

Telefon: 0 233 -27298
-22936
-22671
Telefax: 0 233-24215

Referat für Stadtplanung und Bauordnung

Stadtplanung
PLAN-HA II/31 P
PLAN-HA II/53
PLAN-HA II/31 V

**A) Beabsichtigte Überplanung des Bereichs
Stephensonplatz,
Schneckestraße (südlich),
Neubiberger Straße (westlich),
Unterbiberger Straße (östlich)**

- Eckdatenbeschluss -

B) Durchführung eines konkurrierenden Gutachterverfahrens

C) Weiteres Vorgehen

Stadtbezirk 16 Ramersdorf-Perlach

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 05909

Anlagen:

1. Ausschnitt Übersichtskarte Stadtbezirke (M 1 : 50.000)
2. Übersichtsplan Eckdatenbeschluss mit Planungsumgriff (M 1 : 5.000)
3. Ausschnitt Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung (M 1 : 5.000)
4. Luftbild (M 1 : 5.000)
5. Lageplan mit künftigen Funktionen (M 1 : 1500)
6. Stellungnahme des Bezirksausschusses 16 vom 05.05.2022

Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 06.07.2022 (VB)

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin

Zuständig für die Entscheidung ist die Vollversammlung des Stadtrats gemäß § 2 Nr. 3 der Geschäftsordnung des Stadtrats der Landeshauptstadt München nach Vorberatung im Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung.

A) Beabsichtigte Überplanung des Bereichs

1. Planungsanlass

Das unmittelbar nördlich des S-Bahnhaltepunkts Perlach gelegene

Planungsgebiet Stephensonplatz bietet unter anderem aufgrund seiner guten ÖPNV-Anbindung Potenzial für eine städtebauliche Entwicklung. Die Investorin hat das Areal südlich der Schneckestraße einschließlich des denkmalgeschützten Bahnhofsgebäudes im Jahr 2019 erworben und beabsichtigt, in Abstimmung mit der Landeshauptstadt München an diesem Standort eine gewerblich betriebene Seniorenpflegeeinrichtung mit zugehöriger medizinischer und physiotherapeutischer Infrastruktur sowie untergeordneten gewerblichen Dienstleistungsnutzungen sowie einem gastronomischen Angebot zu errichten und zu betreiben. Unter Berücksichtigung des ortsbildprägenden Baumbestandes sollen neben privaten Freiflächen zum Aufenthalt für die Bewohner*innen Flächen für die Außengastronomie entstehen. Ebenso soll eine städtebauliche und freiräumliche Aufwertung der Freiflächen im Bereich des Bahnhofs erfolgen. Das Bahnhofsgebäude selbst soll saniert werden. Es ist geplant, eine kleinflächige Laden- oder Dienstleistungsnutzung für Reisende sowie für die Nachbarschaft zu integrieren.

Eine Aufwertung des Stephensonplatzes ist bereits Gegenstand des Stadtratsbeschlusses „Plätze und Aufenthaltsqualität – Priorisierung von Plätzen und Straßen für eine vertiefte verkehrliche und städtebauliche Betrachtung“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 09614).

Da das bestehende Planungsrecht die beabsichtigte künftige Nutzung nicht zulässt, sind die Aufstellung eines Bebauungsplanes mit Grünordnung sowie die Änderung des Flächennutzungsplanes mit integrierter Landschaftsplanung erforderlich. Die Investorin beabsichtigt, in Zusammenarbeit mit der Landeshauptstadt München ein geeignetes Planungskonzept im Rahmen eines zweistufigen, konkurrierenden Gutachterverfahrens zu finden. Auf Grundlage des Ergebnisses beabsichtigt die Investorin, einen Antrag auf Einleitung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans nach § 12 BauGB zu stellen.

Durch den vorliegenden Beschluss sollen die planerischen Ziele und Eckdaten als Grundlage für die Auslobung des konkurrierenden Gutachterverfahrens festgelegt werden.

2. Ausgangssituation

2.1. Lage im Stadtgebiet und Eigentumsverhältnisse

Das Planungsgebiet befindet sich im Stadtbezirk 16 Ramersdorf - Perlach im Südosten der Landeshauptstadt München und umfasst insgesamt eine Fläche von zirka 2,3 ha. Es besteht aus dem Planungsgebiet sowie den Straßenflächen der Schneckestraße und der Neubiberger Straße (Anlage 5).

Das Planungsgebiet wird nördlich von der Schneckestraße und südlich von den Bahngleisen mit der S-Bahn-Station Perlach begrenzt. Westlich schließt ein bestehendes Wohngebiet an. Im Osten verläuft die Neubiberger Straße, welche am höhengleichen Bahnübergang (nur für Fuß- und Radverkehr) endet. Das Planungsgebiet selbst umfasst die Flurstücke 539, 539/2, 702/2, 702/39,

702/47 und 702/48 in der Gemarkung Perlach mit insgesamt zirka 1,5 ha und befindet sich im Eigentum der Investorin.

Um ggf. erforderliche Anpassungen im Straßenraum vornehmen zu können, ist beabsichtigt, die an das Planungsgebiet angrenzenden und im Eigentum der Landeshauptstadt München befindlichen Flächen der Schneckestraße und der Neubiberger Straße bis zur nördlichen bzw. östlichen Grundstücksgrenze in den späteren Bebauungsplanumgriff einzubeziehen.

2.2. Städtebauliche und landschaftsplanerische Bestandsanalyse

2.2.1. Städtebauliche Situation im Planungsgebiet sowie im Umfeld

Das Planungsgebiet umfasst u. a. den Stephensonplatz und den Zugang zum S-Bahnhalte Perlach. Der Stephensonplatz, mit zwei Zufahrten an der Schneckestraße, erschließt einen bestehenden Park & Ride-Parkplatz mit 50 Stellplätzen und eine Car-Sharing-Station und ist gleichzeitig Zufahrt für die Buslinie 196 zum S-Bahnhalte Perlach. Der östliche Teil des Planungsgebiets weist großflächige Kies- und Schotterflächen auf, die vorübergehend als Lagerflächen für die Deutsche Bahn genutzt wurden. Der überwiegende Bereich zwischen Buszufahrt im westlichen Bereich und Erschließung des Park & Ride-Parkplatzes weiter östlich ist eine dicht mit Bäumen bewachsene ungenutzte Brachfläche.

Unmittelbar südlich des Planungsumgriffs befindet sich die Gleisanlage der Deutschen Bahn mit der S-Bahnlinie S7 Wolfratshausen-Kreuzstraße und der S-Bahn-Haltestelle Perlach. Die Gleisanlage stellt eine räumliche Barriere im Stadtteil dar und trennt die südlich gelegenen gewerblichen Nutzungen sowie eine Sportanlage vom Ortskern Perlach. Östlich an das Planungsgebiet angrenzend führt die Neubiberger Straße auf den jetzigen höhengleichen Bahnübergang zu, welcher jedoch überwiegend vom Fuß- oder Radverkehr genutzt wird und nur eine eingeschränkte Funktion für den motorisierten Individualverkehr (MIV) hat.

Nördlich und westlich des Planungsgebiets grenzt neben Einzel- und Doppelhausbebauung, Mehrfamilienhausbebauung in Zeilenstruktur mit zum Teil bis zu vier Geschossen an. Der historische Ortskern von Perlach liegt in nördlicher Richtung etwa 400 m entfernt. Nordöstlich in einer Entfernung von zirka 300 m springt die Typologie der Einfamilienhausbebauung und der Mehrfamilienhaus- und Zeilenbaustrukturen über in die Großmaßstäblichkeit von Neuperlach. Südöstlich befindet sich ein Schul- und Sportgelände. Südlich der Bahntrasse besteht Gewerbenutzung mit heterogenen Baustrukturen.

Nördlich des Stephensonplatzes, in einer Entfernung von zirka 750 m, liegen das Nahbereichszentrum Alt-Perlach (Pfanzeltplatz) und östlich, in einer Entfernung von zirka 900 m, das Nahbereichszentrum an der Therese-Giehse-Allee (U-Bahn-Haltestelle). Das Nahbereichszentrum Alt-Perlach bietet den Bewohnern der angrenzenden Wohngebiete einen attraktiven „Dorfplatz“ mit Lebensmittelläden, Geschäften, Gastronomie, Dienstleistungsangeboten und Banken zur Nahversorgung und als Treffpunkt. Das nordöstlich in einer

Entfernung von zirka 1.500 m Luftlinie gelegene Stadtteilzentrum Neuperlach mit der Einkaufspassage PEP deckt die übergeordnete Versorgungsebene in dem Gebiet ab und liegt ebenfalls an einer U-Bahn-Haltestelle (Haltestelle Neuperlach Zentrum). Südlich der Bahnlinie ist darüber hinaus ein Lebensmittelbetrieb an der Nailastraße als nicht integrierter Standort angesiedelt.

2.2.2. Orts- und Landschaftsbild

Die derzeitigen Nutzungen des Planungsgebiets, wie das denkmalgeschützte Bahnhofsgebäude, die von altem Baumbestand gesäumte Fläche der Bahnhofsvorfahrt, die Park & Ride-Anlage sowie die ehemaligen Lagerflächen der Deutschen Bahn (DB) und eine von Baumbestand geprägte Brachfläche bilden zusammen ein sehr heterogenes Ortsbild. Unterschiedlich breite Grünstreifen mit Baumpflanzungen rahmen die Schneckestraße ein. Die derzeitige Gestaltung des Stephensonplatzes und des Bahnhofumfeldes mit dem Zugang zum S-Bahn-Haltepunkt Perlach ist wenig attraktiv.

2.2.3. Topographie, Grundwasser, Boden

Das Planungsgebiet ist Teil des Naturraums „Perlacher Schotterzunge“. Es ist weitgehend eben und liegt auf einer Höhe von zirka 541,7 m ü. NHN 2016. Nur die baumbestandene Brachfläche befindet sich in einer Senke mit einem Höhenunterschied von zirka 1,5 m.

Die Grundwasserfließrichtung ist von Süden nach Norden. Der mittlere Grundwasserstand liegt bei zirka 531,5 m ü. NHN 2016. Das entspricht einem Flurabstand von zirka 10 m unter Geländeoberkante (u. GOK). Der höchste Grundwasserstand (HW1940) liegt im Bereich des Planungsgebiets bei zirka 536,0 m ü. NHN 2016. Somit kann der Grundwasserspiegel bei einem Hochwasserstand (HW1940) auf bis zu zirka 5,7 m u. GOK ansteigen.

Die unversiegelten Flächen des Planungsgebiets sind weitgehend mit Bäumen bestanden. Die Bereiche der Straßen und die Parkplatzflächen sind versiegelt. Der östliche Teil des Planungsgebiets besteht aus vegetationsfreier und verdichteter Kies- bzw. Schotterfläche und wird daher als versiegelt betrachtet. Der Versiegelungsgrad im Planungsgebiet (ohne Straßenflächen der Schneckestraße und der Neubiberger Straße) beträgt zirka 50 %.

2.2.4. Klima

Gemäß Klimafunktionskarte verläuft westlich des Plangebiets eine Kaltluftleitbahn in Nord-Süd Richtung. Das Planungsgebiet selbst sowie die angrenzenden Grün- und Freiflächen haben eine sehr hohe bioklimatische Bedeutung. Die Grünfläche westlich der Hofer Straße, südöstlich des Planungsgebiets, liefert kalte Luft in hohem bis sehr hohem Maße. Die nördlich und westlich an das Planungsgebiet angrenzenden Siedlungsbereiche sind bioklimatisch günstig, das südlich gelegene Gewerbegebiet ist bioklimatisch weniger günstig.

2.2.5. Vegetation, Biotope, Fauna

Das Areal weist einen alleeartigen Baumbestand im Bereich der Buszufahrt am Stephensonplatz, eine markante Ulmengruppe westlich des Bahnhofsgebäudes, dichte Gehölzbestände im Bereich der Brachfläche sowie kleinere Baumbestände entlang der Schneckestraße auf. Bei den Gehölzen handelt es sich um Mischbestände verschiedener Arten unterschiedlichen Alters sowie unterschiedlicher Vitalität. Ortsbildprägend sind insbesondere der Baumbestand entlang der Zufahrt zum Bahnhofsgebäude, die Ulmengruppe westlich davon sowie der größere zusammenhängende Baumbestand im Bereich der Brachfläche zwischen Schneckestraße und Park & Ride-Anlage.

Auf den überwiegenden Flächen im Planungsumgriff gilt die städtische Baumschutz-Verordnung.

Zwei Teilflächen innerhalb des Planungsumgriffs sind als Biotop-Entwicklungsflächen Hecke (SWH) sowie Altgrasbestand (SGB) dargestellt. Sie befinden sich im Bereich der Gehölzfläche zwischen Schneckestraße und P&R-Anlage sowie nördlich der Bahnlinie im Bereich der Kies- bzw. Schotterflächen.

Westlich des Planungsgebiets verläuft das Landschaftsschutzgebiet Hachinger Bach (LSG-00120.12). Südöstlich des Planungsgebiets, jenseits der Bahngleise, befindet sich ein Biotop - bestehend aus den zwei Teilflächen M-0541-001 und M-0541-002. Dabei handelt es sich um Gebüsch- und Heckenkomplexe unterschiedlicher Gehölzarten.

Aus artenschutzrechtlicher Sicht sind sowohl die vorhandenen Gehölzbestände vor allem als (potenzielles) Bruthabitat für Vögel und Fledermäuse als auch die Flächen entlang der Bahnlinie als potentieller Verbundkorridor für Arten magerer Lebensräume von Bedeutung.

2.2.6. Erholungsflächenversorgung

Im Planungsgebiet selbst sind derzeit keine ausgewiesenen Erholungsflächen vorhanden. Die mit Gehölzen bestandenen Brachflächen sind eingezäunt und nicht zugänglich. Die Freiflächen des Planungsgebiets haben aufgrund fehlender Zugänglichkeit und Nutzbarkeit und der Lärmeinwirkungen durch die Bahnanlage keinen Erholungswert.

2.2.7. Verkehrliche Erschließung

2.2.7.1. Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Das Planungsgebiet wird über die Schneckestraße erschlossen. Diese befindet sich in einer Tempo-30-Zone. Die Autobahn BAB 8 verläuft zirka 1 km westlich in Nord-Süd-Richtung. Über die Unterbibberger Straße – Sebastian-Bauer-Straße - Fasangartenstraße bzw. Weidener Straße besteht im Westen Anschluss an das Hauptstraßennetz (Unterhachinger Straße und weiter zur Autobahn BAB 8), im Osten kann über die Neubiberger Straße und die Putzbrunner Straße das übergeordnete Straßennetz erreicht werden.

2.2.7.2. Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Das Planungsgebiet ist durch die S-Bahnlinie S7 und die Stadtbuslinie 196 an das öffentliche Verkehrsnetz angeschlossen. Unmittelbar am Stephensonplatz befindet sich der S-Bahn-Halt Perlach. Nordöstlich in zirka 900 m Entfernung befindet sich die U-Bahn-Station Therese-Giehse-Allee, welche eine weitere Verkehrsanbindung in Richtung Münchner Innenstadt ermöglicht. S-Bahn und Bus verkehren derzeit jeweils im 20-Minuten-Takt. Die Bushaltestelle liegt direkt am Stephensonplatz nahe dem barrierefreien Bahnsteigzugang und muss im Zuge der geplanten Bebauung verlegt werden. Der Bus 196 fährt auf Höhe des Bahnhofsgebäudes von der Schneckestraße auf den Stephensonplatz im Einrichtungsverkehr und nimmt die Ausfahrt etwas weiter östlich wieder auf die Schneckestraße. Am östlichen Ende des Planungsgebiets (Neubiberger Straße) wurde 2018 ein weiterer Bahnsteigzugang errichtet, auch ein direkter Zugang zur S-Bahn von der Südseite (Unterbiberger Straße) ist seitdem möglich. Der Freistaat Bayern hat mit der Deutschen Bahn AG eine Planungsvereinbarung zum Ausbau der S7 zwischen München-Giesing und Kreuzstraße geschlossen. Eventuelle Auswirkungen auf das Planungsgebiet und benachbarte Projekte, wie die zukünftige Planung einer Fuß- und Radwegunterführung an der Neubiberger Straße, können erst bei Vorliegen konkreter Planungsunterlagen zum S-Bahnausbau beurteilt werden.

2.2.7.3. Rad- und Fußwegeverbindungen

Die Schneckestraße weist beidseitig Gehwege mit baumbestanden Grünstreifen auf. Entlang der östlich gelegenen Neubiberger Straße verläuft ein Radweg, der teilweise von einem baumbestanden Grünstreifen begleitet wird. Anschlüsse bestehen in Richtung Osten parallel der Bahn über den Gertrud-Kückelmann-Weg sowie nach Süden über die Bahntrasse und als wassergebundene, teilweise informelle Verbindungen mit Anbindung an die Bezirkssportanlage Süd, zum Gewerbegebiet an der Hofer Straße sowie zur Nailastraße. Es besteht ein höhengleicher, beschränkter Bahnübergang. Westlich des Bahnhofsgebäudes verbindet eine begrünte Wegeverbindung das Planungsgebiet mit der Unterbiberger Straße. Da das umliegende Straßennetz in einer Tempo-30-Zone liegt, weist es mit Ausnahme der Neubiberger Straße keine straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen auf. Gemäß dem noch aktuellen Verkehrsentwicklungsplan Radverkehr (VEP-R 2002) ist die Schneckestraße als Nebenroute ausgewiesen, die Achsen Sebastian-Bauer-Straße – Unterbiberger Straße und Neubiberger Straße – Gertrud-Kückelmann-Weg – weiter Richtung Carl-Wery-Straße fungieren jeweils als Haupttrouten.

2.2.7.4. Ruhender Verkehr

Kfz-Stellplätze befinden sich sowohl beidseitig straßenbegleitend in der Schneckestraße als auch auf dem kostenpflichtigen Park & Ride-Parkplatz innerhalb des Planungsgebiets. Eine Bike & Ride-Anlage mit 50 Stellplätzen befindet sich direkt am Bahnsteigzugang neben dem denkmalgeschützten

Bahnhofsgebäude.

2.2.8. Vorbelastungen

2.2.8.1. Lufthygiene, Lärm

Lufthygiene

Gemäß den vorliegenden Beurteilungsgrundlagen ist im direkten sowie erweiterten Planungsumgriff von einer Einhaltung der relevanten lufthygienischen Grenzwerte der 39. BImSchV für Stickstoffdioxid (NO₂) und Feinstaub (PM₁₀, PM_{2,5}) auszugehen. Die durch das Vorhaben verursachten zusätzlichen Quell- und Zielverkehre für das Planungsareal (prognostizierte Verkehrsmenge < 5.000 Kfz/24) spielen aus lufthygienischer Sicht eine untergeordnete Rolle. In den betroffenen Straßenabschnitten ist daher auch nach Abschluss des Vorhabens keine Überschreitung der Grenzwerte zu erwarten. Eine wesentliche Zusatzbelastung der lufthygienischen Situation durch den Schienenverkehr der angrenzenden Bahntrasse ist aus fachlicher Sicht nicht zu befürchten.

Verkehrslärm

Auf das Planungsgebiet wirken in erster Linie die Emissionen des Schienenverkehrs der Bahnstrecke München-Giesing-Kreuzstraße und in geringerem Maße die Straßenlärmmmissionen der Schneckestraße und der Unterbiburger Straße ein.

Die Schalltechnische Voruntersuchung ergab mit den Zugverkehrszahlen Stand 2030 im Bereich des Planungsumgriffs tagsüber einen Beurteilungspegel von maximal 67 dB(A). Nachts ergaben sich Beurteilungspegel aus dem Verkehrslärm von maximal 62 dB(A).

Die Orientierungswerte aus dem Beiblatt zur DIN 18005 für allgemeine Wohngebiete (55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts) werden tags um bis zu 12 dB(A) und nachts um bis zu 17 dB(A) überschritten.

Die hilfsweise zur Beurteilung der Verkehrslärmimmissionen heranzuziehenden Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung für Altenheime (57 dB(A) tags und 47 dB(A) nachts) werden tags um 10 dB und nachts um 15 dB überschritten. Die Grenzwerte für allgemeine Wohngebiete (59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts) werden tags um 8 dB(A) und nachts um 13 dB(A) überschritten.

Anlagenlärm (Gewerbe- und Sportanlagen)

Südlich des Planungsgebiets befinden sich gewerbliche Nutzungen, welche im Rahmen der Voruntersuchung typisierend betrachtet wurden. Dabei wurden Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der TA Lärm für Pflegeanstalten (Tagwert 45 dB(A), Nachtwert 35 dB(A)) von tagsüber 10 dB(A) und nachts bis zu 7 dB(A) ermittelt. In Bezug auf die Immissionsrichtwerte für allgemeine Wohngebiete (Tagwert 55 dB(A), Nachtwert 40 dB(A)) werden die Richtwerte um maximal 1 dB(A) tagsüber und maximal um 4 dB(A) nachts überschritten.

Die von der in zirka 150 m östlich des Planungsgebiets liegenden

Bezirkssportanlage Süd der Stadt München auf das Planungsgebiet einwirkenden Lärmimmissionen unterschreiten die Grenzwerte der Sportanlagenlärmenschutzverordnung für allgemeine Wohngebiete, lediglich der Immissionsrichtwert für Krankenhäuser und Pflegeanstalten von 45 dB(A) wird während der mittäglichen Ruhezeit geringfügig um 1 dB(A) überschritten.

2.2.8.2. Erschütterungen

Die erschütterungstechnische Voruntersuchung für die südlich verlaufende S-Bahn-Linie kommt zum Ergebnis, dass sowohl bezüglich der Erschütterungen als auch bezüglich der sekundären Luftschallimmissionen die Anforderungen der einschlägigen Regelwerke nicht eingehalten werden und Schutzmaßnahmen erforderlich sind.

2.2.8.3. Elektromagnetische Felder

Voruntersuchungen ergaben, dass die Grenzwertvorgaben der 26. BImSchV im Bereich der geplanten Bebauung im Planungsgebiet sicher eingehalten werden. Das vorliegende Gutachten wird im weiteren Planungsverlauf gemäß den Vorgaben und der Abstimmung mit dem Referat für Klima- und Umweltschutz (RKU) vertieft werden, um der Vorsorgepflicht nachzukommen.

2.2.8.4. Altlasten und Kampfmittel

Altlasten

Gemäß Altlastenkataster der Stadt München ist das Flurstück Nr. 702/39 (Gemarkung Perlach) als Altlastenverdachtsfläche verzeichnet. Innerhalb des Planungsumgriffs sind zwei Teilbereiche mit altlastenrelevanter Vornutzung bekannt. Im südlichen Planungsumgriff befindet sich eine ehemalige bis mindestens Ende der 1990er Jahre genutzte Bahnfläche mit Lagerplätzen und Gleisanlagen. Zudem sind in diesem Bereich oberflächennahe Erdbewegungen dokumentiert. In den östlichen Planungsumgriff reicht der Ausläufer einer ehemaligen Kiesgrube, die nach Beendigung der Abbauaktivitäten mit Material unbekannter Herkunft verfüllt wurde.

In den nahezu vegetationslosen Verdachtsbereichen durchgeführten Bodenuntersuchungen ergaben flächendeckend oberflächennahe Auffüllungen bzw. anthropogen umgelagerte Böden bis in eine maximale Tiefe von 2,8 m. Schadstoffanalysen des Auffüllmaterials zeigten vereinzelt erhöhte Gehalte an polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK) und Mineralölkohlenwasserstoffen. An einem Untersuchungspunkt waren auch deutlich erhöhte PAK-Verunreinigungen festzustellen. Durchgeführte Bodenluftuntersuchungen blieben ohne umweltrelevanten Befund.

Eine von der Schadstoffsituation ausgehende Gefahr für das in zirka 11 m Tiefe anstehende Grundwasser ist nicht abzuleiten.

Kampfmittel

Eine potenzielle Kampfmittelbelastung konnte in Teilbereichen ermittelt werden - auf etwa zwei Dritteln der Fläche besteht das Risiko, auf Bombenblindgänger zu stoßen. Für die ausgewiesenen Bereiche besteht weiterer Erkundungsbedarf im

Rahmen der Bauleitplanung.

2.3. Planerische und planungsrechtliche Ausgangssituation

2.3.1. Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung

Im Flächennutzungsplan (FNP) mit integrierter Landschaftsplanung der Landeshauptstadt München sind der nördliche Teil des Planungsgebiets sowie der nördlich angrenzende Teil der Schneckestraße als allgemeine Grünfläche und der daran angrenzende südliche Teil als Bahnanlage mit Parkplatz dargestellt. Westlich des Planungsgebiets stellt der FNP ein allgemeines Wohngebiet, nördlich und östlich ein reines Wohngebiet, überlagert mit der landschaftsplanerischen Schraffur „Maßnahmen zur Verbesserung der Grünausstattung“ dar. Südlich der Bahngleise stellt der FNP Gewerbegebiet und südöstlich Mischgebiet dar, beides überlagert mit der landschaftsplanerischen Schraffur „Vorrangige Maßnahmen zur Verbesserung der Grünausstattung“.

2.3.2. Bestehendes Baurecht und übergeordnete Planungskonzepte

Das Planungsgebiet befindet sich im Umgriff des Aufstellungsbeschlusses Nr. A 1060 aus dem Jahr 1975, der jedoch in diesem Bereich nicht weitergeführt wurde. Nördlich grenzt der Bebauungsplan Nr. 1060g an, welcher entlang der Schneckestraße ein allgemeines Wohngebiet festsetzt. Im nördlichen Teil ist ein reines Wohngebiet bzw. Mischgebiet ausgewiesen. Die Flurstücke im Planungsgebiet werden als Außenbereich nach § 35 BauGB eingestuft.

2.3.3. Bestehende Widmungen

Im Zuge eines Entwidmungsverfahrens der Deutschen Bundesbahn wurden die Flurstücke Nr. 702/2, 702/39 und 702/48 (Gemarkung Perlach) von Bahnbetriebszwecken freigestellt. Das Flurstück Nr. 539 (Gemarkung Perlach) mit dem Bahnhofsgebäude und einer Trafostation bleibt aufgrund darin vorhandener bahnbetrieblich erforderlicher Einrichtungen dauerhaft für Bahnbetriebszwecke gewidmet. Die zukünftige Einrichtung einer kleinflächigen Laden- / Dienstleistungsnutzung im Bahnhofsgebäude entspricht einer bahnkonformen Nutzung.

Ebenfalls wurde die notwendige Zuwegung von der Schneckestraße zum Bahnhofsgebäude und S-Bahnhalte, Flst.Nr. 702/47 (Gemarkung Perlach), herausparzelliert und bleibt für Bahnbetriebszwecke gewidmet. Die für eine Überplanung erforderliche Freistellung soll parallel zum Aufstellungsverfahren erfolgen, sobald die Zuwegung über den neu zu gestaltenden Vorplatz vor dem Bahnhofsgebäude (beispielsweise durch eine öffentliche Widmung) gesichert ist. Die Freistellung muss vor dem Satzungsbeschluss erfolgt sein.

2.3.4. Planfeststellung § 18 AEG Beschluss vom 16.02.2017

Mit Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 AEG vom 16.02.2017 wurde der barrierefreie Ausbau des S-Bahnhof Perlach beschlossen. Der Bahnhof Perlach wurde inzwischen mittels Rampe und Bahnunterführung barrierefrei ausgebaut.

2.3.5. Perspektive München und integriertes Handlungskonzept für den Handlungsraum 6

Das Planungsgebiet befindet sich in einem fachübergreifenden Schwerpunktgebiet der Stadtentwicklung (Handlungsraum). In diesen Gebieten zeigen sich besondere Chancen, aber auch Risiken, weshalb sie in einem hohen Maß der planerischen Zuwendung und Sorgfalt bedürfen. Konkret liegt der Stephensonplatz im Handlungsraum 6, der Neuperlach, Perlach und Waldperlach umfasst. Im integrierten Handlungsraumkonzept (IHRK) für den Handlungsraum 6 werden die für die Gesamtstadt formulierten Ziele der Perspektive München konkretisiert. Ausgehend von einer Analyse der Chancen und Herausforderungen werden ortsspezifische Ziele sowie Strategien und Maßnahmen zu deren Erreichung formuliert. Das integrierte Handlungsraumkonzept ist eine Art fachübergreifendes Handbuch für die zukünftige Stadtentwicklung in den betreffenden Stadtteilen. Die Beschlussfassung zum Integrierten Handlungsraumkonzept für den Handlungsraum 6, Neuperlach (Sitzungsvorlage Nr. 20-26/V 04389) erfolgte durch die Vollversammlung am 19.01.2022. Die geplanten Maßnahmen am Stephensonplatz entsprechen dabei den Zielen der Perspektive München sowie des Handlungsraumkonzeptes.

2.3.6. Arten- und Biotopschutzprogramm Bayern

Laut Arten- und Biotopschutzprogramm (ABSP) sind die Flächen im Planungsumgriff westlich der Neubiberger Straße lokal bedeutsam (Flst.Nr. 702/51, Gemarkung Perlach), ebenso die südlich und südöstlich an das Planungsgebiet angrenzenden Flächen. Dabei handelt es sich um Brachflächen am Perlacher S-Bahnhof (Altgrasbestand, Ruderalflur, Gebüsch, Hecke mit Nachweis von Schwalbenschwanz (*Papilio machaon* (RL 4R, RLD V)), die teilweise inzwischen verdichtete und vegetationsfreie Kies- und Schotterflächen darstellen (vorübergehende Nutzung als Lagerflächen).

Das ABSP formuliert als Ziel für die östliche Hälfte des Planungsumgriffs den Erhalt, die Pflege und Optimierung von strukturreichen Grünanlagen, verwilderten Gartenanlagen, Streuobstbeständen und strukturreichen sonstigen Grünflächen entsprechend dem Standortpotential vor allem durch extensive Pflege und Entbuschung bereits stark verwilderte Bestände. Für die westliche Hälfte ist das Ziel der Erhalt der strukturreichen Außenanlagen von Bebauungsflächen u. a. durch Erhalt der Baumsubstanz sowie von Grünbeständen. Südlich im Bereich der Bahnflächen ist als Ziel der Erhalt, die Optimierung und der Verbund von Trockenstandorten anzustreben.

2.3.7. Denkmalschutz

Im Bereich des Stephensonplatzes, unmittelbar an den Gleisanlagen, befindet sich das in der Denkmalliste eingetragene Baudenkmal „Bahnhof Perlach“. Beim Bahnhof Perlach handelt es sich laut Denkmalliste um eine mehrteilige

Gebäudegruppe, bestehend aus einem zweigeschossigen Hauptpavillon mit Satteldach, Risalit und Schweifgiebeln, einem erdgeschossigen Nebenpavillon mit Satteldach und Schweifgiebeln sowie einem erdgeschossigen, traufseitigen und zu den Gleisen hin offenen Verbindungstrakt. Das Baudenkmal wurde im Jahr 1904 im Jugendstil errichtet. In unmittelbarer Umgebung nördlich an der Schneckestraße befindet sich die ehemalige Perlacher Bahnhofswirtschaft, welche ebenfalls unter Denkmalschutz steht. Nördlich des Planungsgebiets befinden sich einige Bodendenkmäler, Baudenkmal sowie das Ensembledenkmal „ehemaliger Ortskern Perlach“.

3. Planungsziele

Das Areal am Bahnhof Perlach soll unter Berücksichtigung der Klimaneutralität, des Klimaschutzes und eines möglichst großen Teils des Baumbestands städtebaulich und freiraumplanerisch neu geordnet werden. Es ist beabsichtigt, auf dem Areal eine gewerblich betriebene Seniorenpflegeeinrichtung mit zugehöriger medizinischer und physiotherapeutischer Infrastruktur und untergeordneten gewerblichen Dienstleistungsnutzungen zu errichten. Für die Bewohner*innen sind lärmgeschützte private Freiflächen vorzusehen, ebenso ein auch für die Öffentlichkeit zugänglicher Außengastronomiebereich.

Der bestehende Park & Ride-Parkplatz kann vor dem Hintergrund der geplanten Errichtung einer deutlich größeren Park & Ride-Anlage am S- / U-Bahn-Haltepunkt Neuperlach Süd aufgehoben werden.

Der Stephensonplatz soll eine attraktive Neugestaltung mit hoher Aufenthaltsqualität erfahren, zugleich sollen die ÖPNV- und die Mobilitätsangebote am Bahnhof Perlach ausgebaut werden.

Der neu gestaltete Stephensonplatz soll für die Seniorenpflegeeinrichtung und den Bahnhof Perlach adressbildenden Charakter erhalten.

Leitidee für die Neubebauung der Seniorenpflegeeinrichtung ist ein kompakter, barrierefrei erschlossener Baukörper mit fußläufigem Haupteingang am Stephensonplatz, der alle Funktionen der Seniorenpflegeeinrichtung beherbergt. Der erhaltenswerte Baumbestand wird soweit wie möglich berücksichtigt und in das Planungskonzept integriert. Aufgrund des Grundstückszuschnitts ist davon auszugehen, dass durch die zu erwartende Ost-West-gerichtete Ausdehnung der neuen Bebauung nördlich der Bahntrasse, zusätzlich ein aktiver Schallschutz für die nördlich angrenzenden Wohngebiete erreicht werden kann.

Aufgrund der Faktoren wie Grundstückszuschnitt und -ausrichtung, Nähe zu den Bahnanlagen in Kombination mit dem Schutzbedarf der geplanten Nutzung, sind hohe Anforderungen an den Schallschutz zu erfüllen.

Die Biotopverbundfunktion entlang der Gleisanlagen soll gestärkt werden. Deshalb sollen entsprechend den Zielen des Arten- und Biotopschutzprogramms

Grün- und Freiflächen im Übergangsbereich zu den südlich angrenzenden Gleisanlagen möglichst als Mager- bzw. Trockenstandorte angelegt werden.

3.1. Art und Maß der baulichen Nutzung, Höhenentwicklung

Auf dem Areal soll (wie oben beschrieben) eine Seniorenpflegeeinrichtung entwickelt werden. Die auf dem neuesten Stand des Pflegewesens konzipierte Anlage soll durch weitere medizinische Dienstleistungseinrichtungen und Gastronomienutzung am Stephensonplatz ergänzt werden. Die Seniorenpflegeeinrichtung wird bis zu 355 Pflegeeinheiten umfassen. Das sind bis zu zirka 300 Pflegeappartements und bis zu zirka 55 Betten auf einer Pflegestation mit zirka 150 Arbeitsplätzen. Die Gastronomie sowie die medizinischen Dienstleistungen sollen auch für die Öffentlichkeit zur Verfügung stehen. Alle Nutzungen sind in einen optimalen funktionalen Zusammenhang zueinander zu setzen. Durch die Gestaltung der Gesamtfigur soll sich ein kompakter, komplett barrierefreier Baukörper entwickeln, der auf die betrieblichen Belange abgestimmt ist sowie kurze und schnelle Interventionswege des Versorgungspersonals gewährleistet.

Detaillierte Voruntersuchungen haben ergeben, dass eine Gesamtgeschossfläche von 23.000 m² bis 24.000 m² städtebaulich und landschaftsplanerisch realisiert werden kann. Die Gesamtgeschossfläche verteilt sich auf zirka 16.500 m² bis 17.500 m² für die Pflegeeinheiten (Bewohner*innen-Appartements) und für eine Pflegestation / -stützpunkt (zirka 3.000 m²) sowie weitere ergänzende medizinische und verwaltungstechnische Dienstleistungsnutzungen (Praxisflächen zirka 500 m², Büroflächen zirka 500 m²), Gastronomiefläche / Küche- / Anlieferung (zirka 1.250 m²) und Foyer- / Gemeinschafts- / Freizeitflächen (zirka 1.250 m²).

Als städtebaulich verträglich wird eine gestaffelte Höhenentwicklung mit einer maximalen Geschossigkeit von fünf Geschossen gesehen. Die Tiefgarage soll eingeschossig innerhalb des „Fußabdrucks“ des Gebäudes vorgesehen werden, um möglichst große nicht unterbaute Flächen zu ermöglichen und einen Großteil des Baumbestands erhalten zu können.

Obwohl das unter Denkmalschutz stehende Bahnhofsgebäude aufgrund der auch künftig bestehenden bahnrechtlichen Widmung formell nicht in den Umgriff des Bebauungsplans aufgenommen werden kann, ist es aufgrund seiner Funktion und der geplanten Sanierung und Erweiterung der Nutzung in das Gesamtkonzept der Planung mit einzubeziehen. Neben der Funktion als Bahnhof ist im Bahnhofsgebäude eine kleinflächige Laden-/Dienstleistungsnutzung im Einklang mit den Zielen des integrierten Handlungsraumkonzeptes (IHRK) für den Handlungsraum 6 Neuperlach mit Perlach und Waldperlach, vorgesehen. Das Angebot soll nur aus kleinflächigem Einzelhandel bestehen, der bestehende zentrale Lagen nicht schwächt. Über das Angebot im Bahnhofsgebäude hinaus soll zudem kein weiterer Einzelhandel im Geltungsbereich angesiedelt werden.

3.2. Grün und Freiraum

Der wertvolle Baumbestand im Zufahrtbereich zum Stephensonplatz sowie im Bereich der Schneckestraße, an der Einmündung Schnecke-/Neubiberger Straße sowie der ortsbildprägende Baumbestand im Bereich der Brachfläche südlich der Schneckestraße ist im städtebaulichen und freiräumlichen Gesamtkonzept weitestgehend zu berücksichtigen und zu erhalten.

Entlang der Bahntrasse ist der im Arten- und Biotopschutzprogramm (ABSP) München als Entwicklungsziel genannte Erhalt, Optimierung und Verbund von Trockenstandorten mit einer mindestens 5 m breiten durchgängigen Biotopvernetzungsachse für Magerlebensräume zu sichern.

Abgewandt von der Bahnseite, nach Norden orientiert, sind durch die Bebauung lärmgeschützte private Freiflächen vorzusehen, welche den schützenswerten Baumbestand südlich der Schneckestraße soweit wie möglich integrieren. Die Freiflächen sollen zum Teil für die Bewohner*innen der Pflegeeinrichtung zur Verfügung stehen und zum Teil als Außengastromieflächen für das im Erdgeschoss geplante Restaurant für die Öffentlichkeit zugänglich sein. Für die Dachflächen ist ein Konzept zu erarbeiten, das sowohl ökologische Aspekte wie Klimaanpassung, Energieeffizienz und Biodiversität als auch freiraumplanerische Möglichkeiten wie Dachgartennutzung berücksichtigt.

Den Pflege-Appartements sollen jeweils gut nutzbare lärmgeschützte Freibereiche zugeordnet werden. Alle Einheiten sollen über einen individuellen Freisitz als Terrasse oder Balkon bzw. schallgeschützte Loggia verfügen.

Für den Stephensonplatz ist unter Berücksichtigung des Baumbestandes eine neue und attraktive Gestaltung zu entwickeln, die eine hohe Aufenthaltsqualität ermöglicht.

3.3. Verkehrliche Erschließung

3.3.1. Fuß- und Radverkehr

Um den adressbildenden Charakter der Anlage zu stärken, soll der Haupteingang der Seniorenwohnanlage am zukünftig autofreien Stephensonplatz zu liegen kommen. Die Erschließung der Seniorenpflegeeinrichtung mit dem Fahrrad sowie zu Fuß soll hauptsächlich vom Stephensonplatz aus erfolgen.

Die Fußwege an der Südseite der Schneckestraße und an der Westseite der Neubiberger Straße müssen an die derzeit gültigen Regelwerke angepasst werden und eine Regelbreite von 3,00 m erhalten.

Die Fußwege auf dem Bahnhofsvorplatz sollen großzügig gestaltet werden. Zwischen der geplanten Bushaltestelle am Stephensonplatz und dem Bahnhofsvorplatz sollte der Fußweg auf 3,50 – 4,00 m und direkt vor dem Bahnhofsgebäude auf mindestens 5,0 m aufgeweitet werden. Auch auf der Ostseite des zukünftigen Platzes sind großzügige Fußverkehrsanlagen und

Aufenthaltsflächen vorzusehen, die mindestens den Regelmaßen der Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA 02) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) entsprechen. Im Bereich der Schneckestraße nördlich des Bahnhofsvorplatzes (in etwa auf Höhe der heutigen Fußgängerüberführung/ Zebrastreifen) sind ein bis zwei Querungen für den Fußverkehr vorzusehen. Der Hauptzugang (Rad- und Fußverkehr, ÖPNV) zur S-Bahn-Station Perlach erfolgt weiterhin über den neu zu gestaltenden Stephensonplatz.

Als weitere Erschließung dient im Osten des Planungsgebiets eine zukünftige Fuß- und Radunterführung unter den Gleisen inkl. Rampen an der Neubiberger Straße als möglicher Ersatz für den bestehenden höhengleichen Bahnübergang. Die Schaffung dieser Unterführung als höhenfreie Stadtteilverbindung in Nord-Süd-Relation für den Fuß- und Radverkehr ist Ziel des Mobilitätsreferates und wird von diesem als eigenständiges Projekt abhängig vom Ausbau der S7 angestrebt. Zudem hat sich auch die Deutsche Bahn zum Ziel gesetzt, höhengleiche Bahnübergänge zu schließen. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens werden daher die notwendigen Flächen gesichert und die Straßenbegrenzungslinien angepasst sowie die Einbindung in das Straßen- und Wegenetz berücksichtigt.

Im Zusammenhang mit dem Bebauungsplan wird der Straßenraum der Neubiberger Straße (inkl. Seitenräume) hergestellt, der Bau der Unterführung erfolgt zu einem späteren Zeitpunkt.

Die fußläufige Erschließung aus östlicher Richtung zum S-Bahnsteig bleibt über den bestehenden Bahnsteigzugang an der Neubiberger Straße weiterhin gesichert.

Für den Radverkehr (Bike & Ride) werden westlich des Bahnhofsgebäudes zirka 100 Fahrradstellplätze und eine Bikesharing-Station mit zirka 15 Stellplätzen, am Bahnsteigzugang Neubiberger Straße weitere zirka 15 Bike & Ride-Stellplätze vorgesehen.

Im Rahmen der Planung sollen folgende Wegeverbindungen berücksichtigt und dauerhaft gesichert werden:

- Zugänglichkeit des Stephensonplatzes über die von Westen vom Bahnübergang Unterbiberger Straße nördlich der Gleise verlaufende Fußwegeverbindung parallel zum Biotopverbundstreifen
- Wegeverbindung vom bestehenden Bahnhofsgebäude entlang der Bahngleise über die Neubibergerstraße zum Wichernweg (parallel zum Biotopverbundstreifen vom Stephensonplatz in Richtung Osten)
- Fußläufige Verknüpfung von der Schneckestraße über den bestehenden barrierefreien Bahnsteigzugang auf die Südseite der Gleise
- Flächen für die zukünftige Eisenbahnunterführung für den Fuß- und Radverkehr in Höhe des heutigen beschränkten Bahnübergangs Neubiberger Straße inkl. Rampenanlage auf der Nordseite und Fußwegerschließung zur S-Bahn.

3.3.2. Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Die S-Bahn-Station Perlach wird in der Planung berücksichtigt. Der Stephensonplatz wird mit zwei Bushaltestellen, wie von der MVG für die Befahrung mit Gelenkbussen gefordert, und mit direktem Anschluss an den S-Bahnhof Perlach als Umsteigebahnhof für den ÖPNV neugestaltet. Für die Lage der Bushaltestellen bestehen zwei Optionen: Bushalt 1 wird in beiden Fällen an der westlichen Seite des Stephensonplatzes angeordnet, der Bushalt 2 kann entweder an der Schneckestraße oder an der östlichen Seite des Stephensonplatzes situiert werden. Das Mobilitätsreferat bevorzugt eine Situierung beider Haltestellen auf dem Stephensonplatz. Im Rahmen des dem Bauleitplanverfahren vorgeschalteten konkurrierenden Gutachterverfahrens für den Stephensonplatz (s. Erläuterungen unter B) können die Planer*innen jedoch die für das Planungskonzept passendere der beiden geschilderten Optionen zur Situierung der Bushaltestellen wählen (s. Anlage 5).

3.3.3. Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Das Planungsgebiet ist durch die Schneckestraße verkehrlich ausreichend für den MIV erschlossen. Das umgebende Straßennetz kann den durch die Planung erzeugten MIV aufnehmen. Die bestehende Regelbreite der Schneckestraße von 6,50 m ist für den Busverkehr ausreichend dimensioniert.

Nordöstlich des Stephensonplatzes ist eine Carsharing-Station mit drei Kfz-Stellplätzen vorzusehen.

Der Stephensonplatz wird für den allgemeinen Kfz-Verkehr gesperrt. Hier ist neben dem ÖPNV (inkl. Taxi) und dem Fuß- und Radverkehr nur eine Zufahrt für berechnigte Nutzer*innengruppen zu gewähren, die im weiteren Verfahren noch genauer definiert werden müssen. Die Kfz-Erschließung der Pflegeeinrichtung erfolgt ausschließlich über die Schneckestraße.

3.3.4. Ruhender Verkehr

Der Park & Ride-Standort Perlach mit derzeit 50 Stellplätzen kann aus Sicht des Mobilitätsreferats und der P+R Park & Ride GmbH München aufgegeben werden. Der Bedarf wird mittelfristig durch die Erweiterung der Park & Ride-Anlage Neuperlach Süd gedeckt.

Die für die geplante Nutzung erforderlichen Stellplätze für die Seniorenpflegeeinrichtung sollen in einer Tiefgarage untergebracht werden, die von der Schneckestraße aus erschlossen wird.

Im öffentlichen Straßenraum sind Parkplätze bereits im Bestand entlang der Schneckestraße angeordnet. Davon werden fünf Stellplätze als Kiss & Ride-Parkplätze ausgewiesen. Darüber hinaus sind im Bahnhofsumfeld Behindertenstellplätze mit guter Erreichbarkeit des barrierefreien S-Bahn-Zugangs vorzusehen.

Für die betrieblichen Anforderungen der Deutschen Bahn sind zwei Kfz-Stellplätze in unmittelbarer Nähe zum Bahnhofsgebäude erforderlich.

Für die Mitarbeiter*innen, Nutzer*innen und Besucher*innen der Seniorenpflegeeinrichtung sind benutzer*innenfreundliche (leicht erreichbare und vor Witterung geschützte) Radabstellanlagen vorzusehen, deren Anzahl bei Einsatz eines Mobilitätskonzeptes die Anforderungen der Fahrradabstellsatzung (FabS) übertreffen sollte.

3.3.5. Mobilitätskonzept

Grundsätzlich soll geprüft werden, inwieweit ein Mobilitätskonzept für die geplante Seniorenpflegeeinrichtung umgesetzt werden kann. Hierfür ist insbesondere die Zielgruppe der Bewohner*innen sowie auch die der Angestellten zu berücksichtigen. Die Detailplanung für das Mobilitätskonzept soll in Abstimmung mit dem Mobilitätsreferat erfolgen.

3.4. Immissionsschutz

3.4.1. Lufthygiene

Aufgrund der nur geringen Verkehrsmengensteigerung durch die geplante Nutzung ist nicht mit einer relevanten Veränderung der lufthygienischen Situation zu rechnen, so dass auf die Erstellung eines lufthygienischen Gutachtens verzichtet werden kann. Es ist davon auszugehen, dass auch im Prognose-Planfall die relevanten lufthygienischen Jahresgrenzwerte eingehalten werden.

3.4.2. Lärm

Auf das Planungsgebiet wirken Immissionen durch Verkehrs- und Anlagenlärm ein, die im Rahmen einer Voruntersuchung erhoben und bewertet wurden.

Verkehrslärm

Aufgrund der deutlichen Überschreitungen der Orientierungs- bzw. Immissionsgrenzwerte sind Schallschutzmaßnahmen an den südlichen Fassaden erforderlich.

In Bereichen mit Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV ist eine Lösung über passive Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster und Außenbauteile mit ausreichendem Schalldämmmaß in Verbindung mit schallgedämmte Lüftungseinrichtungen oder andere technisch geeigneten Maßnahmen zur Belüftung) erforderlich. In Bereichen mit Überschreitungen der Anhaltswerte für eine Gesundheitsgefährdung sind schallabschirmende nicht schutzbedürftige Vorräume vor den schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen anzuordnen.

Gewerbelärm

Aufgrund der Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der TA Lärm sind an den südlichen Fassaden geeignete Grundrissgestaltungen bzw. bauliche

Schallschutzmaßnahmen vor schützenswerten Aufenthaltsräumen zwingend erforderlich. In Bereichen mit Überschreitungen der Immissionsrichtwerte sind schallabschirmende nicht schutzbedürftige Vorräume so anzuordnen, dass 0,5m vor den offenbaren Fenstern der schutzbedürftigen Aufenthaltsräume die Immissionsrichtwerte eingehalten werden. Dabei ist jedoch im Unterschied zu Verkehrslärmimmissionen sicherzustellen, dass Abschirmungen nicht verschieblich oder entfernbar ausgebildet werden dürfen.

3.5. Artenschutz

Der Baumbestand wurde in Bezug auf seine Habitateignung insbesondere für Vögel und Fledermäuse untersucht. Mehrere Bäume weisen Höhlen sowie Nistmöglichkeiten für Vögel auf. U.a. wurde eine Vielzahl an Saatkrähen-Nestern festgestellt. Es gab keinerlei Hinweise auf eine aktuelle Besiedlung der Höhlen durch Fledermäuse. Eine potentielle Nutzung vorhandener Strukturen für Fledermäuse kann jedoch nicht ausgeschlossen werden. Im weiteren Planungsablauf ist zu klären, ob eine artenschutzrechtliche Betroffenheit vorliegt. Nach derzeitigem Stand ist davon auszugehen, dass artenschutzrechtliche Belange der Planung nicht entgegenstehen. Soweit Vermeidungs- oder Kompensationsmaßnahmen zum Artenschutz erforderlich sein sollten, werden diese in der weiteren Planung berücksichtigt.

3.6. Nachhaltigkeit, Klimaschutz, Klimaanpassung und -neutralität

Aspekte der Nachhaltigkeit sind essenzielle Bestandteile aller Planungsschritte. Im Rahmen der Planung werden dabei - unter Bezug auf die zuvor genannten Rahmenbedingungen und Eckdaten - insbesondere soziokulturelle (Gender Mainstreaming, Inklusion), ökonomische und ökologische Qualitätskriterien integriert betrachtet und bewertet.

Das Vorhaben soll im Sinne einer gendergerechten und inklusiven Planung und gemäß den Anforderungen von Menschen in unterschiedlichen Lebenssituationen, insbesondere im vorliegenden Projekt von älteren Menschen, entwickelt werden. Es sollte deshalb beispielsweise beim Entwurf der Freibereiche eine barrierefreie und angstfreie Benutzung mit einer hohen Aufenthaltsqualität erreicht werden, insbesondere durch die Schaffung gut einsehbarer und belebter privat-gemeinschaftlicher und öffentlicher Bereiche und Wege sowie durch Sichtverbindungen dorthin und zu Orientierungspunkten.

Als wichtiger Baustein für die nachhaltige Entwicklung werden dabei Belange des Klimaschutzes und der Klimaanpassung berücksichtigt.

Klimaanpassung

Eine stadtklimatische Ersteinschätzung ergab, dass die Planung aufgrund der Bebauung in der unmittelbaren Umgebung und der zu großen Entfernung von der westlich gelegenen Kaltluftleitbahn voraussichtlich keine Auswirkungen auf selbige haben wird und diesbezüglich keine Maßnahmen erforderlich sind. Im Zuge des Klimawandels ist jedoch zukünftig in München mit erhöhter thermischer

Belastung und vermehrten Starkregenereignissen zu rechnen. Durch eine Entwicklung der geplanten Nutzung einer Seniorenpflegeeinrichtung sind negative stadtklimatische Aspekte im Planungsgebiet selbst durch die Erhöhung des Versiegelungsgrades und der Bebauungsdichte zu erwarten.

In Bezug auf die Klimaanpassung sind insbesondere folgende Aspekte in die Auslobung des geplanten Gutachterverfahrens aufzunehmen:

- größtmöglicher Erhalt von Bäumen. Unvermeidbare Baumfällungen sollen vollständig im Planungsgebiet durch Neupflanzungen, insbesondere von Großbäumen kompensiert werden
- umfassende Untersuchungen und Nutzung von Potentialen für Begrünung (u.a. Dach- und Fassadenbegrünung) und Grünausstattung
- Maßnahmen für ein dezentrales Regenwassermanagement nach dem Schwammstadt-Prinzip (Regenwasserrückhaltung, Verdunstung, Versickerung, Starkregenvorsorge)
- möglichst geringer Versiegelungsgrad (auch der unterbauten Bereiche)
- möglichst aufgelockerte Bauweise ohne geschlossene Innenhöfe zur Förderung der Durchlüftung im Planungsgebiet. Mögliche Zielkonflikte mit dem Lärmschutz sollten frühzeitig berücksichtigt werden, um Lösungsansätze zu entwickeln

Klimaneutralität

Die Landeshauptstadt München hat sich zum Ziel gesetzt, die größtmöglichen lokalen Kohlendioxid-Reduktionspotentiale zu erschließen und bis zum Jahr 2030 die CO₂-Emissionen um mindestens 50 % (gegenüber dem Jahr 1990) zu verringern. Diese Bestrebungen sind Bestandteil der Leitlinie Ökologie der Stadt München. Insbesondere der Teilaspekt „Klimawandel und Klimaschutz“ und die Richtlinien für den Ausbau und die Förderung von erneuerbaren Energien bieten wesentliche Anknüpfungspunkte für die künftige Stadtentwicklung.

Um dieses Ziel erreichen zu können, kommt den Neubauvorhaben eine besondere Bedeutung zu. Für diese ist mindestens das Ziel eines klimaneutralen und klimaresilienten Vorhabens anzustreben. Ferner ist zu prüfen, welchen Beitrag Neubauvorhaben im Sinne einer gesamtstädtischen Erreichung der Klimaneutralität für Bestandsquartiere leisten können.

Dazu soll eine möglichst treibhausgasfreie Energieversorgung (bezüglich Strom, Wärme, Kälte) des Quartiers und lokale Produktion von regenerativen Energien (bezüglich Strom, Wärme, Kälte) im eigenen Quartier sowie ggf. Versorgung umliegender Quartiere angestrebt werden. Im Zuge der Planung ist ein Energiekonzept zu erstellen. Zur Minimierung des Wärmeenergiebedarfs sind sehr hohe energetische Gebäudestandards unter Beachtung der Grauen Energie, des Baustoffrecycling und der Klimarelevanz der Baustoffe umzusetzen.

In Bezug auf die Klimaneutralität sind folgende Aspekte als wesentliche Bestandteil in die Auslobung des geplanten Gutachterverfahrens aufzunehmen:

- Dachflächen- und Fassadenkonzeption (unter Berücksichtigung von Flächen zur Gewinnung von Energie und Begrünung)

- klimaneutrale Energieversorgung
- ggf. Flächenbereitstellung für dezentrale Energie, Wärme-/Kälteversorgung
- Energieeffizienz der Gebäude

Zur Belüftungssituation liegen derzeit keine Informationen bezüglich möglicher Baukörper, Gebäudeanordnungen und -positionen vor. Daher kann erst nach Konkretisierung des Vorhabens eine sinnvolle Bewertung hinsichtlich der Durchlüftungssituation vorgenommen werden

4. Zusammenfassung der planerischen Ziele

4.1. Städtebauliche Ziele

- Schaffung einer modernen Seniorenpflegeeinrichtung mit zirka bis zu 355 Betten mit nachhaltigen, funktionalen, ökonomischen und ökologisch sinnvollen Gebäudestrukturen
- Integration ergänzender medizinischer Dienstleistungseinrichtungen
- ein zum Stephensonplatz gerichtetes und von dort aus öffentlich zugängliches Gastronomieangebot
- Neugestaltung und Verbesserung der Aufenthaltsqualität des Stephensonplatzes als autofreier Platz und Ankunftsort zum Stadtteil Perlach
- Belebung des Platzes durch kleinflächigen Einzelhandel im ehemaligen Bahnhofsgebäude mit bahnhofsbezogener Nutzung (z.B. Zeitschriftenladen, Bäcker mit Cafe, Kiosk usw.)
- Berücksichtigung der Schallschutzanforderungen sowohl für Gebäude als auch für Freiflächen, die zum Aufenthalt dienen
- städtebaulich verträglicher Übergang zur angrenzenden Wohnbebauung

4.2. Freiraumplanerische Ziele

- weitestgehende Berücksichtigung des erhaltenswerten Baumbestandes
- Neugestaltung des Stephensonplatzes unter Berücksichtigung der Ziele des Beschlusses „Plätze und Aufenthaltsqualität – Priorisierung von Plätzen und Straßen für eine vertiefte verkehrliche und städtebauliche Betrachtung, Sitzungsvorlage Nr. 14-20/V09614“
- Schaffung attraktiver und hochwertig gestalteter Freiflächen für Bewohner*innen, Besucher*innen und Mitarbeiter*innen sowie von öffentlich zugänglichen Außengastronomieflächen
- möglichst vollständiger Ersatz von erforderlichen Baumfällungen
- Nutzung von Dachflächen zur Begrünung sowie Prüfung von Begrünungsmaßnahmen an den Fassaden
- Schaffung einer durchgehenden, mindestens fünf Meter breiten Biotopvernetzungsachse an der südlichen Grundstücksgrenze in Verbindung zu den angrenzenden Bahnflächen
- Minimierung der Eingriffe in Natur und Landschaft und Sicherung von Ausgleichsflächen u.a. im Bereich der geplanten Biotopvernetzungsachse

- Nach Möglichkeit Berücksichtigung vorhandener Höhlenbäume als potentielle Quartiere für Vögel und Fledermäuse und Einbindung in das Freiflächenkonzept

4.3. Verkehrsplanerische Ziele

- Schaffung einer durchgehenden Ost-West gerichteten Wegeverbindung (Fuß- und Radverkehr) zwischen Unterbibberger und Neubiberger Straße durch Anknüpfung an den von Westen von der Unterbibberger Straße über Bahnflächen kommenden Fußweg und Weiterführung bis Neubiberger Straße und Wichernweg
- Sicherung und Schaffung von Stadtteilverbindungen in Nord-Süd-Richtung und Berücksichtigung der erforderlichen Flächen für eine künftige Fuß- und Radverkehrsunterführung an der Neubiberger Straße (Stadtteilverbindung Nord-Süd) mit Fußgängerweg zur S-Bahn Station Perlach sowie Einbindung in das Straßen- und Wegekonzept
- Vermeidung von Angsträumen durch ein entsprechendes Beleuchtungskonzept und Gestaltung der Fußwege
- Optimierung und Steigerung des nicht motorisierten Anteils der täglichen Verkehrsbewegungen durch Integration von Mobilitätsangeboten am Umsteigepunkt Stephensonplatz (Bike & Ride, Bikesharing, Linienbus, Carsharing) sowie eine gegenüber der städtischen Fahrradabstellsatzung erhöhten Anzahl von nutzer*innenfreundlichen Fahrradabstellanlagen für Nutzer*innen und Besucher*innen
- Schaffung einer Buswendeschleife und Taxizufahrt am Stephensonplatz sowie von Kiss & Ride-Stellplätzen inkl. Stellplätzen für mobilitätseingeschränkte Personen
- Verträgliche Einbindung des Neuverkehrs in das bestehende Straßennetz
- Anpassung des Straßenraums in der Schneckestraße und Neubiberger Straße (Gehwegbreiten, Querungsmöglichkeiten, ggf. weitere Bushaltestelle). Dies erfordert evtl. Flächenabtretungen
- Flächenschonende Unterbringung des ruhenden Verkehrs in einer Tiefgarage
- Prüfung, inwieweit ein Mobilitätskonzept für die geplante Seniorenpflegeeinrichtung umgesetzt werden kann

4.4. Ziele in Bezug auf Klimaschutz und Klimaanpassung, Klimafahrplan

Die Zielsetzungen des Klimafahrplans werden dem weiteren Planungsprozess zugrunde gelegt. In der weiteren Planung werden entsprechende Konzepte zur Klimaanpassung und Klimaneutralität entwickelt.

- Möglichst treibhausgasfreie Energieversorgung (bezüglich Strom, Wärme, Kälte) des Quartiers und lokale Produktion von regenerativen Energien (bezüglich Strom, Wärme, Kälte) im eigenen Quartier sowie ggf. Versorgung umliegender Quartiere, dazu ist ein Energiekonzept zu erstellen
- Sehr hohe energetische Gebäudestandards (Minimierung des Wärmeenergiebedarfs) unter Beachtung der Grauen Energie, des

- Baustoffrecycling und der Klimarelevanz der Baustoffe
- Vernetzte blaue und grüne Infrastruktur mit Großbaumstandorten (Erhalt und Neupflanzung)
- Umsetzung des Schwammstadt-Prinzips
- Nutzung von Dach- und ggf. Fassadenbegrünung

5. Sozialgerechte Bodennutzung

Die Planung wurde am 16.03.2022 der Arbeitsgruppe SoBoN vorgestellt. In der Arbeitsgruppe wurde festgestellt, dass nach derzeitigem Planungsstand (Nutzung als Alten- und Pflegewohnheim) zwar ein Fall der sozialgerechten Bodennutzung (2021) vorliegt, allerdings keine soziale Infrastruktur ausgelöst wird und keine Förderquote zu binden ist.

B) Durchführung eines konkurrierenden Gutachterverfahrens

Nach Beschlussfassung über die städtebaulichen und landschaftsplanerischen Eckdaten ist die Durchführung eines konkurrierenden Gutachterverfahrens zur Findung geeigneter städtebaulicher und freiräumlicher Grundkonzepte mit mindestens fünf bis sechs teilnehmenden Architekturbüros in Zusammenarbeit mit Landschaftsarchitekt*innen vorgesehen. Die besten zwei bis drei Konzepte sollen daraufhin vertieft bearbeitet werden.

Im Vorfeld des Gutachterverfahrens soll eine Bürger*inneninformationsveranstaltung durchgeführt werden, die den Bürger*innen die Möglichkeit geben soll, ihre Ideen und Anregungen zur Entwicklung des Planungsgebiets einzubringen, die in die Auslobung einfließen sollen.

Die Landeshauptstadt München ist im Sach- und Fachpreisgerichtskollegium des Gutachterverfahrens zu beteiligen, wobei das Referat für Stadtplanung und Bauordnung durch Frau Stadtbaurätin Prof. Dr. (Univ. Florenz) Elisabeth Merk als Fachpreisrichterin in der Jury vertreten sein soll, Vertreter*innen der zu beteiligenden Fachdienststellen und des Referats für Stadtplanung und Bauordnung werden als sachverständige Berater*innen hinzugezogen. Ferner sollten der Stadtrat durch Mitglieder der Stadtratsfraktionen sowie der Vorsitzende des Bezirksausschusses 16 als Sachpreisrichter*innen in der Jury vertreten sein.

Die Kosten für das konkurrierende Plangutachterverfahren werden durch die Ausloberin / Grundeigentümerin übernommen.

C) Weiteres Vorgehen

Das Ergebnis des Gutachterverfahrens wird dem Stadtrat zur Kenntnis gegeben.

Auf Grundlage des Ergebnisses beabsichtigt die Investorin (vertreten durch eine Münchner Grundstücksgesellschaft), einen Antrag auf Einleitung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanes nach § 12 BauGB zu stellen.

Beteiligung des Bezirksausschusses

Der Bezirksausschuss des 16. Stadtbezirkes - Ramersdorf-Perlach hat sich in der Sitzung vom 05.05.2022 mit der Planung befasst und folgende Stellungnahme einstimmig beschlossen (s. Anlage 6):

1. In Anbetracht der angrenzenden reinen Wohngebiete im Norden des Planungsgebietes (der Eckdatenbeschluss gehe hier in fehlerhafter Weise von „allgemeinen Wohngebieten“ oder sogar „Mischgebieten“ aus) mit den dortigen ausschließlich verkehrsberuhigten Straßen stelle sich weiter die Frage, ob nicht zusätzliche Vorgaben zum Schutz der reinen Wohngebiete vor einer erheblichen verkehrlichen Zusatzbelastung im Eckdatenbeschluss aufgenommen werden müssten.

Stellungnahme zu 1.:

In den Kapiteln 2.3.1 wird die planungsrechtliche Ausgangssituation des Planungsgebietes und der angrenzenden Gebiete im Hinblick auf den Flächennutzungsplan (FNP) und den bestehenden rechtsverbindlichen Bebauungsplan Nr. 1060g korrekt dargestellt. Im Übrigen weist das im FNP dargestellte reine Wohngebiet nordwestlich des Planungsgebietes in der Realität auch gemischte Nutzungen auf. Deshalb beschreibt der Eckdatenbeschluss nicht in fehlerhafter Weise die Art der baulichen Nutzung der nördlich an das Planungsgebiet angrenzenden Bereiche.

Im Rahmen der verkehrstechnischen Voruntersuchung wurden die verkehrlichen Auswirkungen des Planungsvorhabens Seniorenanlage geprüft. Demnach werden durch die Entwicklung des Planungsvorhabens zirka 420 Kfz-Fahrten / 24h verursacht. Der P+R-Standort Perlach mit derzeit 50 Stellplätzen kann aus Sicht des Mobilitätsreferats und der P+R Park & Ride GmbH München aufgegeben werden. Der Bedarf wird mittelfristig durch die Erweiterung der P+R-Anlage Neuperlach Süd gedeckt. (siehe auch Kapitel 3.3.4) Aufgrund dieses geringen Neuverkehrsaufkommens können die verkehrlichen Auswirkungen im näheren Umfeld des Planungsvorhabens als sehr gering eingestuft werden.

Auf das Planungsgebiet wirken in erster Linie die Emissionen des Schienenverkehrs und im geringeren Maße die Straßenlärmissionen der Schneckestraße und der

Unterbiberger Straße ein (siehe Kapitel 2.2.8.1).

Aufgrund der vorgesehenen Bebauung des ost-west-gerichteten Planungsgebiets parallel zur Bahntrasse ist gleichzeitig eine erhebliche Abschirmung der Emissionen des Schienenverkehrs für die nördlich gelegenen Wohngebiete zu erwarten.

Bei den bisher durchgeführten immissionstechnischen Untersuchungen handelt es sich um erste Voruntersuchungen, die sicherstellen sollen, dass die städtebaulichen Eckdaten im Grundsatz umsetzbar sind. Im Rahmen des weiteren Verfahrens, insbesondere basierend auf dem Ergebnis des konkurrierenden Gutachterverfahrens, werden die erforderlichen Schallschutzmaßnahmen vertieft untersucht werden, u. a. auch die Frage, ob zusätzliche Vorgaben zum Schutz der benachbarten Wohngebiete erforderlich sind.

2. Auch die besonders sensiblen, zum großen Teil ensemblesgeschützten Bereiche des nördlich angrenzenden Ortskerns Perlach mit seinen vielen Einzeldenkmälern, die nördlich angrenzende, überwiegend durch EFH geprägte Bebauung (E+1+DG) sowie insbesondere auch die unmittelbar gegenüber dem Baugrundstück gelegene und in besonders gelungenem Maße gebietstypisch gestaltete Siedlung der Bayerischen Heimstätten, mit ihren stark gegliederten Fassaden, vielen Balkonen und der durchgängigen Geschossigkeit von E+1+DG, würden ganz besondere Vorgaben für eine städtebaulich- und ortsbildverträgliche Planung erfordern.

Stellungnahme zu 2.:

Bezüglich der korrekten Darstellung der städtebaulichen Situation im Planungsgebiet sowie im Umfeld (bis zu viergeschossige Bebauung) wird auf die Kapitel 2.2.1 verwiesen. Das Planungsziel einer harmonischen städtebaulichen Entwicklung wird im Eckdatenbeschluss bereits zum Ausdruck gebracht:

- Als städtebaulich verträglich wird eine gestaffelte Höhenentwicklung mit einer maximalen Geschossigkeit von fünf Geschossen gesehen. (Kapitel 3.1)
- Städtebaulich verträglicher Übergang zur angrenzenden Wohnbebauung (Kapitel 4.1)

Im weiteren Verfahren wird in der Aufgabenstellung zum vorgesehenen konkurrierenden Gutachterverfahren die anzustrebende städtebaulich und landschaftsplanerisch verträgliche und harmonische Entwicklung als Planungsvorgabe herausgestellt.

3. Fünf Stockwerke würden in unmittelbarer Nähe zur S-Bahn und in Parallelität zum Gleiskörper als verträglich angesehen, auf zusätzliche Dachaufbauten jenseits von PV-Anlagen sei zu verzichten.
Dem Bezirksausschuss sei dabei wichtig, dass gerade mit Blickrichtung Nord kein monolithischer Klotz mit entsprechender Kantenlänge entstehe, sondern dass der Bau ein aufgelockertes Erscheinungsbild bekomme.
Dies solle durch eine Fassadengestaltung (Balkone, versetzte Fenster, Farbgebung, etc.) erfolgen, nicht aber durch sog. Akzentsetzungen in Form von Höhensprüngen, die eindeutig gebietsatypisch wären.

Stellungnahme zu 3.:

Die Beschränkung auf fünf Geschosse ist im Eckdatenbeschluss unter Kapitel 3.1 festgehalten. Allerdings sind neben PV-Anlagen weitere technische Dachaufbauten, die den

funktionalen Zwecken des Gebäudes dienen, erforderlich und nicht gänzlich vermeidbar.

In der Aufgabenstellung zum konkurrierenden Gutachterverfahren werden die Hinweise des BA 16 zur Gestaltung der Bebauung aufgenommen.

4. In nördlicher Richtung solle zudem eine Staffelung der Gebäude erfolgen, die einen optisch ansprechenden südlichen Abschluss des Ensemble Perlach bietet und damit einen Übergang zum Gewerbegebiet definiere. Dies habe auch durch eine Aufnahme der umgebenden Dachgestaltungsmotive zu erfolgen.
Eine derartige Hinwendung zur historischen Dorfstruktur liege aus Sicht des BA auch im Interesse des Investors, der das Objekt gewiss nicht als Teil des Gewerbegebietes bzw. der Bahnanlagen vermarkten möchte, sondern wesentlich vom Charme des „Dorfes“ profitieren wollen würde.

Stellungnahme zu 4.:

Die Planungsvorgabe einer Staffelung und der Berücksichtigung eines verträglichen Übergangs zur angrenzenden Wohnbebauung wird im Eckdatenbeschluss bereits zum Ausdruck gebracht (siehe Beantwortung zu Punkt 2.):

Eine zwingende Vorgabe einer Aufnahme der umgebenden Dachgestaltungsmotive widerspricht dem Wettbewerbsgedanken des konkurrierenden Gutachterverfahrens. In der Aufgabenstellung zum Gutachterverfahren wird der Hinweis des BA 16 jedoch aufgegriffen und eine gestalterische Auseinandersetzung mit dem Thema Dachabschluss / -form zur Aufgabe gestellt.

Im Eckdatenbeschluss wird bereits auf den historischen Ortskern Perlachs hingewiesen. Die Südgrenze des historischen Ortskerns (Ensemble ehemaliger Dorfkern Perlach) liegt jedoch in zirka 400 m (Luftlinie) Entfernung zum Planungsgebiet (auf Höhe der Fasangartenstraße) und steht daher mit diesem nicht im unmittelbaren räumlichen Zusammenhang.

5. Die Formulierungen
 - überspringende Typologie der EFH-Struktur in die „Großmaßstäblichkeit“ von Neuperlach
 - kompakte (?) Baukörperseien als Vorgaben im Eckdatenbeschluss zu streichen.

Stellungnahme zu 5.:

Bezüglich der Formulierung „überspringende Typologie ...“ wird darauf hingewiesen, dass es sich bei dieser Textpassage um eine Beschreibung der städtebaulichen Situation handelt und keine Planungsvorgabe (siehe Kapitel 2.2.1) ist.

Bezüglich der Formulierung „kompakter Baukörper“ wird auf die vollständige Formulierung im Eckdatenbeschluss unter Kapitel 3 hingewiesen, diese lautet:

„Leitidee für die Neubebauung der Seniorenpflegeeinrichtung ist ein kompakter, barrierefrei erschlossener Baukörper mit fußläufigem Haupteingang am Stephensonplatz, der alle Funktionen der Seniorenpflegeeinrichtung beherbergt.“

Der Begriff „kompakter Baukörper“ kann nicht gestrichen werden, da dieser für die zu beteiligenden Planungsbüros einen Fachbegriff zur Planungsanforderung darstellt. Die Kompaktheit von Baukörpern wird durch das Verhältnis der wärmeabgebenden Hüllfläche (A) zum beheizten Volumen (V) angegeben. Je kleiner das sogenannte A/V-Verhältnis, desto geringer ist der spezifische Energiebedarf pro m³ beheiztem Raum bei sonst gleichen Bedingungen. Deshalb ist im Hinblick auf die Planungsziele Klimaschutz und Energieersparnis ein kompakter Baukörper anzustreben.

6. Soweit südlich gelegene Grundstücke berücksichtigt seien, habe die S-Bahn-Strecke wohl eine gebietstrennende Wirkung, so dass deren Einfluss auf die städtebauliche Planung außer Betracht zu bleiben habe.
Es fehle an wichtigen Vorgaben nicht nur zur optischen Gestaltung entsprechend den Vorgaben der Bauwerke im Ortskern, sondern zur Anpassung an das Ortsbild von Altperlach, in das sich der zu schaffende Baukörper harmonisch einfügen solle und im Verhältnis zu dem er keinesfalls als Kontrapunkt, Hochpunkt oder Fremdkörper wirken dürfe.

Stellungnahme zu 6.:

Die Betrachtung der gewerblichen Bebauung südlich der Bahntrasse erfolgt insbesondere im Hinblick auf die immissionstechnische Vorbelastung des Planungsgebiets durch den von dort emittierten Gewerbelärm. Eine Anlehnung der Gestaltung des geplanten Baukörpers soll daraus nicht abgeleitet werden, da dieser sich räumlich zu den nördlich angrenzenden Gebieten orientiert. Die Planungsvorgabe einer harmonischen städtebaulich-gestalterischen Entwicklung wird im Eckdatenbeschluss bereits zum Ausdruck gebracht (siehe hierzu auch Beantwortung zu den Punkten 2. und 4.).

Eine Planungsvorgabe entsprechend der Bauwerksgestaltung im historischen Ortskern stünde im Widerspruch zum Wettbewerbsgedanken im vorgesehenen konkurrierenden Gutachterverfahren. Zu berücksichtigen ist auch, dass sich der historische Ortskern in zirka 400 m Entfernung zum Planungsgebiet befindet. Jedoch ist in der Entwurfskonzeption das unmittelbar benachbarte Baudenkmal Bahnhofsgebäude Perlach zu beachten.

Der Hinweis des BA 16 bezüglich einer harmonischen Einfügung der Neubebauung der Seniorenanlage und dass diese keinesfalls als Kontrapunkt, Hochpunkt oder Fremdkörper wirken soll, wird in die Aufgabenstellung des Gutachterverfahrens aufgenommen.

Sonstiges:

Der BA hätte dies gerne vor dem Entwurf des Eckdatenbeschlusses, der die Bebauung im Wesentlichen von der Baumasse her bereits unveränderbar (da Vorgabe für die Wettbewerbsteilnehmer) festschreibe, mit dem Planungsreferat und / oder dem Investor besprochen.

Weder das Planungsreferat noch der Investor seien jedoch insoweit an den BA vor Formulierung des Eckdatenbeschlusses herangetreten, mit der Bitte hier mitzuwirken, wobei dies durchaus auch an fehlender oder missverständlicher Kommunikation zwischen den Beteiligten gelegen haben könne.

Von den angeblich mehr als 20 Testentwürfen habe der BA bis zum Zeitpunkt der Abgabe der Stellungnahme jedenfalls nur einen einzigen kurzzeitig gesehen und von den eingeholten Gutachten habe er bis heute kein einziges zur Kenntnis erhalten.

Die vorgenannte Stellungnahme sei in der Vollversammlung ergänzt worden um folgende weitere Forderungen des Bezirksausschusses:

Mangels Einsicht in das Verkehrsgutachten müsse der Bezirksausschuss die Behauptung, dass der Verkehr nachträglich abgewickelt werden könne, in Zweifel ziehen.

Der Bezirksausschuss erwarte, dass der Eckdatenbeschluss den in der Umgebung herrschenden Gebietscharakter in seiner jeweils tatsächlichen Ausprägung aufnehme und abbilde.

Der Bezirksausschuss erwarte, dass der Bereich, der als Fläche für eine Rampe / Unterführung an der Neubiberger Straße freigehalten werde, bis zur Realisierung der Unterführung als Freifläche gestaltet werde. Die Fläche erinnere andernfalls an die Situation an der Hochäckerstraße und sehe wie eine Baustelle aus.

Aus Sicht des BA müsse die Tiefgaragenzufahrt nicht zwingend in der Schneckestraße vorgesehen werden, da diese Festlegung den städtebaulichen Wettbewerb weitgehend determiniere. Um eine weitere Versiegelung zu vermeiden, solle die Tiefgarage zudem vollständig unter dem Gebäude platziert werden.

Die Inanspruchnahme der Schneckestraße für Nutzungen wie Kiss&Ride-Parkplätze, Carsharing oder dergleichen solle im Sinne der Anwohnerakzeptanz (Gaststättenkundschaft, Besucherverkehr) auf ein Minimum beschränkt werden. Derartige Nutzungen sollten im Bereich Stephensonplatz abgewickelt werden.

Die in der Besprechung vorgebrachte Behauptung, der Bezirksausschuss hätte eine zweite Bushaltestelle in der Schneckestraße gewollt, sei unzutreffend. Der Bezirksausschuss verweise hierzu auf seine Beschlusslage, wonach – analog zur heutigen Situation und mit Blick auf die Umsteigequalität – eine Bushaltestelle für beide Richtungen im Bereich Stephensonplatz ausreichend sei. Die genaue Situierung solle Gegenstand des Wettbewerbs sein.

Stellungnahme zu Sonstiges:

In den jährlich stattfindenden Informationsgesprächen im Referat für Stadtplanung und Bauordnung wurde der BA 16 über den Stand der laufenden Planungen im Bezirk informiert. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung steht bzw. stand an diesen Terminen gerne für Fragen und Anregungen zu aktuellen Planungen zur Verfügung. In diesem Rahmen wurden auch die Planungen am Stephensonplatz seit einigen Jahren vorgestellt und diskutiert.

Der Abstimmungsprozess mit dem Investor und den Planungsbeteiligten bei den Testentwürfen und deren Fortschreibungen war aufgrund der Vielzahl der Funktionsanforderungen auf dem Stephensonplatz sehr komplex und zeitaufwändig, so dass dem BA im Rahmen der Jahresgespräche der jeweils aktuelle Entwurfsstand präsentiert wurde.

Bei den bisherigen vorliegenden gutachterlichen Ersteinschätzungen handelt es sich um Voruntersuchungen, die sicherstellen sollen, dass die städtebaulichen Eckdaten im Grundsatz umsetzbar sind; diese Voruntersuchungen werden im Rahmen des weiteren Bauleitplanungsprozesses selbstverständlich fortgeschrieben werden. Nach Abschluss des Gutachtens und Freigabe durch die jeweilige Fachdienststelle werden die Gutachten ins Internet eingestellt und sind dort einsehbar.

Die verkehrstechnische Voruntersuchung wurde zur Vorbereitung des Eckdatenbeschlusses durch die zuständige Fachdienststelle der Landeshauptstadt München, das Mobilitätsreferat, geprüft und für plausibel erachtet. Aufgrund der geringen neu zu erwartenden Verkehrsmengen, die durch das Vorhaben ausgelöst werden, sind voraussichtlich keine negativen Auswirkungen auf die benachbarte Bebauung zu erwarten (siehe hierzu auch Beantwortung von Punkt 1.).

Die Erwartung des BA 16, dass die Vorgaben des Eckdatenbeschlusses die Aufnahme und Abbildung des in der Umgebung herrschenden Gebietscharakters beinhalten sollen, wurde erfüllt (siehe hierzu auch Beantwortung zu den Punkten 2., 4. und 6).

Weiterhin erwartet der BA 16, dass die freizuhaltende Fläche für eine Rampe / Unterführung für den Fuß- und Radverkehr an der Neubiberger Straße bis zu deren Realisierung als Freifläche gestaltet wird. Im weiteren Verfahren wird zusammen mit den zuständigen Fachdienststellen geprüft, ob bzw. wie dies umgesetzt werden könnte.

Die Situierung der Tiefgarage im Bereich der Schneckestraße ergibt sich durch das Planungsziel, den Stephensonplatz als attraktiven urbanen Platz mit Aufenthaltsqualität sowie Umsteigeplatz des öffentlichen Verkehrs und weiteren Mobilitätsangeboten – weitgehend ohne motorisierten Individualverkehr – aufzuwerten. Wegen der Vorbehaltsfläche für die vorgenannte Fußgänger- und Radverkehrsrampe an der Neubiberger Straße ist hier eine Erschließung über eine Tiefgaragen-Einfahrt nicht möglich.

Im Auslobungstext zum konkurrierenden Gutachterverfahren wird auf die explizite Forderung des BA hingewiesen, dass zur Minimierung des Versiegelungsgrads die Situierung der Tiefgarage unter dem Footprint des Gebäudes erfolgen soll.

Der Forderung des BA 16, die Inanspruchnahme der Schneckestraße für Nutzungen wie Kiss&Ride-Parkplätze, Carsharing oder dergleichen im Sinne der Anwohnerakzeptanz (Gaststättenkundschaft, Besucherverkehr) auf ein Minimum zu beschränken, kann zum Teil entsprochen werden (siehe Kapitel 3.3.4) :

„Im öffentlichen Straßenraum sind Parkplätze bereits im Bestand entlang der Schneckestraße angeordnet. Davon werden fünf Stellplätze als Kiss & Ride-Parkplätze ausgewiesen. Darüber hinaus sind im Bahnhofsumfeld Behindertenstellplätze mit guter Erreichbarkeit des barrierefreien S-Bahn-Zugangs vorzusehen.“

Eine Situierung der Kiss & Ride-Parkplätze auf dem Stephensonplatz stünde im Widerspruch mit den Planungsziel der Aufwertung des Platzes mit Aufenthaltsqualität ohne motorisiertem Individualverkehr.

Ohnehin sind weitere Nutzungen wie Stellplätze für Carsharing, Bike&Ride und Leihfahräder (MVG-Rad o.ä.) nicht in der Schneckestraße situiert.

Die Forderung der Buswendeschleife sowie der zwei unabhängig voneinander anfahrbaren Bushaltestellen stammt von den SWM, mit dem Ziel, eine zukunftsfähigen (Verkehrs-)Planung zu sichern, da eine Erhöhung des Fahrgastaufkommens erwartet wird. Dies geht einher mit einem Fahrplanausbau mit höherer Taktfrequenz der vorhandenen Buslinie, ggf. mit Einrichtung einer weiteren Buslinie sowie der Befahrbarkeit mit größeren Fahrzeugen.

Offenbar gab es zum Thema der Situierung einer zweiten Bushaltestelle auf der Schneckestraße ein Missverständnis, das im Gespräch mit dem BA am 04.05.2022 ausgeräumt werden konnte.

Im Auslobungstext für das konkurrierende Gutachterverfahren werden daher die Möglichkeiten für die Situierung der zweiten erforderlichen Bushaltestelle entweder an der Südseite der Schneckestraße oder aber an der östlichen Seite des Stephensonplatzes beschrieben. Im Rahmen des Gutachterverfahrens können die Planer*innen für das Gesamtkonzept passende Lösung vorschlagen.

Die entsprechenden fachlichen Inhalte dieses Beschlusses sind mit dem Mobilitätsreferat und dem Referat für Klima- und Umweltschutz abgestimmt.

Der Bezirksausschuss des 16. Stadtbezirkes - Ramersdorf-Perlach hat Abdruck der Sitzungsvorlage erhalten.

Dem Korreferenten, Herrn Stadtrat Paul Bickelbacher, und der zuständige Verwaltungsbeirat, Herrn Stadtrat Christian Müller, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Antrag der Referentin

Ich beantrage Folgendes:

1. Den im Vortrag der Referentin unter Buchstabe A), Ziffer 3. aufgeführten städtebaulichen und landschaftsplanerischen Eckdaten und den Planungszielen sowie der unter Buchstabe C) dargestellten weiteren Vorgehensweise wird zugestimmt.
2. Es besteht Einverständnis, dass die Grundstückseigentümerin in enger Zusammenarbeit mit der Landeshauptstadt München ein konkurrierendes Gutachterverfahren (Buchstabe B) nach Maßgabe der im Vortrag der Referentin unter Buchstaben A) aufgeführten städtebaulichen und landschaftsplanerischen

Ausgangssituation sowie der unter Buchstabe A), Ziffer 3. dargestellten Planungszielen für das Planungsgebiet durchführt.

3. Die Landeshauptstadt München ist im Sach- und Fachpreisgerichtskollegium des Gutachterverfahrens zu beteiligen, wobei das Referat für Stadtplanung und Bauordnung durch Frau Stadtbaurätin Prof. Dr. (Univ. Florenz) Elisabeth Merk als Fachpreisrichterin in der Jury vertreten sein soll, Vertreter*innen der zu beteiligenden Fachdienststellen und des Referats für Stadtplanung und Bauordnung werden als sachverständige Berater*innen hinzugezogen. Ferner sollten der Stadtrat durch Mitglieder der Stadtratsfraktionen sowie der Vorsitzende des Bezirksausschusses 16 als Sachpreisrichter*innen in der Jury vertreten sein.
4. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, dem Stadtrat über das Ergebnis des konkurrierenden Gutachterverfahrens zu berichten.
5. Der Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag

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

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister*in

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

IV. Abdruck von I. - III.

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

V. WV Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/31V

zur weiteren Veranlassung.

Zu V.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An den Bezirksausschuss 16
3. An das Kommunalreferat – RV
4. An das Kommunalreferat – IS – KD – GV
5. An das Baureferat VR 1
6. An das Baureferat
7. An das Kreisverwaltungsreferat
8. An das Mobilitätsreferat
9. An das Referat für Klima- und Umweltschutz
10. An das Gesundheitsreferat
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 I/21
16. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/01
17. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/31P
18. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/53
19. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/34B
20. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA III
21. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA IV
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

Am

Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/31V