere Verschlechterung des ungünstigen Erhaltungszustandes der Art statt.

7.5. Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern

Aus den bekannten Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern – soweit nicht bereits bei der Darstellung in den einzelnen Kapiteln angesprochen – ergeben sich keine neuen abwägungsrelevanten Aspekte. Negative Wechselwirkungen sind nicht zu erkennen.

7.6. In Betracht kommende anderweitige Planungsmöglichkeiten

Im Rahmen der Umsetzung des 1. Realisierungsabschnitts Freiham-Nord soll ein Anschluss an die BAB A 99 geschaffen werden, der insbesondere der Abwicklung des Baustellenverkehrs dient.

Mit dem gewählten Ausbau eines bestehenden Feldweges wurde die flächen- und kostensparendste Lösung gewählt.

7.7. Zusätzliche Angaben

Beschreibung der wichtigsten Merkmale der verwendeten technischen Verfahren bei der Umweltprüfung sowie Hinweise auf Schwierigkeiten

Die Datengrundlage für die Umweltprüfung / für diesen Umweltbericht war weitgehend ausreichend.

Die Umweltauswirkungen für die einzelnen Themen wurden mit folgenden Unterlagen und Untersuchungen ermittelt, beschrieben und hinsichtlich der Entscheidungserheblichkeit bewertet:

- Schalltechnische Untersuchung Bebauungsplan Nr. 2068 der LH München, Siedlungsschwerpunkt Freiham, 1. Realisierungsabschnitt Freiham Nord, Bericht Nr. 700-3683, Möhler + Partner Ingenieure AG, Mai 2015
- Verkehrsgutachten Freiham-Nord unter besonderer Berücksichtigung der Nahmobilität, Verkehrsqualitätsnachweise für die Knotenpunkte im Zuge der Bodenseestraße und der Aubinger Allee (Planfall 3e und Planfall 1h), BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung Dr.-Ing. Reinhold Baier GmbH, November 2013
- Verkehrsgutachten Freiham-Nord unter besonderer Berücksichtigung der Nahmobilität, BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung Dr. Ing. Reinhold Baier GmbH, Januar 2014
- Verkehrstechnische Untersuchung zur Bestimmung der Leistungsfähigkeit von drei Knotenpunkten in Freiham, Ingenieurbüro Vössing, Januar 2017
- Naturschutzfachliche Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) zum Vorhaben: Provisorischer Anschluss an die Bundesautobahn A 99 - Freiham Nord, München, Dipl.-Biol. Irene Wagensonner, Juli 2016
- Biotopkartierung Bayern (Stadt), Bayerisches Landesamt für Umwelt, September 1998 Auszug
- Arten- und Biotopschutzprogramm der Landeshauptstadt München Auszug

7.8. Allgemein verständliche Zusammenfassung

Im Rahmen des Umweltberichts wird die Betroffenheit der Schutzgüter durch das geplante Vorhaben festgestellt.

Schutzgut Mensch

Durch den vorgezogenen Bau der provisorischen Trasse mit Anbindung an die BAB A 99 soll eine Entlastungswirkung angrenzender vorhandenen Straßen bewirkt werden.

Im 1. Realisierungsabschnitt Freiham Nord wurde die Anbindung und entsprechende Schutzmaßnahmen zum Immissionsschutz bereits berücksichtigt.

Ansonsten befinden sich im Nahbereich der geplanten Straße keine Wohnbebauung oder Gebäude, so dass eine Betroffenheit ausgeschlossen werden kann.

Mit dem Bau der provisorischen Trasse kommt es zum temporären Verlust und zur Unterbrechung einer vorhandenen Wegeverbindung, die der Erholungsnutzung dient.

Schutzgut Pflanzen und Tiere

Naturschutzrechtliche Schutzgebiete sowie Gehölzbestände sind im Planungsgebiet nicht vorhanden. Ebenso befinden sich keine nach Naturschutzrecht geschützten Flächen im Gebiet. Mit Umsetzung der Planung kommt es zum Flächenverlust vor allem landwirtschaftlich intensiv genutzter Flächen.

Bei aktuell durchgeführten faunistischen Kartierungen konnte außer häufig vorkommenden Arten der siedlungsgeprägten Bereiche lediglich die Feldlerche und die Goldammer festgestellt werden.

Schutzgut Boden

Durch die Überbauung kommt es zur Versiegelung und somit zum Verlust von natürlichen Bodenfunktionen. Vorhandene teilversiegelte Flächen (wassergebundene Wege) haben einen Anteil von ca. 0,35 ha am Planungsgebiet.

Schutzgut Wasser

Mit der vorliegenden Straßenplanung erfolgt kein Eingriff in das Grundwasser. Die nächstgelegenen Oberflächengewässer werden durch die Planung nicht berührt. Die Ableitung des Oberflächenwassers von Belagsflächen erfolgt in angrenzende Mulden und sichert eine günstige Wasserbilanzierung.

Schutzgut Luft / Klima

Die Trassenführung erhöht die thermische Belastung für die Umgebung nur unwesentlich.

Durch das zusätzliche Verkehrsaufkommen nehmen die NO₂- und Feinstaubimmissionen im Vergleich zum gegenwärtigen Zustand zu. Erforderliche Grenzwerte können weiterhin eingehalten werden.

Schutzgut Landschaft

Eine negative Fernwirkung der geplanten provisorischen Trasse ist daher nicht gegeben. Visuelle Störungen ergeben sich über die Fahrbewegungen des Verkehrs.

Schutzgut Kultur- und Sachgüter

Durch die Planung ist der Verlust von vorhandenen Bodendenkmälern im Umgriff zu erwarten.

Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung

Der Eingriff in Natur und Landschaft umfasst den gesamten Geltungsbereich mit einer Größe von 1,14 ha.

Es entsteht ein Ausgleichserfordernis von 0,852 ha. Der Ausgleich erfolgt über das Ökokonto „Mooschwaige“.

Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung

Durch die Planung wird in den Lebensraum der Feldlerche eingegriffen. Deshalb sind zum Erhalt der Lokalpopulation der Feldlerche gezielte Fördermaßnahmen in Eingriffsnähe vorgesehen. Unter Berücksichtigung des für die Feldlerche entwickelten Kompensationskonzeptes sowie der geplanten Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen findet keine weitere Verschlechterung des Erhaltungszustandes der Art statt. Die Regierung von Oberbayern hat daher eine artenschutzrechtliche Ausnahme erteilt.

Anderweitige Planungsmöglichkeiten

Für die zeitnahe Anbindung des 1. Realisierungsabschnittes Freiham Nord stellt die gewählte Trassenführung bis zur Umsetzung des 2. Realisierungsabschnittes bezogen auf Flächenverbrauch und Kosten die günstigste Lösung dar.

Als Ergebnis des vorliegenden Umweltberichts ist festzustellen, dass mit der Umsetzung des Bebauungsplanes bei Mitbetrachtung der vorgesehenen Maßnahmen zu Vermeidung, Verminderung und Ausgleich, keine erheblichen oder nachhaltigen negativen Auswirkungen auf die Umwelt im Sinne der einzelnen Umweltfachgesetzgebungen zu erwarten sind.

8. Kenngrößen

Flächengrößen nach Nutzungen

Flächennutzung	Fläche in m²	Anteil
Straßenverkehrsflächen	10.333	90,7%
Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung	1.062	9,3%
Gesamt	11.395	100,0%

III. Beschluss

nach Antrag

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister

Prof. Dr.(I) Merk
Stadtbaurätin

IV. Abdruck von I. - III.

Über die Verwaltungsabteilung des Direktoriums, Stadtratsprotokolle (SP)

an das Direktorium Dokumentationsstelle

an das Direktorium Rechtsabteilung

an das Revisionsamt

an die Stadtkämmerei

mit der Bitte um Kenntnisnahme.

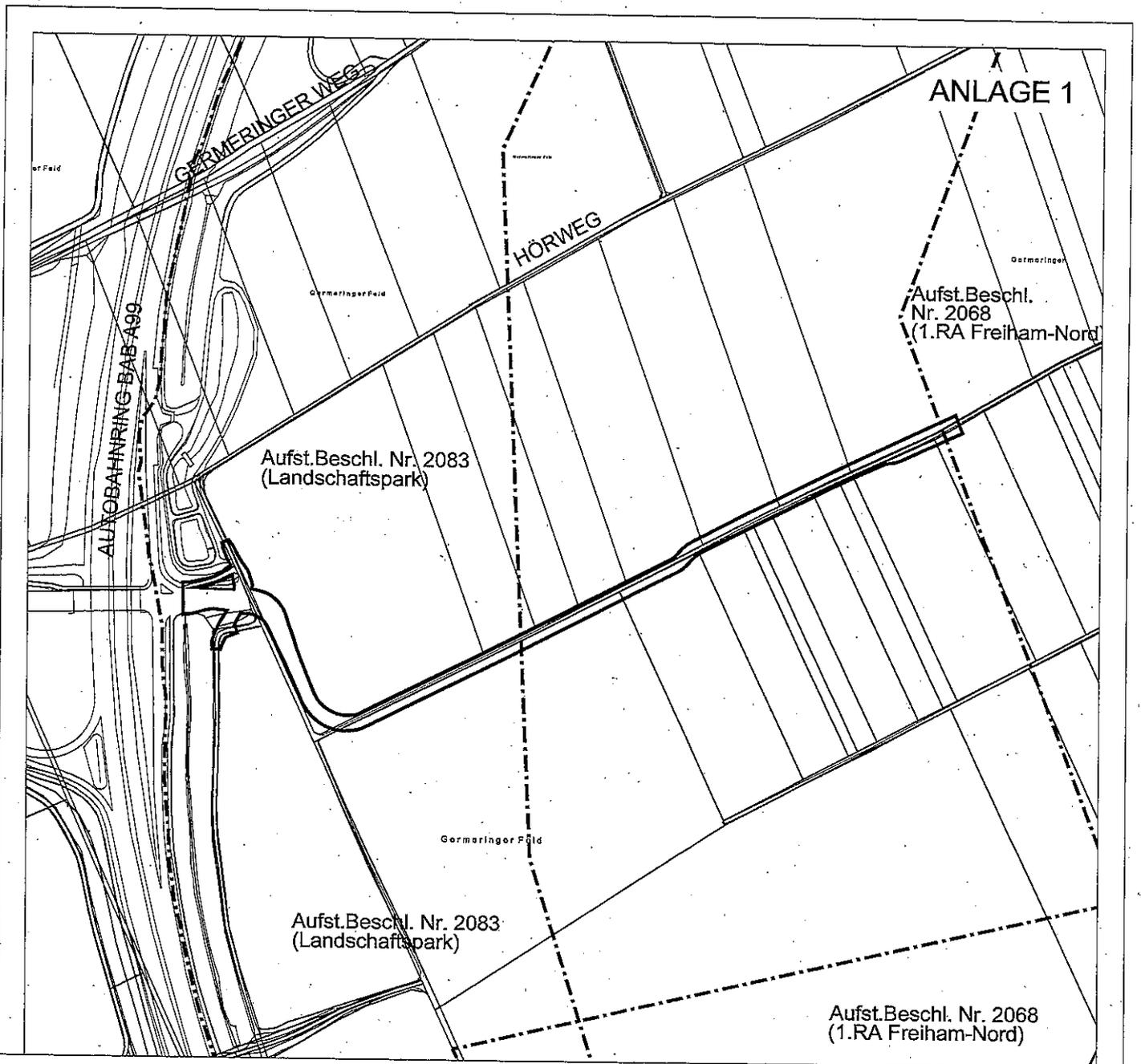
V. WV Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/45
zur weiteren Veranlassung.

Zu V.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An den Bezirksausschuss 22
3. An das Kommunalreferat – RV
4. An das Kommunalreferat – IS – KD – GV
5. An das Baureferat VV EO
6. An das Baureferat
7. An das Kreisverwaltungsreferat
8. An das Kulturreferat
9. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
10. An das Referat für Gesundheit und Umwelt
11. An das Referat für Bildung und Sport
12. An das Sozialreferat
13. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3
14. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I
15. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/01
16. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA III
17. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA IV
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

Am

Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/45V



LEGENDE

- GELTUNGSBEREICH DES BEB.PL.
- GEM. BESCHLUSSVORLAGE
- GELTUNGSBEREICH BESTEHENDER BEBAUUNGSPLÄNE
- RECHTSVERBINDL. BEB.PL.
- AUFSTELLUNGSBESCHLUSS



NORD

M = 1 : 5 000

ÜBERSICHTSPLAN

ZUM BEBAUUNGSPLAN NR. 2092

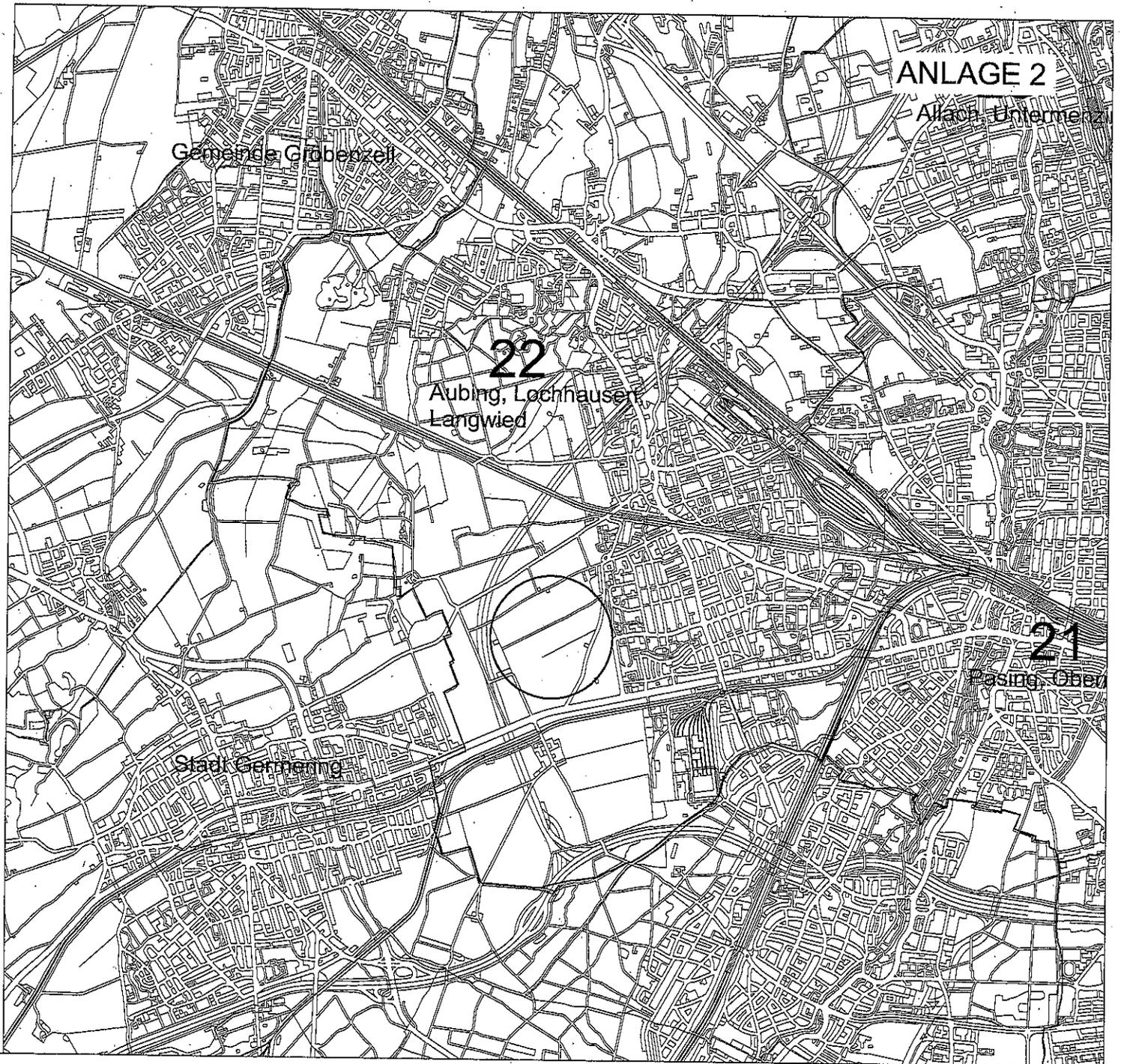
BEREICH: BUNDESAUTOBAHN A 99 MIT ANSCHLUSSSTELLE GERMERING-NORD CA. 750 M NACH OSTEN BIS ZUR GEPLANTEN STRASSE AM WESTRAND DES 1.RA FREIHAM-NORD

(TEILÄNDERUNG DES BEBAUUNGSPLANS MIT GRÜNORDNUNG NR. 2068)

LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN
REFERAT FÜR STADTPLANUNG
UND BAUORDNUNG HA II/45 P

AM 06.09.2017





ANLAGE 2

Allach, Untermenzing

Gemeinde Gröbenzell

22

Aubing, Lochhausen,
Langwied

21

Aubing, Ober

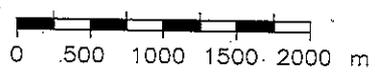
Stadt Germering

LEGENDE

-  LAGE DES BEB. PL.
GEM. BESCHLUSSVORLAGE
IM STADTBEZIRK



1 : 50000



LAGEPLAN

22. STADTBEZIRK
AUBING—LOCHHAUSEN—LANGWIED

BEREICH: BUNDESAUTOBAHN A 99 MIT
ANSCHLUSSSTELLE GERMERING-
NORD CA. 750 M NACH OSTEN
BIS ZUR GEPLANTEN STRASSE AM
WESTRAND DES 1.RA FREIHAM-NORD

(TEILÄNDERUNG DES BEBAUUNGS-
PLANS MIT GRÜNORDNUNG NR. 2068)

LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN
REFERAT FÜR STADTPLANUNG
UND BAUORDNUNG HA11/45P





**Bebauungsplan Nr. 2092
der Landeshauptstadt München**

Bereich:
Bundesautobahn A 99 mit Anschlussstelle
Germering-Nord ca. 750 m nach Osten bis zur
geplanten Straße am Westrand
des 1. RA Freiham Nord

(Teiländerung des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2068)



Landeshauptstadt München
Referat für Stadtplanung und Bauordnung

HA II / 45P
HA II / 45V
HA II / 54

nicht maßstabsgerechte Verkleinerung

