

Telefon: 0 233-25401
0 233-24994
0 233-25102

Telefax: 0 233-989 24994
plan.orleanshoefe@muenchen.de

Referat für Stadtplanung und Bauordnung

Stadtplanung
PLAN-HAII-21P
PLAN-HAII-20V
PLAN-HAII-52

Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1956a

**Orleansstraße (südöstlich),
Höhe Spicherenstraße (südwestlich),
Bahnlinie München - Rosenheim (nordwestlich),
Höhe Elsässer Straße (nordöstlich)**

A) Satzungsbeschluss

**B) Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme
gemäß §§ 165 ff., 235 Baugesetzbuch (BauGB)
für den Untersuchungsbereich
Ostbahnhof – Leuchtenbergring
und S-Bahnhof Berg am Laim**

**– Teileinstellung der vorbereitenden Untersuchungen
nach §§ 165 Abs. 4, 235 Abs. 1 Satz 1 BauGB –**

Stadtbezirk 05 – Au-Haidhausen

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 18349

Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 03.12.2025 (VB)

Öffentliche Sitzung

Kurzübersicht zur beiliegenden Beschlussvorlage

Anlass	<ul style="list-style-type: none">• Entwicklung für den Bereich Orleansstraße (südöstlich), Höhe Spicherenstraße (südwestlich), Bahnlinie München - Rosenheim (nordwestlich), Höhe Elsässer Straße (nordöstlich)• Aufstellung des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 1956a• Satzungsbeschluss• Teileinstellung der vorbereitenden Untersuchungen nach §§ 165 Abs. 4, 235 Abs. 1 Satz 1 BauGB
--------	--

	<ul style="list-style-type: none"> Hinweis: Schaffung von ca. 250 Wohneinheiten und 565 Arbeitsplätzen
Inhalt	<ul style="list-style-type: none"> Darstellung der Äußerungen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch – BauGB mit Stellungnahme der Verwaltung Teileinstellung der vorbereitenden Untersuchungen für den Untersuchungsbereich Ostbahnhof – Leuchtenbergring und S-Bahnhof Berg am Laim
Gesamtkosten/ Gesamterlöse	(-/-)
Klimaprüfung	Eine Klimaschutzrelevanz ist gegeben: Ja. Im Bebauungsplanverfahren wurden durch den Klimafahrplan die Belange des Klimaschutzes und der Klimaanpassung berücksichtigt
Entscheidungsvorschlag	<p>Ich beantrage Folgendes:</p> <ol style="list-style-type: none"> Den Äußerungen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB kann nur nach Maßgabe der Ausführungen unter der diesbezüglichen Anlage 4 entsprochen werden Der Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1956a für den Bereich Orleansstraße (südöstlich), Höhe Spicherenstraße (südwestlich), Bahnlinie München - Rosenheim (nordwestlich), Höhe Elsässer Straße (nordöstlich), mit Plan vom 06.11.2023 und Satzungstext wird gemäß §10 BauGB als Satzung beschlossen. Ihm wird nachfolgende Begründung beigegeben. Für den Fall, dass die Bewilligung von Fördermitteln zum Zeitpunkt der Antragstellung nicht gewährt werden kann, zurückgestellt oder abgelehnt werden muss, weil für das entsprechende Wohnungsbauvorhaben keine oder nicht ausreichende Fördermittel zur Verfügung stehen, wird das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt, mit der Planungsbegünstigten eine Alternativlösung vertraglich zu vereinbaren, die sowohl dem Interesse der Stadt an einer adäquaten Lastenverteilung, insbesondere bei der Schaffung von Wohnraum für die Zielgruppen von gefördertem und preisgedämpftem Mietwohnungsbau einschließlich der erforderlichen Infrastruktur als auch dem wirtschaftlichen Interesse der Planungsbegünstigten Rechnung trägt und die die erforderliche Angemessenheit bei der Gesamtbelastung gleichermaßen sicherstellt. Dieser Beschluss präjudiziert keine künftigen Grundsatzentscheidungen.

	<p>4. Die vorbereitenden Untersuchungen für eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme gemäß §§ 165 ff., 235 BauGB für den Bereich Ostbahnhof – Leuchtenbergring und S-Bahnhof Berg am Laim werden für den im Umgriff des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 1956a liegenden Teilbereichen sowie zwei weitere, untergeordnete Teilbereiche (siehe schraffiert dargestellter Bereich im Übersichtsplan, Anlage 5) eingestellt. Anlage 5 ist Bestandteil des Beschlusses.</p> <p>5. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die Teileinstellung der vorbereitenden Untersuchungen ortsüblich bekannt zu machen.</p>
Gesucht werden kann im RIS auch nach	Orleanshöfe Orleansstraße
Ortsangabe	Orleansstraße (südöstlich), Höhe Spicherenstraße (südwestlich), Bahnlinie München - Rosenheim (nordwestlich), Höhe Elsässer Straße (nordöstlich)

Telefon: 0 233-25401
0 233-24994
0 233-25102
Telefax: 0 233-989 24994

plan.orleanshoefer@muenchen.de

**Referat für Stadtplanung und
Bauordnung**
Stadtplanung
PLAN-HAII/21 P
PLAN-HAII/20V
PLAN-HAII/52

**Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1956a
Orleansstraße (südöstlich),
Höhe Spicherenstraße (südwestlich),
Bahnlinie München - Rosenheim (nordwestlich),
Höhe Elsässer Straße (nordöstlich)**

A) Satzungsbeschluss

**B) Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme
gemäß §§ 165 ff., 235 Baugesetzbuch (BauGB)
für den Untersuchungsbereich
Ostbahnhof – Leuchtenbergring
und S-Bahnhof Berg am Laim**

**– Teileinstellung der vorbereitenden Untersuchungen
nach §§ 165 Abs. 4, 235 Abs. 1 Satz 1 BauGB –**

Stadtbezirk 05 – Au-Haidhausen

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 18349

Anlagen:

1. Übersichtsplan M=1 : 5.000
2. Ausschnitt Übersichtskarte Stadtbezirksgrenzen
3. Verkleinerung des Bebauungsplanes (ohne Maßstab)
4. Verfahren nach § 3 Abs. 2 BauGB – Tabelle
5. Übersichtsplan Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme (ohne Maßstab)
6. Klimakonzept und Klimacharta

Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 03.12.2025 (VB)

Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis

I.	Vortrag der Referentin.....	3
A.	Satzungsbeschluss	5
B.	Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme gem. §§ 165 ff., 235 Baugesetzbuch (BauGB) für den Untersuchungsbereich Ostbahnhof – Leuchtenbergring und S-Bahnhof Berg am Laim Teileinstellung der vorbereitenden Untersuchungen zur Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme nach §§ 165 Abs. 4, 235 Abs. 1 Satz 1 BauGB.....	5
II.	Antrag der Referentin.....	7
	Satzungstext.....	8
	Begründung des Bebauungsplans mit Grünordnung.....	24
III.	Beschluss	84

I. Vortrag der Referentin

Bei der Vorlage handelt es sich um den Satzungsbeschluss zur Schaffung von Baurecht für den Bereich Orleansstraße (südöstlich), Spicherenstraße (südwestlich), Bahnlinie München - Rosenheim (nordwestlich) und Elsässer Straße (nordöstlich) im 05. Stadtbezirk Au-Haidhausen.

Voraussetzung für den Satzungsbeschluss ist, dass die Grundstücke im Planungsgebiet von den Bahnbetriebszwecken entlassen sind. Mit Bescheid durch das Eisenbahn-Bundesamt ist diese gegeben.

Zuständig für die Entscheidung ist nach Vorberatung im Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung die Vollversammlung des Stadtrates gemäß § 4 Nr. 9b der Geschäftsordnung des Stadtrates, da mit dem vorliegenden Satzungsbeschluss zugleich der Umgriff einer bestehenden städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme verändert wird und es sich daher um eine Angelegenheit handelt, die die Entwicklung der Stadt entscheidend berührt.

Aktuelle Situation beim geförderten Wohnungsbau

Im Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1956a gelten die Verfahrensgrundsätze der sozialgerechten Bodennutzung, die u.a. die Schaffung von bezahlbarem Wohnraum vorgeben. Anwendung findet die Fassung von 2006. Damit ist gewährleistet, dass 20 % Einkommensorientierte Förderung (EOF) und 10 % München Modell Miete (MMM) geschaffen wird. Davon sollen ca. 76 WE im Segment des geförderten Wohnungsbaus entstehen.

Insgesamt entstehen auf dem neuen Areal ca. 252 neue Wohneinheiten (WE) für ca. 605 Einwohner*innen. Davon sind ca. 76 WE gefördert.

Aufgrund der Fördermittelknappheit bei der staatlichen Einkommensorientierten Förderung seit Ende 2024, kann für das vorliegende Verfahren nicht ausgeschlossen werden, dass die vorgesehenen Fördermittel nicht oder nicht in vollem Umfang gewährt, zurückgestellt oder abgelehnt werden. Zur Sicherung der SoBoN-Ziele ist es daher sachgerecht, eine einzelfallbezogene Handlungsbefugnis vorzusehen, vgl. Antrag der Referentin Ziffer 3. Diese ermöglicht es, bei Eintritt der Bewilligungsphase eine angemessene, lastengerechte Alternative mit der Planungsbegünstigten zu erarbeiten, ohne den Satzungsbeschluss zu verzögern. Planungsrechtliche Festsetzungen bleiben unberührt. Ein sofortiger Vertragsnachtrag ist hierzu nicht erforderlich; eine vertragliche Anpassung erfolgt aber bei Bedarf. Der Beschluss bezieht sich ausschließlich auf das hier behandelte Bebauungsplanverfahren und die darin beschriebene Fallkonstellation einer ausbleibenden Förderung. Er trifft keine generelle Regelung. Etwaige künftige Grundsatzentscheidungen des Stadtrats bleiben unberührt und sind gesondert zu treffen. Rechte oder Ansprüche Dritter werden durch diesen Beschluss nicht begründet; bestehende Rechtspositionen bleiben unberührt.

Hinweis zur aktuellen Stellplatz-Satzung 2025

Durch das am 10.12.2024 vom Landtag beschlossene Erste und Zweite Modernisierungsgesetz Bayern wurden Änderungen der Bayerischen Bauordnung (BayBO) vorgenommen. Die Änderungen der BayBO traten zweistufig in Kraft. Die ersten Änderungen sind zum 01.01.2025 in Kraft getreten. Weitere folgten zum 01.10.2025.

Das Stellplatzrecht betreffende Änderungen traten ebenfalls am 01.10.2025 in Kraft. Die landesgesetzliche Verpflichtung zur Herstellung von Stellplätzen (Art. 47 BayBO neu) ist insofern zum 01.10.2025 entfallen. Stattdessen erfolgte eine Kommunalisierung der Stellplatzpflicht (Art. 81 Abs. 1 Nr. 4 BayBO neu) mit Änderungen in der Ermächtigungsgrundlage. Die Entscheidung, ob die Pflicht des Stellplatznachweises besteht, obliegt damit zukünftig der Gemeinde und ist nicht mehr

im staatlichen Recht geregelt. Seit 02.10.2025 gilt die in diesem Zuge neu erlassene Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt München.

Aufgrund dieser Neuerungen sind folgende Änderungen im Satzungstext sowie in der Begründung des Bebauungsplanentwurfs mit Grünordnung Nr. 1956a notwendig. Es wird darauf hingewiesen, dass hierdurch keine inhaltlichen Änderungen zur ursprünglichen Version der Satzung vorgenommen werden.

Änderungen im Satzungstext durch Streichung und Ergänzungen:

§11 Kfz-Stellplätze

- (1) Kfz-Stellplätze sind ausschließlich in der Gemeinschaftstiefgarage gem. § 10 unterzubringen.
- (2) ~~Von den f~~ Für Wohnnutzungen notwendige Stellplätze nach Art. 47 BayBO in Verbindung mit §§ 2 Abs. 1, Abs. 2 Satz 2 und Anlage 1 Nr. 1 der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt München, in der seit dem 03.01.2008 geltenden Fassung (MüABl. Sondernummer 1 vom 2. Januar 2008, S 1 ff.), müssen je Baugebiet 0,7 je Wohneinheit real hergestellt werden.
- (3) ~~Für Nichtwohnnutzungen im Sinne des Art. 47 Abs. 2 Satz 2 Alt. 2 BayBO in Verbindung mit § 2 Abs. 1 und Anlage 1 Nrn. 2 bis 11 der Stellplatzsatzung bleiben die Regelungen der Stellplatzsatzung unberührt.~~

Änderungen/Ergänzungen in der Begründung des Bebauungsplanentwurfs mit Grünordnung:

4.11 Gemeinschaftstiefgarage und Kfz-Stellplätze

Die Stellplätze sind gemäß den Vorgaben der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt München herzustellen. Im Sinne des Klimaschutzes ist jedoch bei der Realisierung neuer Bauvorhaben eine Verminderung des erzeugten motorisierten Individualverkehrs durch alternative Mobilitätsangebote zu berücksichtigen. Aus diesem Grunde wurde begleitend zum Bebauungsplanverfahren ein Mobilitätskonzept ausgearbeitet, unter dessen Maßgaben eine Reduzierung der herzustellenden Stellplätze auf einen Faktor von 0,7 festgesetzt wird. Dieses stellt sicher, dass die reduzierten Stellplätze durch alternative Mobilitätsangebote kompensiert werden. Angebotsbausteine hierfür sind insbesondere das Carsharing, das Bikesharing, geteilte Lastenräder, - sowie weitere Angebote.

Für Nichtwohnnutzungen gilt die Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt München in der Fassung vom 02.10.2025.

~~Von der gemäß § 3 der Stellplatzsatzung der LH München eröffneten Möglichkeit einer Reduzierung der herzustellenden Stellplätze für Nichtwohnnutzung auf mindestens 75% soll im vorliegenden Planungsfall Gebrauch gemacht werden. So kann sichergestellt werden, dass das Potential der sehr guten nahverkehrlichen Anbindung des Gebiets genutzt wird und die erzeugten Verkehrsmengen auf das erforderliche Minimum reduziert werden.~~

[...]

Vortrag wie nachstehende Satzung und Begründung des Bebauungsplanentwurfs (Seite 8 ff.).

A. Satzungsbeschluss**Öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB)**

Der Entwurf des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 1956a und die zugehörige Begründung wurden am 18.09.2024 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 14169) vom Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung gebilligt. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wurde beauftragt, den Bebauungsplan mit Satzung und die Begründung nach Vorliegen der festgelegten Voraussetzungen öffentlich auszulegen.

Nach der Bekanntmachung im Amtsblatt der Landeshauptstadt München Nr. 32 vom 20. November 2024 Seite 805, wurden die Beteiligungsunterlagen auf der städtischen Beteiligungsplattform BOM (bauleitplanung.muenchen.de) der Öffentlichkeit vom 29. November 2024 bis 03. Januar 2025 zugänglich gemacht. Zudem wurden die Beteiligungsunterlagen auf der Seite www.muenchen.de/Auslegung und in Papierform im Auslegungsraum des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, Blumenstraße 28b, 80331 München der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt.

Die Äußerungen und Einwände aus der Öffentlichkeit sowie die Stellungnahmen der Verwaltung hierzu können im Einzelnen aus der Tabelle, Anlage 4, entnommen werden.

B. Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme gem. §§ 165 ff., 235 Baugesetzbuch (BauGB) für den Untersuchungsbereich Ostbahnhof – Leuchtenbergring und S-Bahnhof Berg am Laim

Teileinstellung der vorbereitenden Untersuchungen zur Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme nach §§ 165 Abs. 4, 235 Abs. 1 Satz 1 BauGB

Die Vollversammlung des Stadtrates hat am 23.04.1996 die Einleitung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme gemäß §§ 165 ff. BauGB für den Bereich Ostbahnhof – Leuchtenbergring und S-Bahnhof Berg am Laim beschlossen (siehe Anlage 5). Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wurde darin beauftragt, die für den Erlass einer städtebaulichen Entwicklungssatzung notwendigen Voruntersuchungen durchzuführen. Die öffentliche Bekanntgabe erfolgte im Amtsblatt Nr. 12 vom 30.04.1996.

Für einen Teilbereich im Untersuchungsumgriff soll für den Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1956a der Satzungsbeschluss gefasst (s. Buchstabe A) des Vortrages und Ziffer 2 des Antrages der Referentin) und der Bebauungsplan anschließend erlassen werden.

Mit dem Abschluss des städtebaulichen Vertrages mit der Planungsbegünstigten können die Ziele und Zwecke der Maßnahme im Bereich des Planungsgebietes (Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1956a, Anlage 3) ohne die förmliche Festlegung einer Entwicklungssatzung erreicht werden. Der Auftrag des Stadtrates vom 23.04.1996 ist bezogen auf dieses Gebiet durch die Überplanung mittels Bebauungsplanes und durch den Abschluss eines begleitenden städtebaulichen Vertrags als gleichwertig erfüllt zu betrachten. Dies bedeutet, dass der Beschluss über die Einleitung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme zur Durchführung von Voruntersuchungen vom 23.04.1996 im Bereich des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 1956a wieder aufzuheben ist.

Für zwei weitere, untergeordnete Teilbereiche, welche nicht vom Umgriff des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 1956a erfasst sind, soll der o.g. Beschluss über die Einleitung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme

ebenfalls aufgehoben werden. Der gemäß § 34 BauGB genehmigte Neubau des Bürogebäudes Orleansstraße 56 entspricht dabei den Zielen der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme an dieser Stelle Gewerbeeinheiten zu realisieren. Der Bereich zwischen der Gleisharfe des Ostbahnhofs und der künftigen Bebauung soll auf Grundlage des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 1956a neben einem Pflegestreifen für die Deutsche Bahn mit einer Zone ökologischer Vernetzung entwickelt werden. Eine Aufrechterhaltung des Beschlusses über die Einleitung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme ist daher nicht mehr erforderlich.

Der Umgriff des Bereichs, für den der Einleitungsbeschluss aufzuheben ist, ergibt sich aus Anlage 5.

Der Einleitungsbeschluss vom 23.04.1996 für die übrigen Flächen im Bereich Ostbahnhof – Leuchtenbergring und S-Bahnhof Berg am Laim wird mit dem vorliegenden Stadtratsbeschluss nicht aufgehoben und gilt weiterhin.

Die Satzung für die Bezirksausschüsse sieht für diesen Fall (Teilaufhebung eines Einleitungsbeschlusses) keine Beteiligung des betroffenen Bezirksausschusses vor

Der Bezirksausschuss des 05. Stadtbezirks hat einen Abdruck der Sitzungsvorlage erhalten.

Dem Korreferenten, Herrn Stadtrat Bickelbacher und der zuständigen Verwaltungsbeirätin, Frau Stadträtin Burger, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Antrag der Referentin

Ich beantrage Folgendes:

1. Den Äußerungen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB kann nur nach Maßgabe der Ausführungen unter der diesbezüglichen Anlage 4 entsprochen werden.
2. Der Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1956a für den Bereich Orleansstraße (südöstlich), Höhe Spicherenstraße (südwestlich), Bahnlinie München - Rosenheim (nordwestlich), Höhe Elsässer Straße (nordöstlich), mit Plan vom 26.09.2024 und Satzungstext wird gemäß §10 BauGB als Satzung beschlossen. Ihm wird nachfolgende Begründung beigegeben.
3. Für den Fall, dass die Bewilligung von Fördermitteln zum Zeitpunkt der Antragstellung nicht gewährt werden kann, zurückgestellt oder abgelehnt werden muss, weil für das entsprechende Wohnungsbauvorhaben keine oder nicht ausreichende Fördermittel zur Verfügung stehen, wird das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt, mit der Planungsbegünstigten eine Alternativlösung vertraglich zu vereinbaren, die sowohl dem Interesse der Stadt an einer adäquaten Lastenverteilung, insbesondere bei der Schaffung von Wohnraum für die Zielgruppen von gefördertem und preisgedämpftem Mietwohnungsbau einschließlich der erforderlichen Infrastruktur als auch dem wirtschaftlichen Interesse der Planungsbegünstigten Rechnung trägt und die die erforderliche Angemessenheit bei der Gesamtbelastung gleichermaßen sicherstellt. Dieser Beschluss präjudiziert keine künftigen Grundsatzentscheidungen.
4. Die vorbereitenden Untersuchungen für eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme gemäß §§ 165 ff., 235 BauGB für den Bereich Ostbahnhof – Leuchtenbergring und S-Bahnhof Berg am Laim werden für den im Umgriff des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 1956a liegenden Teilbereichen sowie zwei weitere, untergeordnete Teilbereiche (siehe schraffiert dargestellter Bereich im Übersichtsplan, Anlage 5) eingestellt. Anlage 5 ist Bestandteil des Beschlusses.
5. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die Teileinstellung der vorbereitenden Untersuchungen ortsüblich bekannt zu machen.

Satzungstext

Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1956a

Orleansstraße (südöstlich), Höhe Spicherenstraße
(südwestlich), Bahnlinie München - Rosenheim
(nordwestlich), Höhe Elsässer Straße (nordöstlich)

Vom

Die Landeshauptstadt München erlässt aufgrund der §§ 9 und 10 Abs. 1 und 13a des Baugesetzbuches (BauGB), der Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (BauNVO), des Art. 23 der Gemeindeordnung für den Freistaat Bayern (GO), der Art. 81 und 6 Abs. 5 der Bayerischen Bauordnung (BayBO) und der §§ 9 und 11 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) in Verbindung mit Art. 4 des Gesetzes über den Schutz der Natur, die Pflege der Landschaft und die Erholung in der freien Natur (BayNatSchG) folgende Satzung:

§ 1

Bebauungsplan mit Grünordnung

- (1) Für den Bereich zwischen Höhe Spicherenstraße (südwestlich), Bahnlinie München - Rosenheim (nordwestlich), Höhe Elsässer Straße (nordöstlich) und Orleansstraße (südöstlich) wird ein Bebauungsplan mit Grünordnung als Satzung erlassen.
- (2) Der Bebauungsplan mit Grünordnung besteht aus dem Plan der Landeshauptstadt München vom 26.09.2024, angefertigt vom Kommunalreferat GeodatenService München am und diesem Satzungstext.

§ 2

Art der baulichen Nutzung

- (1) Das Urbane Gebiet (MU) besteht aus den Teilbaugebieten MU (Nord) und MU (Süd).
- (2) Urbanes Gebiet (MU)
 - a) Die nach § 6a Abs. 3 BauNVO ausnahmsweise zulässigen Vergnügungsstätten und Tankstellen sind nicht zulässig.
 - b) Die nach § 6a Abs. 2 Nr. 3 BauNVO zulässigen Einzelhandelsbetriebe sind nur im Erdgeschoss zulässig.
- (3) Teilbaugebiet MU (Nord)
 - a) Wohnnutzung ist im Erdgeschoss nicht zulässig.
 - b) Im Südosten, am gleisseitigen Gebäuderiegel, sind im Erdgeschoss ausschließlich Nebenanlagen und Einrichtungen zulässig, die der Wohnnutzung dienen.
 - c) Ab dem ersten Obergeschoss ist mit Ausnahme der Kindertageseinrichtung nur Wohnnutzung zulässig.
 - d) Im Teilbaugebiet MU (Nord) wird im Südwesten im Erdgeschoss und im ersten Obergeschoss eine Kindertageseinrichtung (Kita) mit drei Kindergarten- und drei Kinderkrippengruppen als Gemeinbedarfsfläche mit dazugehöriger Außenspielfläche festgesetzt. Die Außenspielfläche ist mit einer Mindestgröße von 900 m² im hinweislich gekennzeichneten Bereich im unmittelbaren Anschluss an die Kindertageseinrichtung anzuordnen.
 - e) Mobilfunkanlagen sind nicht zulässig.
- (4) Teilbaugebiet MU (Süd)

- a) Wohnnutzung ist nicht zulässig.
 - b) Büro- und Verwaltungsnutzung ist im Erdgeschoss nicht zulässig.
- (5) Kerngebiet (MK)
- a) Die nach § 7 Abs. 2 Nr. 2 BauNVO zulässigen Einzelhandelsbetriebe sind nur im Erdgeschoss und mit nahversorgungsrelevantem Kernsortiment (gemäß der als Anhang 1 beigefügten Sortimentenliste, die Teil dieser Satzung ist) zulässig.
 - b) Büronutzung ist im Erdgeschoss nur an der Stichstraße und im Südosten entlang der Gleisanlagen zulässig.
 - c) Ausgeschlossen werden:
 - Spielhallen, Parkhäuser, Tankstellen,
 - Vergnügungsstätten mit einem überwiegend auf sexuelle Animation zielenden Angebot. Hierzu zählen insbesondere Stripteaselokale, Table-Dance-Bars, Animierlokale, Kinos und Vorführräume und Gelegenheiten zur Vorführung von Filmen pornographischen Inhalts, Peepshows und sonstige Vorführ- oder Gesellschaftsräume, deren überwiegender Geschäftszweck auf Darstellungen mit sexuellem Charakter ausgerichtet ist.

§ 3

Maß der baulichen Nutzung

- (1) Im Urbanen Gebiet (MU) darf die maximal zulässige Grundfläche durch Anlagen nach § 19 Abs. 4 BauNVO im Teilbaugebiet MU (Nord) bis zu einer Grundfläche von 7.295 m² und im Teilbaugebiet MU (Süd) bis zu einer Grundfläche von 1.960 m² überschritten werden.
- (2) Im Kerngebiet (MK) darf die maximal zulässige Grundfläche durch Anlagen nach § 19 Abs. 4 BauNVO bis zu einer Grundfläche von 4.630 m² überschritten werden.
- (3) Die festgesetzte Grundfläche darf in den Baugebieten für die Anlage einer mit den Gebäuden verbundenen Stegkonstruktion um folgende Maße überschritten werden:
 - im Teilbaugebiet MU (Süd) um bis zu 100 m².
 - im Teilbaugebiet MU (Nord) um bis zu 370 m².
- (4) Für die gemäß § 16 Abs. 5 zulässigen Dachausstiege für Aufzüge, Treppenanlagen und Abstellräume darf die festgesetzte Geschossfläche einschließlich ihrer Umfassungswände jeweils um bis zu 40 m² überschritten werden.
- (5) Bei der Ermittlung der Geschossfläche bleiben die Flächen von Loggien, Balkone und Balkonloggien unberücksichtigt, wenn diese aus Schallschutzgründen verglast, nicht beheizt und thermisch vom Wohnraum getrennt sind.

§ 4

Höhenentwicklung, Wandhöhen, Höhenlage

- (1) Die festgesetzten Wandhöhen (WH = Oberkante Attika) beziehen sich auf die Höhenkote von 531,50 m über Normalhöhennull (NHN) an der Orleansstraße.
- (2) Von den gemäß Planzeichnung festgesetzten Abgrenzungen unterschiedlicher Höhenentwicklung ist eine Abweichung um bis zu 0,5 m zulässig, wenn technische Gründe dies erfordern und die Abweichung unter Würdigung der nachbarlichen Interessen mit den öffentlichen Belangen vereinbar ist.
- (3) In den Gebäuden entlang der Orleansstraße, sowie in der Stichstraße und der Quartiersnische ist die Oberkante des Erdgeschossfußbodens (entspricht der Oberkante Fertigfußboden) höhengleich an die angrenzenden Erschließungsflächen anzuschließen.

- (4) Im Kerngebiet (MK) und im Teilbaugebiet MU (Süd) muss die Geschosshöhe des Erdgeschosses (Oberkante des Erdgeschossfußbodens bis Oberkante des Fußbodens des ersten Obergeschosses) mindestens 5,6 m und im Teilbaugebiet MU (Nord) mindestens 4,5 m betragen.

§ 5

Bauweise

- (1) Die Bebauung innerhalb der Baulinien und Baugrenzen ist je Bauraum mit Ausnahme der festgesetzten Durchgänge durchgehend ohne Zwischenräume zu errichten.
- (2) An der nordöstlichen Grenze des räumlichen Geltungsbereichs wird entlang der Baulinien Grenzanbau festgesetzt. Im Bereich dieser Baulinien sind Fenster, Balkone und Loggien ausgeschlossen. Davon ausgenommen ist der Hochpunkt ab dem siebten Obergeschoss.
- (3) Im Teilbaugebiet MU (Nord) ist im Südosten entlang der gleisseitigen Fassade ein Gebäudeversatz über alle Geschosse von 1,5 m zu errichten.
- (4) Die in der Planzeichnung festgesetzten Durchgänge im Teilbaugebiet MU (Nord) müssen mit einer lichten Höhe von 4,0 m errichtet werden. Die Breite der Durchgänge muss
 - für den südlichen Durchgang eine lichte Breite von 5,0 m,
 - für den Durchgang zwischen den Innenhöfen eine lichte Breite von mindestens 16,0 m und
 - für den nördlichen Durchgang eine lichte Breite von 9,0 m betragen.

Von der festgesetzten Lage und Größe der Durchgänge kann geringfügig abgewichen werden, wenn technische Gründe oder der Gebäudegrundriss dies erfordern und die Abweichung unter Würdigung der nachbarlichen Interessen mit den öffentlichen Belangen vereinbar ist.

- (5) Der in der Planzeichnung festgesetzte Durchgang (Treppenaufgang) im Teilbaugebiet MU (Süd) muss mit einer lichten Breite von mindestens 5,0 m und einer lichten Höhe von mindestens 3,00 m zwischen dem geneigten Treppenlauf und der oberen Raumabgrenzung errichtet werden. Abweichend davon muss der Zugang aus der Quartiersnische eine lichte Höhe von mindestens 4,50 m aufweisen.

Von der festgesetzten Lage und der durchgehenden lichten Höhe des Treppenaufgangs kann geringfügig abgewichen werden, wenn technische Gründe oder der Gebäudegrundriss dies erfordern und die Abweichung unter Würdigung der nachbarlichen Interessen mit den öffentlichen Belangen vereinbar ist.

- (6) In den Baugebieten müssen folgende Rücksprünge im Erdgeschoss mit einer Tiefe von mindestens 2,0 m und einer lichten Höhe von mindestens 4,0 m errichtet werden:
 - im Teilbaugebiet MU (Nord) im südlichen Innenhof an der gesamten Länge der nordwestlichen Baugrenze,
 - im Teilbaugebiet MU (Süd) entlang der Baugrenze zur Quartiersnische mit einer Länge von mindestens 4,0 m,
 - im Teilbaugebiet MU (Süd) zusammen mit dem Kerngebiet (MK) entlang der Baulinien an der Orleansstraße mit einer Länge von mindestens 10,0 m,
 - im Kerngebiet (MK) entlang der Baulinie in der Stichstraße mit einer Länge von mindestens 4,0 m.

Von der festgesetzten Lage und Größe der Rücksprünge kann geringfügig abgewichen werden, wenn technische Gründe oder der Gebäudegrundriss dies erfordern und die Abweichung unter Würdigung der nachbarlichen Interessen mit den öffentlichen Belangen vereinbar ist.

§ 6**Überbaubare Grundstücksfläche**

- (1) Im Teilbaugebiet MU (Nord) ist für den im Plan festgesetzten Bereich ab dem ersten Obergeschoss eine Überbauung der festgesetzten Gehrechtsfläche um bis zu 1,0 m zulässig.
- (2) Im Teilbaugebiet MU (Nord) dürfen zu den Innenhöfen die Baugrenzen durch auskragende Bauteile wie Balkone und Balkonloggien auf insgesamt maximal 40 % der Fassadenlänge je Geschoss und je Gebäudeseite wie folgt überschritten werden:
 - im ersten Obergeschoss bis zu 1,0 m,
 - ab dem zweiten Obergeschoss jeweils hälftig um bis zu 2,0 m und hälftig um bis zu 1,0 m.
- (3) Im Teilbaugebiet MU (Nord) dürfen die übrigen Baugrenzen und Baulinien, mit Ausnahme der Baugrenze an der Orleansstraße, ab dem ersten Obergeschoss durch verglaste Balkone, Balkonloggien und Erker um bis zu 1,0 m auf insgesamt maximal 30 % der Fassadenlänge je Geschoss und Gebäudeseite überschritten werden.
- (4) Im Teilbaugebiet MU (Nord) darf für die Kindertageseinrichtung die festgesetzte Baugrenze im Bereich der gemäß Planzeichnung hinweislich dargestellten Außenspielfläche durch Terrassen in einer bedarfsgerechten Größe überschritten werden. Zudem darf die südwestliche Baugrenze im Bereich der Kita-Außenspielfläche zur Ausbildung eines Balkons zu Rettungszwecken auf der gesamten Länge der Baugrenze mit einer maximalen Tiefe von 1,8 m und durch eine Fluchttreppe überschritten werden.
- (5) Im Teilbaugebiet MU (Nord) und im Teilbaugebiet MU (Süd) ist außerhalb der Bauräume, direkt an den Gebäuden im Südosten entlang der Gleisanlagen und direkt entlang der Südostseite der festgesetzten Lärmschutzwand, die Ausbildung eines Stegs bis zu einer maximalen Tiefe von 2,0 m zulässig. Der Steg ist nur in aufgeständerter, wasser- und lichtdurchlässiger Ausführung mit einer Bodenfreiheit von mindestens 1,5 m zulässig. Die Breite des Steges darf auf einem Drittel der Länge je Teilbaugebiet auf bis zu maximal 4,0 m ausgeweitet werden.
- (6) In der Quartiersnische dürfen die Baulinien durch nicht überdachte bewirtschaftete Außenflächen (Wirtsgärten) im Zusammenhang mit einem gastronomischen Betrieb überschritten werden:
 - Im Teilbaugebiet MU (Nord) mit einer maximalen Größe von 40 m² und bis zu einer maximalen Tiefe von 3,0 m.
 - Im Teilbaugebiet MU (Süd) mit einer maximalen Größe von 110 m² und bis zu einer maximalen Tiefe von 9,5 m.

Der Nachweis für die schalltechnische Verträglichkeit ist im Baugenehmigungsverfahren zu führen.

- (7) Im Kerngebiet (MK) und im Teilbaugebiet MU (Süd) dürfen die Baugrenzen und Baulinien durch auskragende Bauteile um bis zu 0,5 m auf insgesamt maximal 30 % der Fassadenlänge je Geschoss und Gebäudeseite überschritten werden.
- (8) In allen Baugebieten ist entlang der festgesetzten Baulinien auf insgesamt 30% der jeweiligen Gebäudeseite ein Zurücktreten von Gebäudeteilen im Erdgeschoss sowie ab dem ersten Obergeschoss zur Ausbildung von Loggien zulässig.
- (9) In allen Baugebieten sind Vordächer unzulässig.
- (10) In allen Baugebieten ist die jeweilige Einzellänge von auskragenden Bauteilen auf maximal 4,0 m begrenzt.
- (11) In allen Baugebieten dürfen die Baulinien und Baugrenzen ansonsten wie folgt überschritten werden:

- im Teilbaugebiet MU (Nord) entlang der Orleansstraße durch zwei Einbringschächte für Trafos mit jeweils einer Tiefe bis zu 2,5 m und einer maximalen Länge von 9,0 m,
- entlang der südöstlichen Baugrenzen zur Gleisanlage durch Zuluftschächte zur Belüftung der Tiefgarage bis zu einer Tiefe von 2,0 m auf maximal der Hälfte der Gesamtlänge der jeweiligen Fassade,
- entlang der Baugrenzen und Baulinien in der Quartiersnische durch Zuluftschächte zur Belüftung der Tiefgarage bis zu einer Tiefe von 1,0 m auf maximal einem Drittel der Gesamtlänge der jeweiligen Fassade,
- im Teilbaugebiet MU (Nord) im nördlichen Innenhof entlang der Südseite des nördlichen Querriegels durch Zuluftschächte zur Belüftung der Tiefgarage bis zu einer Tiefe von 1,0 m auf maximal einem Drittel der Gesamtlänge der Fassade,
- im Teilbaugebiet MU (Nord) entlang der Orleansstraße, im Südosten zur Gleisanlage und zur Quartiersnische ab dem ersten Obergeschoss durch Kastenfenster zum Schallschutz um bis zu 0,5 m,
- für die nach § 17 Absatz 2 dieser Satzung zulässigen Werbeanlagen um das zugelassene Maß von maximal 0,8 m,
- für die nach § 20 Absatz 8 festgesetzte Fassadenbegrünung für Rankkonstruktionen, die mit der Fassade verbunden sind um bis zu 0,8 m
- entlang der südöstlichen Baugrenzen zur Gleisanlage für Anlagen zur Nutzung solarer Strahlungsenergie an der Fassade um bis zu 0,5 m.

§ 7

Fahrradabstellplätze

- (1) Es ist mindestens ein Fahrradabstellplatz je 28,75 m² Wohnfläche herzustellen.
- (2) Im Teilbaugebiet MU (Nord) sind die Fahrradabstellplätze im Erdgeschoss des südöstlichen, gleisseitigen Gebäuderiegels herzustellen. Bis zu 20 % der erforderlichen Fahrradabstellplätze können auch im Untergeschoss untergebracht werden.
- (3) Im Teilbaugebiet MU (Süd) sowie im Kerngebiet (MK) sind die Fahrradabstellplätze im Erdgeschoss herzustellen. Bis zu 20 % der erforderlichen Fahrradabstellplätze können auch im Untergeschoss untergebracht werden.
- (4) Im Übrigen bleiben die Regelungen der Fahrradabstellplatzsatzung der Landeshauptstadt München unberührt.

§ 8

Flächen für Nebenanlagen

- (1) Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO sind außerhalb der Bauräume ausgeschlossen, sie sind in die Gebäude zu integrieren. Unterirdisch sind sie auch innerhalb der Fläche für die Gemeinschaftstiefgarage zulässig.
- (2) Abweichend von Absatz 1 sind folgende Nebenanlagen auch außerhalb der Bauräume zulässig:
 - Außenspielflächen von Kindertagesstätten,
 - die nach Art. 7 Abs. 3 BayBO herzustellenden Kinderspielplätze,
 - offene, nicht überdachte Fahrradabstellplätze, welche ebenerdig und eingangsnah anzuordnen sind:
 - im MK bis zu 24 Stück,
 - im MU (Süd) bis zu 16 Stück,
 - im MU (Nord) bis zu 76 Stück.
 - Brunnenanlagen und deren notwendige Leitungen zur gemeinschaftlichen energetischen Nutzung des Grundwassers.

§ 9**Ein- und Ausfahrten**

- (1) Ein- und Ausfahrten sind nur in den festgesetzten Bereichen gemäß Planzeichnung zulässig.
- (2) Außerhalb der festgesetzten Bereiche gemäß Absatz 1 ist eine bis zu 4,0 m breite Ein- und Ausfahrt zur Dienstbarkeitsfläche FB6 im Bereich der Quartiersnische für Pflegefahrzeuge zum Unterhalt der Anlagen und der Außenspielfläche der Kindertagesstätte zulässig.

§ 10**Gemeinschaftstiefgarage**

- (1) Die Gemeinschaftstiefgarage (GTGa) ist einschließlich der Tiefgaragenzu- und ausfahrten eine Gemeinschaftsanlage für die Teilbaugebiete MU (Nord), MU (Süd) und das MK.
- (2) Die GTGa ist nur innerhalb der festgesetzten Bauräume sowie in den gekennzeichneten Flächen gemäß Planzeichnung zulässig. Abgesehen von der Begrenzung entlang der Orleansstraße kann von den Festsetzungen in Lage und Fläche ausnahmsweise geringfügig abgewichen werden, wenn technische Gründe dies erfordern, und die Größe der nicht unterbauten Grundstücksflächen nicht verringert wird und die Abweichung unter Würdigung der nachbarlichen Interessen mit den öffentlichen Belangen vereinbar ist.
- (3) In der GTGa sind Flächen für die Ver- und Entsorgung, Fahrradstellplätze sowie sonstige Nebenflächen wie z.B. Technik-, Lager und Abstellräume zulässig.
- (4) Tiefgaragenzu- und ausfahrten, Zu- und Ausgänge sowie Notausgänge sind in die oberirdischen Gebäude zu integrieren.
- (5) Mechanische Entlüftungs- und Entrauchungsanlagen sind in die Gebäude zu integrieren und über das Dach des obersten Geschosses in die freie Windströmung zu führen. Auf den Dachflächen, die als gemeinschaftliche Dachgärten genutzt werden, dürfen Entlüftungseinrichtungen nur errichtet werden, wenn sie die Funktion der gemeinschaftlichen Dachflächen nicht beeinträchtigen. Es ist eine ausreichende Höhe von mindestens 2,5 m von Entlüftungsöffnungen über dem jeweiligen Durchstoßpunkt der Dachhaut einzuhalten.
- (6) Lüftungsöffnungen von Tiefgaragen sind mit einem Mindestabstand von 4,5 m in alle Richtungen zum geometrischen Mittelpunkt zu sensibel genutzten Bereichen wie z.B. Türen und Fenster von schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen, Terrassen sowie Kinderfreispielflächen anzuordnen.
- (7) Die Decke der GTGa ist außerhalb von Gebäuden und befestigten Flächen um mindestens 1,2 m unter Oberkante Gelände abzusenken und entsprechend mit fachgerechtem Bodenaufbau in gleicher Höhe zu überdecken.

§ 11**Kfz-Stellplätze**

- (1) Kfz-Stellplätze sind ausschließlich in der Gemeinschaftstiefgarage gem. § 10 unterzubringen.
- (2) Für Wohnnutzungen müssen 0,7 Stellplätze je Wohneinheit real hergestellt werden.

§ 12**Dienstbarkeitsflächen**

Mit Ausnahme der Gehrechtsfläche (G) kann von der festgesetzten Lage und den Abmessungen der Dienstbarkeitsflächen abgewichen werden, wenn und soweit technische oder gestalterische Gründe dies erfordern und die Abweichung unter Würdigung der

nachbarlichen Interessen mit den öffentlichen Belangen vereinbar ist.

§ 13

Schallschutz

- (1) Bei der Errichtung und Änderung von Gebäuden mit schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen sind die in den nachfolgenden Absätzen dargestellten technischen Vorkehrungen nach Tabelle 7 der DIN 4109, Januar 2018, Schallschutz im Hochbau vorzusehen. Dabei ist der bauliche Schallschutz auch unter Berücksichtigung der mittleren Maximalpegel L_{AFmax} des Güterverkehrs zu bemessen. Der höhere Schallschutz ist maßgebend.
- (2) In den, gemäß nachfolgender Abbildung, festgesetzten Bereichen (braun gekennzeichnet) entlang der Bahnstrecke mit Beurteilungspegeln durch Verkehrslärm von mehr als 65 dB(A) nachts ist die Anordnung von offenbaren Fenstern schutzbedürftiger Aufenthaltsräume von Wohnungen und Kindertageseinrichtungen nach DIN 4109 (Wohn-, Schlaf-, Kinderzimmer) aus Gründen des Verkehrslärmschutzes unzulässig.
- (3) In den, gemäß nachfolgender Abbildung, festgesetzten Bereichen (rot gekennzeichnet) mit Beurteilungspegeln durch Verkehrslärm von mehr als 65/60 dB(A) Tag/Nacht ist die Anordnung von lüftungstechnisch notwendigen (offenbaren) Fenstern schutzbedürftiger Aufenthaltsräume nur zulässig, wenn diese über ein weiteres Fenster an einer lärmabgewandten Gebäudeseite (Beurteilungspegel $\leq 64/54$ dB(A) Tag/Nacht) belüftet werden können. Abweichend von Satz 1 ist bei Wohnungen und Kindertageseinrichtungen, bei denen mindestens die Hälfte der schutzbedürftigen Aufenthaltsräume über Fenster an einer lärmabgewandten Gebäudeseite belüftet werden kann, die Anordnung von lüftungstechnisch notwendigen (offenbaren) Fenstern schutzbedürftiger Aufenthaltsräume zulässig, wenn durch Schallschutzkonstruktionen bzw. nach DIN 4109 nicht schutzbedürftige Vorräume (z.B. Laubengang, vorgehängte oder mehrschalige Fassade, Schallschutzloggia) nachgewiesen werden kann, dass vor den notwendigen Fenstern dieser Aufenthaltsräume ein Verkehrslärm-Beurteilungspegel von 64/54 dB(A) Tag/Nacht nicht überschritten wird. Abweichend von Satz 2 sind in den betroffenen Bereichen auch solche Schallschutzkonstruktionen bzw. nicht schutzbedürftige Vorräume zulässig (Kastenfenster, Kaltloggien o. Ä.), die bei teilgeöffneten Fenstern einen mittleren Innenpegel ($L_{A,m}$) von nicht mehr als 30 dB(A) nachts innerhalb des Aufenthaltsraumes sicherstellen.
In begründeten Einzelfällen können, die in Satz 2 und 3 genannten Schutzmaßnahmen, auch ausnahmsweise bei Wohnungen und Kindertageseinrichtungen zugelassen werden, bei denen weniger als die Hälfte, mindestens jedoch einer der schutzbedürftigen Aufenthaltsräume über Fenster an einer lärmabgewandten Gebäudeseite (Verkehrslärm-Beurteilungspegel $\leq 64/54$ dB(A) tags/nachts) belüftet werden können.
- (4) Die im Planteil zwischen der Bebauung in den Teilbaugebieten MU (Nord) und MU (Süd) festgesetzte Lärmschutzwand (LSW) ist in Höhe von mindestens der anschließenden Gebäude und mit einem bewerteten Schalldämmmaß von mindestens $R'_{w,R} = 25$ dB durchgehend und ohne Zwischenräume zu errichten. Abweichend von Satz 1 ist eine geringere Höhe zulässig, sofern entsprechend der weiteren Festsetzungen ein ausreichender Schallschutz für schutzbedürftige Aufenthaltsräume gewährleistet werden kann.
- (5) Zum Schutz von Dachgartennutzungen sind gemäß nachfolgender Abbildung Lärmschutzwände mit einer Höhe von mindestens 2,0 m (grün gestrichelt gekennzeichnet) bzw. 2,5 m (gelb gestrichelt gekennzeichnet) über Dachoberkante und mit einem bewerteten Schalldämmmaß von mindestens $R'_{w,R} = 25$ dB durchgehend und ohne Zwischenräume zu errichten.

- (6) Innerhalb der jeweiligen Teilbaugebiete müssen die Gebäude gemäß § 5 Abs. 1 gesamthaft mit ihren festgesetzten Wandhöhen sowie die festgesetzten Lärmschutzwände zum Zeitpunkt der Nutzungsaufnahme wirksam errichtet sein.
- (7) In allen Baugebieten sind schutzbedürftige Büroräume o.ä. an den Gebäudeseiten mit Verkehrslärmpegeln von mehr als 64 dB(A) tags mit schallgedämmten Lüftungseinrichtungen oder anderen technisch geeigneten Maßnahmen zur Belüftung auszustatten, sofern diese nicht über ein Fenster an einer dem Verkehrslärm abgewandten Gebäudeseite belüftet werden können.
- (8) Zur erforderlichen Belüftung sind bei schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen von Wohnungen und Kindertageseinrichtungen im Sinne der DIN 4109, die Fenster aufweisen, an denen der Beurteilungspegel durch Verkehrslärm von 59 dB(A) tags oder 49 dB(A) nachts überschritten wird, schallgedämmte Lüftungseinrichtungen oder gleichwertige Maßnahmen vorzusehen. Schallgedämmte Lüftungseinrichtungen oder andere technisch geeignete Maßnahmen zur Belüftung sind beim Nachweis des erforderlichen Schallschutzes gegen Außenlärm zu berücksichtigen und können entfallen, sofern der betroffene Aufenthaltsraum durch ein weiteres Fenster an einer lärmabgewandten Gebäudeseite, an dem ein Beurteilungspegel durch Verkehrslärm von 59/49 dB(A) tags/nachts nicht überschritten wird, belüftet werden kann.
- (9) Zum Schutz vor Gewerbelärm sind in den, in der nachfolgenden Abbildung dunkelblau gekennzeichneten, Bereichen, schutzbedürftige Aufenthaltsräume von Wohnungen (Wohn-, Schlaf- und Kinderzimmer) und Kindertageseinrichtungen nur zulässig, wenn durch baulich-technische Maßnahmen (wie verglaste Loggien, Prallscheiben, Schallschutzerker, Vorhangfassaden, Gebäuderücksprünge, Laubengänge oder Ähnliches) nachgewiesen werden kann, dass 0,5 m vor deren offenbaren Fenstern die Beurteilungspegel durch Gewerbelärm die maßgeblichen Immissionsrichtwerte und die Spitzenpegelkriterien der TA Lärm (vom 26. August 1998, zuletzt geändert durch Verwaltungsvorschrift vom 01.06.2017) für Urbane Gebiete durch geeignete Maßnahmen zur Abschirmung des Anlagenlärms nicht überschreiten.
- (10) Die Tiefgaragenrampen sind in die Gebäude zu integrieren. Die Innenwände und Decken der Rampen sind schallabsorbierend zu verkleiden und haben einen Absorptionskoeffizienten von $\alpha_{500} > 0,7$ bei 500 Hz aufzuweisen. Die Einhausung der Rampen hat ein bewertetes Schalldämmmaß von $R'_{w,R} = 25$ dB aufzuweisen. Bei der Errichtung von Tiefgaragenzu- und -ausfahrten sind lärmarme Entwässerungsrinnen sowie Garagentore zu verwenden, die dem Stand der Lärminderungstechnik entsprechen.

- (11) Die Fassaden entlang der Orleansstraße sind zum Schutz der Nachbarschaft im MK und MU (Süd) mit einem Gesamt-Reflexionsverlust nach RLS-19 von mindestens $DRV = 3 \text{ dB(A)}$ auszuführen. Alternativ ist eine Drehung der genannten Fassaden mit einem Winkel von mehr 5° zur Straßenachse zulässig.



Abbildung 1 zu § 13 der Satzung

§ 14

Erschütterungsschutz und sekundärer Luftschall

- (1) In allen Baugebieten sind schutzbedürftige Aufenthaltsräume durch technische bzw. konstruktive Maßnahmen so zu schützen, dass hinsichtlich der Erschütterungseinwirkungen des ober- und unterirdischen Bahn- und Straßenbahnbetriebs die maßgeblichen Anhaltswerte der DIN 4150 Teil 2, Ausgabe Juni 1999, eingehalten werden.

- (2) In allen Baugebieten sind für schutzbedürftige Aufenthaltsräume hinsichtlich der sekundären Luftschallimmissionen des ober- und unterirdischen Bahn- und Straßenbahnbetriebs technische bzw. konstruktive Maßnahmen vorzusehen, so dass die gemäß TA Lärm, Abschnitt 6.2, i.d.F. vom August 1998 vorgegebenen Anforderungen für Geräuschübertragungen innerhalb von Gebäuden bzw. Körperschallübertragungen eingehalten werden. Dabei muss der Sekundärluftschall einen Beurteilungspegel von $LAFm \leq 35/25$ dB Tag/Nacht und einen mittleren Maximalpegel von $LAFm \leq 45/35$ dB Tag/Nacht einhalten.
- (3) Die Einhaltung der in den Absätzen (1) und (2) gestellten Anforderungen ist durch ein erschütterungstechnisches Gutachten im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens nachzuweisen.

§ 15

Immissionsschutz vor verkehrsbedingten Luftschadstoffen

An den Tiefgaragenzu- und -ausfahrten ist die Anordnung von öffnenbaren Fenstern in einem Abstand von weniger als 4,5 m unzulässig.

§ 16

Dächer, Dachaufbauten und Gemeinschaftsdachgärten

- (1) Dachaufbauten und technische Anlagen auf dem Dach sind nur zulässig, sofern sie der Nutzung der Gebäude oder der Gemeinschaftsdachgärten dienen.
- (2) Im Teilbaugebiet MU (Nord) darf die Grundfläche von Dachaufbauten für Aufzugsüberfahrten und technischen Anlagen insgesamt nicht mehr als 18 % der gesamten Dachfläche überdecken. Im Kerngebiet (MK) und im Teilbaugebiet MU (Süd) dürfen nicht mehr als 38 % der gesamten Dachfläche überdeckt werden. Davon ausgenommen ist die Dachfläche auf Höhe des ersten Obergeschosses im Kerngebiet (MK); diese ist von Dachaufbauten und technischen Anlagen freizuhalten.
- (3) Dachaufbauten, Dachausstiege und technische Anlagen sind nur bis zu einer Höhe von 3,50 m über dem jeweiligen Durchstoßpunkt der Dachhaut zulässig. Sie müssen mindestens um das Maß ihrer Höhe von der Außenkante der Fassade des darunter liegenden Geschosses zurücktreten. Davon abweichend müssen Dachaufbauten und technische Anlagen auf den südöstlichen, gleisseitigen Gebäuderiegeln, deren Höhe mehr als 2,0 m betragen, nur 2,0 m von der Außenkante der Fassade des darunter liegenden Geschosses zurücktreten.
- (4) Dachaufbauten und technische Anlagen sind jeweils baulich zusammenzufassen und mit einer Einhausung in einheitlicher Gestaltung zu versehen.
- (5) Dachausstiege mit Aufzügen, Treppenanlagen und Abstellräume, die der Freiraumnutzung von Dachflächen als Gemeinschaftsdachgärten (GDG) dienen, sind zusätzlich zu den Flächen nach § 16 Abs. 2 zweimal im Teilbaugebiet MU (Nord) je in einem Umfang von maximal 40 m² Grundfläche zulässig.
- (6) Auf den Flachdächern, die als GDG genutzt werden, sind zusätzlich nachfolgende bauliche Anlagen zulässig:
 - Absturzsicherungen bis zu einer Höhe von 1,1 m; diese sind offen oder transparent und ohne Rücksprung von der Außenkante der Fassade des darunter liegenden Geschosses auszuführen,
 - Lärmschutzwände,
 - Pergolen; diese sind mit ausdauernden Kletterpflanzen zu begrünen und dürfen mit Anlagen zur Nutzung solarer Strahlungsenergie kombiniert werden
 - Einfassungen von Pflanzbeeten bis zu einer Höhe von 50 cm.
- (7) Die Flachdächer, die als GDG genutzt werden, müssen nachfolgende Anforderungen erfüllen:

- Sie sind durchgehend nutzbar zu gestalten und müssen barrierefrei zugänglich sein und
- auf mindestens 50 Prozent ihrer gesamten Fläche intensiv begrünt und bepflanzt werden. Vegetationsschicht, Filterschicht und Drainschicht müssen dabei eine durchwurzelbare Höhe von mindestens 45 cm aufweisen.
- Das Dach im MK über dem 1. Obergeschoss muss für die Bepflanzung eine Vegetationsschicht von mindestens 80 cm aufweisen.

(8) Antennen und Satellitenanlagen sind ausschließlich auf den Dächern zulässig.

(9) Technische Anlagen zur Nutzung solarer Strahlungsenergie sind ohne Flächenbegrenzung auf allen Dächern zulässig:

- Im Kerngebiet (MK) und im Teilbaugebiet MU (Süd) sind diese auf mindestens 30% der Dachfläche zu errichten
- im Teilbaugebiet MU (Nord) sind diese auf mindestens 11% der Dachfläche zu errichten.

Sie sind mit einer Dachbegrünung zu kombinieren. Diese Kombination ist flächenmäßig übereinander (d.h. in Form einer Dachbegrünung, die sich durchlaufend unter der jeweiligen Anlage zur Nutzung solarer Strahlungsenergie befindet) anzuordnen. Für die Begrünung ist eine durchwurzelbare Mindestsubstratschichtdicke von im Mittel 20 cm, mindestens jedoch 10 cm, (ohne Drainschicht) vorzusehen.

(10) Abweichend von Abs. 9 kann die mindestens zu errichtende Fläche für Anlagen zur Nutzung solarer Strahlungsenergie auch als Einhausung von Dachaufbauten und technischen Anlagen und an der Lärmschutzwand auf dem Dach an der Gleisseite sowie an der Fassade zur Gleisseite und als Pergolaüberdachung hergestellt werden. Die Höhen gemäß Abs. 3 sind dabei einzuhalten.

(11) Alle Flachdächer sind mit einer Niederschlagswasser-Retentionsschicht zu versehen.

(12) Alle Flachdächer, die nicht mit einer anderen zulässigen Nutzung belegt sind, sind extensiv mit einer Mindestsubstratschichtdicke von 20 cm (ohne Drainschicht) zu begrünen.

§ 17

Werbeanlagen

(1) Werbeanlagen sind nur an der Stätte der Leistung im Bereich bis zum Brüstungsbereich des 1. Obergeschosses parallel zur Fassadenfläche mit jeweils folgenden maximalen Größen zulässig:

- im Kerngebiet (MK) und im Teilbaugebiet MU (Süd) mit einer Schrift- bzw. Logohöhe von 0,6 m und einer Länge von 4,0 m,
- im Teilbaugebiet MU (Nord) mit einer Schrift- bzw. Logohöhe von 0,5 m und einer Länge von 2,0 m.

(2) Abweichend von Absatz (1) sind folgende Werbeanlagen zulässig:

- im Kerngebiet (MK) und im Teilbaugebiet MU (Süd) an der Fassadenseite entlang der Orleansstraße je eine Werbeanlage in Form eines Schriftzugs mit separaten Buchstaben oder Logos mit einer maximalen Höhe von 1,0 m und einer maximalen Breite von 1,5 m im Attikabereich,
- im Kerngebiet (MK) und im Teilbaugebiet MU (Süd) an der bahnseitigen Fassade je eine Werbeanlage in Form eines Schriftzugs mit separaten Buchstaben oder Logos mit einer maximalen Höhe von 1,2 m und einer maximalen Breite von 5,0 m im Attikabereich,
- Werbeanlagen senkrecht zur Fassade an der Orleansstraße, zu den Fassaden in der Quartiersnische und der Stichstraße jeweils im Erdgeschoss mit einer Schrift- bzw. Logohöhe und -breite von höchstens 0,8 m.

- (3) Sie müssen sich in ihrer Anordnung, in Umfang, Größe, Form, Farbgebung, Lichtwirkung sowie Materialauswahl in die Architektur der Gebäude und in das Straßenbild einfügen. Sie dürfen die Fassaden der Gebäude nicht dominieren und müssen sich der Architektur unterordnen. Fensterflächen sind von Werbeanlagen freizuhalten.
- (4) Werbeanlagen und Fassadenbeleuchtungen in Form von laufenden Schriften, Blink- und Wechselbeleuchtung, Wechselwerbeanlagen sowie sich bewegende Werbeanlagen und Skybeamer, Laserstrahler und ähnliche Anlagen sind nicht zulässig.
- (5) Werbeanlagen und Beleuchtungen sind so zu gestalten, dass die Sicherheit und Leichtigkeit des Eisenbahnverkehrs jederzeit gewährleistet ist.

§ 18

Geländemodellierungen, Aufschüttungen und Abgrabungen

- (1) Aufschüttungen und Abgrabungen werden mit Ausnahme geringfügiger Geländemodellierungen zum Anschluss an die Nachbargrundstücke im Planungsgebiet ausgeschlossen.
- (2) Davon ausgenommen sind Geländemodellierungen
 - bis zu einer Höhe von 0,6 m zur Gestaltung der Außenspielflächen der Kindertageseinrichtung und der Kinderspielflächen nach Art. 7 Abs. 3 BayBO,
 - für die fachgerechte Gestaltung der Fläche zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft.

§ 19

Einfriedungen

- (1) Einfriedungen oder Einzäunungen sind im Geltungsbereich des Bebauungsplans ausgeschlossen. Davon ausgenommen sind Einfriedungen oder Einzäunungen als Abgrenzung zu den Bahnanlagen oder zur „Flächen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft“ bis zu einer maximalen Höhe von 1,80 m sowie Einzäunungen der Außenspielfläche der Kindertageseinrichtung bis zu einer maximalen Höhe von 1,50 m.
- (2) Die nach Absatz 1 zulässigen Einfriedungen und Einzäunungen sind offen und ohne durchgehenden Sockel herzustellen. Einfriedungen oder Einzäunungen als Abgrenzung zu den Bahnanlagen oder zu den „Flächen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft“ sind mit einer Bodenfreiheit von mindestens 10 cm auszuführen, Einzäunungen der Kita-Außenspielflächen mit einer Bodenfreiheit von maximal 8 cm.

§ 20

Grünordnung

- (1) Die Bepflanzung und Begrünung der Freiflächen ist entsprechend den planzeichnerischen und textlichen Festsetzungen des Bebauungsplans mit Grünordnung herzustellen, dauerhaft zu pflegen und zu erhalten. Ausgefallene Bäume, Sträucher und Kletterpflanzen sind in der darauffolgenden Pflanzperiode gleichwertig nachzupflanzen. Nachpflanzungen haben den festgesetzten Güteanforderungen zu entsprechen. Notwendige Zugänge und Zufahrten sind von den Begrünungsfestsetzungen ausgenommen. Für nicht bebaute Flächen innerhalb der Baugrenzen gelten die angrenzenden grünordnerischen Festsetzungen entsprechend.
- (2) In den nicht unterbauten Flächen der Innenhöfe des Teilbaugebiets MU (Nord) sind 10 standortgerechte Laubbäume gem. Festsetzung durch Planzeichen zu pflanzen. Davon sind 50 % große Laubbäume (Endwuchshöhe > 20 m) zu pflanzen.
- (3) Im Teilbaugebiet MU (Nord) sind in den Innenhöfen zusätzlich zu den gemäß Festsetzung durch Planzeichen zu pflanzenden Bäumen mindestens 12 mittelgroße,

standortgerechte Bäume (Endwuchshöhe 10 - 20 m) oder Kleinbäume (Endwuchshöhe < 10 m) zu pflanzen. Der Anteil kleiner Bäume darf höchstens 50% betragen.

- (4) Im Kerngebiet (MK) sind auf der Freifläche über dem ersten Obergeschoss 14 mittelgroße, standortgerechte Bäume (Endwuchshöhe 10 - 20 m) oder Kleinbäume (Endwuchshöhe < 10 m) zu pflanzen.
- (5) In der Quartiersnische sind 14 mittelgroße und in der Stichstraße 10 mittelgroße (Endwuchshöhe 10-20 m), standortgerechte Bäume zu pflanzen.
- (6) Die zu pflanzenden Bäume müssen zum Zeitpunkt der Pflanzung folgender Mindestpflanzqualität entsprechen: Stammumfang (StU) 20 - 25 cm.
- (7) Bei Pflanzung von Bäumen in Belagsflächen ist eine durchwurzelbare, spartenfreie Mindestfläche vorzusehen:
 - Bei großen Bäumen (Endwuchshöhe > 20m) von 24 m²,
 - bei mittelgroßen Bäumen (Endwuchshöhe 10 - 20 m) von 12 m²,
 - bei kleinen Bäumen (Endwuchshöhe < 10 m) von 6 m².

Ausnahme: sind auch überdeckte Baumscheiben zulässig, sofern diese aus gestalterischen oder funktionalen Gründen erforderlich sind und der langfristige Erhalt der Bäume durch geeignete technische Maßnahmen gewährleistet wird.

- (8) Die in der Planzeichnung festgesetzten Fassadenbereiche sind ab dem ersten Obergeschoss bis einschließlich des vierten Obergeschosses auf mindestens 30 % ihrer Fläche mit ausdauernden, hochwüchsigen, standortgerechten, rankenden oder schlingenden Kletterpflanzen zu begrünen und dauerhaft zu erhalten.
- (9) Die Bepflanzung, auf der zu begrünenden und zu bepflanzenden Flächen in der Stichstraße, darf eine Höhe von 80 cm nicht überschreiten.
- (10) Die Belagsflächen der Gehrechtsflächen entlang der Orleansstraße sind bis zur Hauskante entsprechend dem angrenzenden Gehweg zu gestalten.
- (11) Befestigte Flächen sind nur in dem Umfang zulässig, in dem sie für eine funktionsgerechte Grundstücksnutzung erforderlich sind. Sie sind barrierefrei zu gestalten und soweit funktional möglich wasserdurchlässig herzustellen.
- (12) Niederschlagswasser von Dachflächen und sonstigen befestigten Flächen auf den Baugrundstücken ist oberflächlich und unter Nutzung der Filterwirkung des Bodens zu versickern. Eine Versickerung über Rigolen bzw. Sickerschächte ist zulässig.
- (13) Die begrünten Flächen auf den Baugrundstücken sind als gemeinschaftlich nutzbare Freiflächen herzustellen, die Anlage von ebenerdigen Wohnungsgärten wird ausgeschlossen.
- (14) Die Freiflächen der Teilbaugebiete MU (Süd) und MU (Nord) in der Quartiersnische sind als zusammenhängende Platzfläche zu gestalten.
- (15) Der im Teilbaugebiet MU (Süd) nach § 6 Abs. 6 zulässige Wirtsgarten darf innerhalb der zu begrünenden und bepflanzenden Fläche errichtet werden.
- (16) Die gemäß Art 7 Abs. 3 BayBO herzustellenden Kinderspielplätze sind innerhalb des Baugebiets nachzuweisen.
- (17) Von den grünordnerischen Festsetzungen kann in Lage und Fläche geringfügig abgewichen werden, soweit die Abweichung grünordnerisch vertretbar ist, die Grundzüge der Planung nicht berührt werden und die Abweichung unter Würdigung nachbarlicher Interessen jeweils mit den öffentlichen Belangen vereinbar ist.

§ 21

Grünordnung auf Flächen mit besonderen Entwicklungsmaßnahmen

- (1) Der in der Planzeichnung als „Flächen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft“ festgesetzte Bereich ist als Trockenlebensraum für xerothermophile Arten anzulegen.
- (2) Innerhalb der „Flächen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft“ ist auf einem 5 m breiten Streifen angrenzend an die Bahnanlagen eine geschlossene Vegetationsdecke dauerhaft zu verhindern.

§ 22

Vogel- und Insektenschutz

- (1) Im gesamten Planungsgebiet ist bei großflächigen Glaselementen (ab 3 m²), Lärmschutzwänden, Absturzsicherungen, Übereckverglasungen und Fensterbändern den Belangen des Vogelschutzes Rechnung zu tragen. Diese sind in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde so zu gestalten, dass die Gefahr von Vogelschlag vermieden wird. Dies ist im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens nachzuweisen.
- (2) Für Außenbeleuchtungen sind ausschließlich nichtfängige Beleuchtungsanlagen zulässig, die aufgrund der Wellenlänge, der Farbtemperatur, der Leuchtpunkthöhe, des Abstrahlwinkels und der Ausrichtung des Lichtstrahls für nachtaktive Tiere unschädlich sind.

Es sind reflexionsarme Photovoltaik- und Solarthermiekollektoren zu verwenden. Die Anlagenelemente müssen dem neuesten Stand des Insektenschutzes bei PV-Anlagen entsprechen.

§ 23

In-Kraft-Treten

Der Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1956a tritt mit der Bekanntmachung gemäß § 10 Abs. 3 BauGB in Kraft.

Am

gez.

Anhang 1 zu § 2 Abs. 5 a)

Zentrenrelevante Sortimente:

Antiquitäten, Kunstgegenstände
Sanitätswaren
Baby- und Kinderartikel
Brillen und -zubehör, optische Erzeugnisse
Bücher
Büromaschinen, EDV, Telekommunikation
Elektrogeräte („weiße Ware“), Leuchten
Fahrräder
Foto, Fotozubehör
Glas, Porzellan, Keramik, Geschenkartikel, Haushaltswaren, Silberwaren
Lederwaren
Musikinstrumente, Musikalien
Oberbekleidung, Wäsche, Strümpfe, sonstige Bekleidung
Haus- und Heimtextilien, Stoffe, Kurzwaren, Handarbeitsbedarf
Schuhe
Spielwaren
Sport- und Campingartikel
Uhren, Schmuck
Unterhaltungselektronik („braune Ware“)

Nahversorgungsrelevante Sortimente:

Arzneimittel
Blumen (Schnittblumen)
Drogeriewaren, Parfüm, Kosmetika
Lebensmittel: Nahrungs- und Genussmittel, Reformwaren, Naturkost
Papierwaren, Bürobedarf, Schreibwaren, Schulbedarf
Wasch- und Putzmittel
Zeitungen, Zeitschriften

Nicht zentrenrelevante Sortimente:

Autozubehör, -teile, -reifen
Motorradzubehör, -teile, -reifen (inkl. Motorradbekleidung)
Badeinrichtung, Installationsmaterial, Sanitärerzeugnisse
Baumarktartikel, Bauelemente, Baustoffe, Eisenwaren
Boote und Zubehör
Brennstoffe, Holz und Holzmaterialien, Kohle, Mineralölerzeugnisse
Farben, Lacke, Tapeten, Teppiche, Bodenbeläge
Gartenartikel, Gartenbedarf, Pflanzen
Möbel, Küchen
Zooartikel, Tiere, Tiernahrung und -pflege

Begründung des Bebauungsplans mit Grünordnung

Inhaltsverzeichnis

1.	Planungsanlass und Beschlusslage	26
2.	Ausgangssituation	27
2.1.	Lage im Stadtgebiet, Größe und Eigentumsverhältnisse	27
2.2.	Städtebauliche Bestandsanalyse	28
2.3.	Erschließung.....	29
2.3.1.	Verkehrliche Erschließung.....	29
2.3.2.	Technische Infrastruktur	30
2.4.	Soziale Infrastruktur / Einzelhandel.....	30
2.5.	Grün- und Freiraumplanerische Situation	31
2.5.1.	Naturhaushalt	31
2.5.2.	Flora und Fauna.....	32
2.5.3.	Erholung und Freiflächensituation.....	33
2.6.	Vorbelastungen.....	33
2.7.	Planerische Ausgangslage	36
2.8.	Rechtliche Ausgangslage	37
3.	Planungsziele.....	39
3.1.	Städtebauliche Ziele	39
3.2.	Freiraumplanerische Ziele	39
3.3.	Verkehrsplanerische Ziele.....	39
4.	Planungskonzept.....	40
4.1.	Städtebauliche und landschaftsplanerische Grundidee / Masterplan.....	40
4.2.	Art der Nutzung.....	42
4.3.	Maß der Nutzung.....	44
4.4.	Höhenentwicklung, Wandhöhen, Höhenlage.....	45
4.5.	Bauweise	46
4.6.	Überbaubare Grundstücksfläche	47
4.7.	Fahrradabstellplätze	49
4.8.	Nebenanlagen	50
4.9.	Abstandsflächen; Belichtung und Besonnung.....	50
4.10.	Verkehrskonzept / verkehrliche Erschließung.....	51
4.11.	Gemeinschaftstiefgarage und Kfz-Stellplätze.....	53
4.12.	Dienstbarkeitsflächen.....	55
4.13.	Immissionsschutz.....	57
4.13.1.	Schutz vor Verkehrslärm.....	57

4.13.2.	Schutz vor Anlagenlärm	62
4.13.3.	Erschütterungsschutz und sekundärer Luftschall	64
4.13.4.	Elektromagnetische Immissionen	65
4.14.	Lufthygiene	65
4.15.	Dächer, Dachaufbauten sowie Gemeinschaftsdachgärten	66
4.16.	Werbeanlagen	68
4.17.	Geländemodellierungen, Aufschüttungen und Abgrabungen	69
4.18.	Einfriedungen	69
4.19.	Grünordnung	69
4.19.1.	Grünordnung allgemein	69
4.19.2.	Flächen mit besonderen Entwicklungsmaßnahmen	73
4.19.3.	Vogel - und Insektenschutz	74
4.20.	Klimakonzept	74
4.21.	Inklusion und Barrierefreiheit und Gender-Mainstreaming	77
4.22.	Brandschutz	78
5.	Wesentliche Auswirkungen	79
6.	Maßnahmen	80
6.1.	Gestaltungsleitfaden	80
6.2.	Sozialgerechte Bodennutzung / Grundvereinbarung	80
6.2.1.	Anwendbarkeit	80
6.2.2.	Abweichung von den Regelungen der Sozialen Bodennutzung	81
7.	Daten zum Bebauungsplan	82
8.	Grundlagen	83

1. Planungsanlass und Beschlusslage

Entlang der Bahnlinie München-Rosenheim nördlich des Ostbahnhofs stehen nach Verlagerung der ehemaligen bahnbetrieblichen Nutzungen Flächen für eine städtebauliche Neuordnung zur Verfügung. Vor dem Hintergrund des anhaltend hohen Bedarfs an Wohnraum und dem stadtentwicklungsplanerischen Ziel, in zentraler Lage und vom öffentlichen Personennahverkehr optimal erschlossenen Bereichen Gewerbeflächen anzubieten, soll das Areal, welches eines der wenigen noch vorhandenen Brachflächen im inneren Stadtgebiet der Landeshauptstadt darstellt, einer adäquaten Nutzung zugeführt werden; dies trotz schwieriger städtebaulicher Rahmenbedingungen.

Mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 30. 01 2008 (Sitzungsvorlage Nr. 02-08/ V 11428) wurde der bereits bestehende Aufstellungsbeschluss Nr. 1956 vom 28.07.2004 (Sitzungsvorlage Nr. 02-08/V 04564) auf den Bereich südlich des Haidenauplatzes bis zum Ostbahnhof mit seinen Planungszielen, erweitert. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wurde beauftragt, für den Gesamtbereich einen Bebauungsplan mit Grünordnung aufzustellen und den Flächennutzungsplan durch Berichtigung anzupassen.

Änderungen und Verzögerungen in Planung und Bau der 2. Stammstrecke führten dazu, dass erst im Jahr 2020 ein städtebaulicher und landschaftsplanerischer Wettbewerb als nicht offenes kooperatives Verfahren als Grundlage für die weitere Überplanung des südlich des Haidenauplatzes gelegenen Bereichs durchgeführt wurde. Mit Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 03.02.2021 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26/V 02353) hat der Stadtrat das Wettbewerbsergebnis zur Kenntnis genommen und die Verwaltung beauftragt, den Bebauungsplan auf Grundlage des ersten Preises im beschleunigten Verfahren (gemäß § 13a BauGB ohne Durchführung einer Umweltprüfung nach § 2 Absatz 4 BauGB) aufzustellen.

Der vorliegende Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1956a umfasst den südlichen Teilbereich der Fläche entlang der Orleansstraße südlich des Haidenauplatzes, für den die Freistellung von Bahnbetriebszwecken gem. § 23 AEG bereits weitestgehend erfolgt ist (siehe dazu auch Kapitel 2.8 Rechtliche Ausgangslage).

2. Ausgangssituation

2.1. Lage im Stadtgebiet, Größe und Eigentumsverhältnisse

Das Gebiet liegt im 5. Stadtbezirk Au-Haidhausen zwischen dem Haidenauplatz und dem Ostbahnhof. Im Westen wird es von der Orleansstraße begrenzt, im Osten von den Gleisanlagen des Bahnhof München Ost mit den S-Bahn-Gleisen und der Bahnlinie München – Rosenheim.

Das Gebiet wird in zwei Entwicklungsabschnitten (1. EA und 2. EA) realisiert. Aufgrund der Baumaßnahmen und Baustelleneinrichtungsflächen im Zusammenhang mit der 2. Stammstrecke kann der 2. EA erst zu einem späteren Zeitpunkt umgesetzt werden und ist nicht Gegenstand dieses Bebauungsplans. Der 1. EA nimmt in etwa die Hälfte des gesamten Gebiets in Anspruch und erstreckt sich vom Ostbahnhof bis nördlich der Spicherenstraße und stellt das Planungsgebiet dar.

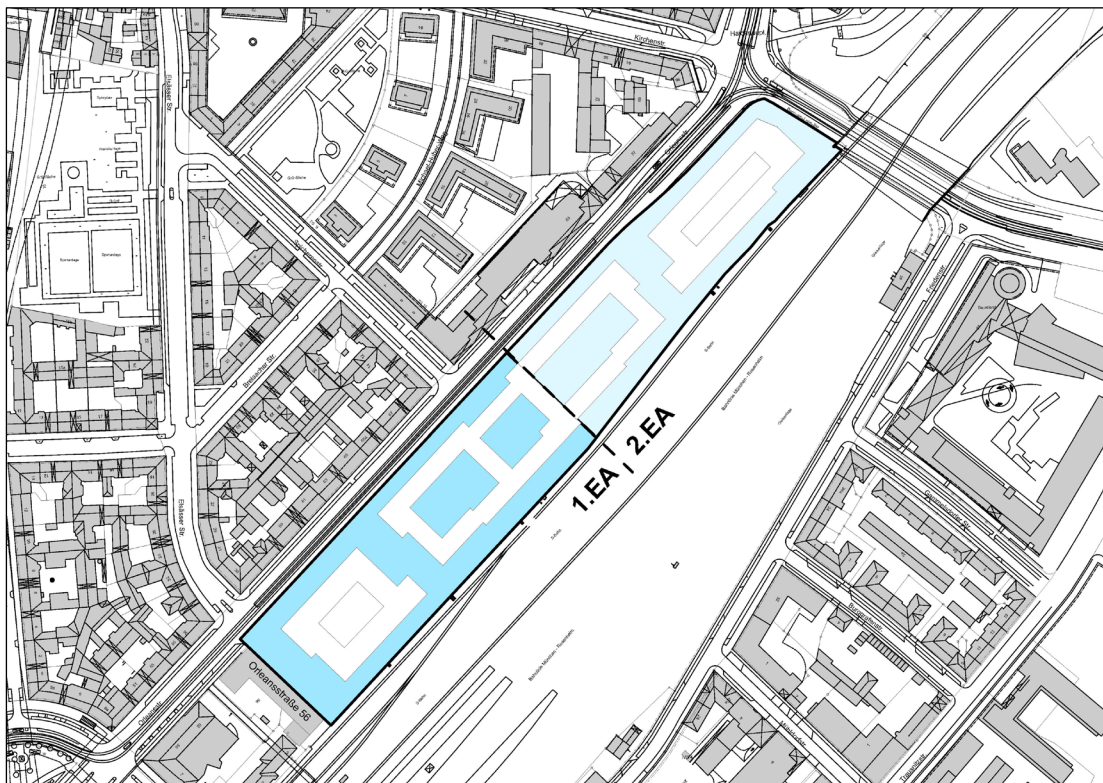


Abbildung 1: 1. und 2. Entwicklungsabschnitt (EA) (Dragomir Stadtplanung GmbH März 2023, Grundlage ©LHM)

Das Planungsgebiet hat eine Größe von ca. 2,1 ha und umfasst die Grundstücke mit den Flurnummern 18278/9, 18278/25, 18278/28, 18278/29 (Teilbereich), 18278/33, 18278/34, 18278/35, 18278/38, 18278/43, 18278/46, 18278/47, 18278/48, 18278/49, 18278/50, 18278/52, 18278/53, 18278/54, 18278/55, 18278/56, 18281, 18281/2, 18281/5, 18281/6, 18281/7, 18281/8, 18281/9 und 16528/1 (Teilbereich).

Das Grundstück mit der Flurnummer 16528/1 (Straßenverkehrsfläche Orleansstraße) befindet sich im städtischen Eigentum. Alle übrigen Grundstücke im Umgriff befinden sich im Eigentum der Orleanshöfe GmbH & Co KG.

2.2. Städtebauliche Bestandsanalyse

Planungsgebiet

Das Planungsgebiet wurde lange Zeit durch die Deutsche Bahn AG (DB InfraGO AG) und ihre historischen Vorgängerinnen als Rangierbahnhof und zur Zollabfertigung genutzt. Seitdem das Gelände aus der bahnbetrieblichen Nutzung entlassen ist, befinden sich auf einem Großteil der Fläche die Fahrzeugabstellflächen eines Kfz-Handels. Der südliche Teil des Planungsgebiets wird derzeit als Parkplatz, Baustelleneinrichtungsfläche und als temporärer Standplatz für Containeranlagen der S-Bahn München und der Bundespolizei genutzt. Gebäude sind auf dem Gelände nicht mehr vorhanden.

Umgebung

Unmittelbar südwestlich des Planungsgebiets befindet sich ein neu errichtetes fünfgeschossiges Bürogebäude, an das sich in Richtung Ostbahnhof weitere bestehende Büro- und Geschäftsgebäude mit unterschiedlichen gewerblichen Nutzungen anschließen.

Das Empfangsgebäude des Ostbahnhofs, welcher ein wichtiges Drehkreuz für den öffentlichen Nah- und Fernverkehr Münchens darstellt, liegt in ca. 300 m Entfernung.

Durch seine Nähe zum westlich gelegenen Stadtteilzentrum Haidhausen verfügt das Planungsgebiet über eine gute Anbindung an diverse Versorgungsangebote und zentrale Funktionen.

Unmittelbar nordwestlich der Orleansstraße schließt zwischen Orleansplatz und Spicherenstraße eine durchgängige gründerzeitliche Blockrandbebauung an, die überwiegend aus vier- bis fünfgeschossigen Wohngebäuden mit zum Teil kleinen gewerblichen Einheiten in den Erdgeschossen besteht. Die Körnigkeit des Blockrands wird durch die Aneinanderreihung von gebietstypischen Grundstücks- bzw. Gebäudebreiten geprägt. Nördlich der Spicherenstraße schließen mehrere größere Hotelkomplexe entlang der Orleansstraße mit fünf Geschossen an.

Südöstlich des Planungsgebiets liegen die weitläufigen Gleisanlagen der Bahnlinie München – Rosenheim. Durch diese Lage des Planungsgebiets im städtebaulichen Kontext von Haidhausen und entlang der Bahn wird dem Gebiet die Aufgabe der Ausformulierung einer neuen Stadtkante zugesprochen. Das Planungsgebiet markiert zudem die Stadteinfahrt am Ostbahnhof.

Das Planungsgebiet ist zukünftig von der Tunnelröhre für die 2. Stammstrecke zwischen Ostbahnhof und Leuchtenbergring betroffen, wird jedoch nur in einem kleinen Teilbereich in der nordöstlichen Ecke und in großer Tiefe tangiert.

In nordöstlicher Richtung schließt der Haidenauplatz an. Im Straßenbereich befindet sich eine kombinierte Tram- und Bushaltestelle. Nordöstlich des Haidenauplatzes (Knotenpunkt Berg-am- Laim-Straße / Orleansstraße / Grillparzerstraße / Kirchenstraße) befindet sich ein Bürokomplex mit fünf Geschossen.

2.3. Erschließung

2.3.1. Verkehrliche Erschließung

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Das Planungsgebiet ist über den Ostbahnhof sehr gut an den öffentlichen Personennahverkehr sowie den Fernverkehr angebunden. Neben der U-Bahnlinie halten hier auch alle S-Bahn-Linien. Zusätzlich besteht Anbindung zur Trambahn sowie diversen Buslinien, Nachtlinien und Expressbus-Linien. Der Bahnhof München Ost wird außerdem von Zügen des Regional- und Fernverkehrs angefahren.

An der Haltestelle Haidenauplatz, in ca. 300 m Entfernung in Richtung Norden, stehen ebenfalls die Trambahn sowie diverse Buslinien zur Verfügung.

Motorisierter Individualverkehr

Die verkehrliche Erschließung des Planungsgebiets erfolgt derzeit von der Orleansstraße aus über zwei Grundstückszufahrten auf Höhe der Elsässer Straße und nördlich der Spicherenstraße. Diese erlauben aufgrund der mittigen Trambahngleise nur das Erschließungsprinzip „rechts-rein, rechts-raus“.

Über die Orleansstraße und die Berg-am-Laim-Straße ist das Planungsgebiet an das Primärnetz gem. Verkehrsentwicklungsplan 2006 und damit an den Innsbrucker Ring (Bundesstraße 2 R) und die Kreillerstraße (Bundesstraße 304) angeschlossen. Damit liegt das Planungsgebiet direkt an örtlichen Hauptverkehrsstraßen mit maßgebender Verbindungsfunktion, womit eine gute verkehrliche Anbindung sichergestellt ist.

Die Verkehrszahlen im Bestand wurden aufgrund der zu erwartenden Verzerrungen durch die Corona-Pandemie nicht zum Zeitpunkt der Erstellung des Verkehrsgutachtens erhoben, sondern basieren auf Zählungen aus den Jahren 2014 und 2017 sowie den Werten aus dem Verkehrsmodell Analyse 2018 der Landeshauptstadt München. In der Orleansstraße ergibt sich daraus ein durchschnittliches werktägliches Verkehrsaufkommen (DTVw) von ca. 17.000 bis ca. 19.300 Kfz pro 24 Stunden. Auch die Auslastung der umliegenden Knotenpunkte im Bestand wurde der Analyse 2018 entnommen. Hier zeigt sich, dass insbesondere an den nördlich gelegenen Knotenpunkten Einsteinstraße und Berg-am-Laim-Straße in den Spitzenstunden bereits im Bestand die Qualitätsstufe QSV E mit mittleren Wartezeiten erreicht ist. Südlich des Planungsgebiets, im Bereich des Orleansplatzes und am Knotenpunkt Rosenheimer Straße, liegt die Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs in der Morgenspitzenstunde bei C (stabiler Verkehrszustand), in der Abendspitzenstunde verschlechtert sich dieser geringfügig.

Im Planungsumgriff sind auf der südlichen Straßenseite der Orleansstraße keine oberirdischen Parkplätze im öffentlichen Raum vorhanden.

Fuß- und Radverkehr

Entlang der Orleansstraße verläuft neben dem 2,5 m breiten Baumgraben im Planungsgebiet ein Rad- und Gehweg mit jeweils ca. 2,0 m Breite. Rad- und Gehweg verschmälern sich im Norden vor dem Haidenauplatz aufgrund der beengten Platzverhältnisse und der Böschung auf zusammen ca. 3,0 m. Auf der Nord-West-Seite der Orleansstraße wird der Radverkehr ab dem Haidenauplatz bis zum Orleansplatz auf der Fahrbahn geführt. Der Gehweg hat eine Breite von 2,5 m.

Außerhalb des Planungsumgriffs, direkt südlich des neuen Gebäudes Orleansstraße 56 verläuft eine Rampe (Fl.Nr. 18288/5) zur Fuß- und

Radunterführung unter den Bahngleisen in Richtung Friedenstraße auf der Ostseite des Bahnkörpers. Diese ist Teil des ausgeschilderten Radnetzes der LH München für die Anbindung der östlichen Stadtteile an die Innenstadt. Die Unterführung und der Radweg entlang der Orleansstraße sind im Verkehrsentwicklungsplan Radverkehr als Hauptroute ausgewiesen. Aus diesen Gründen ist der Abschnitt des Radwegs zwischen der Unterführung und dem Orleansplatz als Zwei-Richtungs-Radweg freigegeben.

2.3.2. Technische Infrastruktur

Das Planungsgebiet kann über die Orleansstraße an das Leitungsnetz der städtischen Versorgungsträger angeschlossen werden. Die Versorgung mit Strom, Erdgas und Wasser sowie die Abwasserentsorgung und der Anschluss an das Telekommunikationsnetz sind damit sichergestellt.

Südwestlich des Planungsgebiets verläuft im Bereich der Fuß- und Radwegeunterführung eine Fernwärmeleitung, über die das Planungsgebiet an das Fernwärmenetz der Stadtwerke München (SWM) angeschlossen werden kann.

Innerhalb des Planungsgebiets selbst verlaufen keine übergeordneten Leitungstrassen.

2.4. Soziale Infrastruktur / Einzelhandel

Westlich der Orleansstraße befinden sich im angrenzenden Stadtquartier Haidhausen verschiedene soziale Einrichtungen und Bildungseinrichtungen. Der ursächliche Bedarf an Betreuungsplätzen durch eine Kindertageseinrichtung muss aufgrund der Auslastung der vorhandenen Standorte im Planungsgebiet selbst gedeckt werden. Zuständige Sprengel-Grundschule des Planungsgebiets ist die Grundschule an der Flurstraße. Ein zusätzlicher Schulstandort wird durch den ursächlichen Bedarf nicht ausgelöst. Zur Sicherstellung der Versorgung sind gegebenenfalls eine Umsprengelung oder andere schulorganisatorische Maßnahmen zum Zeitpunkt der Realisierung vorzunehmen. Das Bildungsangebot wird durch weiterführende Schulen und der Katholischen Stiftungshochschule in Haidhausen ergänzt. Im Umkreis von etwa 1.000 m befinden sich das Alten- und Service Zentrum Haidhausens sowie zwei Pflegeheime.

Im Zentrenkonzept der Landeshauptstadt München ist das Stadtteilzentrum Haidhausen als eines der flächenmäßig größten bestehenden Stadtteilzentren festgeschrieben. Das Planungsgebiet liegt nicht innerhalb dieses Bereichs, grenzt jedoch unmittelbar an den östlichen Rand der im Zentrenkonzept dargestellten Fläche an.

Im südwestlich benachbarten Gebäudekomplex am Orleansplatz befinden sich diverse Einzelhandelsbetriebe, Dienstleistungs- und Gastronomieangebote. Entlang der Orleansstraße und in der Umgebung des Haidenauplatzes besteht ein Angebot an Gastronomie und kleinteiligem Einzelhandel.

Das künftige Planungsvorhaben kann in die vorhandenen Strukturen im Bereich Einzelhandel und Dienstleistungen sowie in die soziale Infrastruktur integriert werden. Lediglich im Bereich der Kindertageseinrichtungen muss der ursächliche Bedarf an Krippen- und Kindergartenplätzen im Planungsgebiet gedeckt werden.

2.5. Grün- und Freiraumplanerische Situation

2.5.1. Naturhaushalt

Naturraum und Topografie, Bodenverhältnisse

Das Planungsgebiet ist nahezu eben. Es liegt innerhalb des Naturraums der Münchner Schotterebene auf einer pleistozänen Lößlehm-Zunge und auf einer Meereshöhe von durchschnittlich ca. 531,5 m Normalhöhennull (NHN). Es befindet sich auf der sogenannten Föhringer Hochterrasse östlich der Isar, bestehend aus Hochterrassenschotter sowie Löß und Lehm. Natürliche ausgeprägte Reliefstrukturen fehlen. Durch die früheren Nutzungen und Bebauungen sind die natürlichen Bodenverhältnisse anthropogen überformt.

Versiegelung

Abgesehen von den Randbereichen entlang der Bahn und der Orleansstraße ist das Areal größtenteils versiegelt. Im nordöstlichen Teil befindet sich ein geschlossener Asphaltbelag, im südwestlichen Bereich eine Kombination aus Asphalt- und Schotterflächen. Der Anteil der im Bestand versiegelten Flächen beträgt im Planungsgebiet inklusive der anteiligen Straßenverkehrsfläche ca. 85 %.

Im Straßenraum der Orleansstraße sind Fahrbahn und Fahrradweg asphaltiert, der Gehweg ist mit Münchner Gehwegplatten hergestellt. Der ca. 2,5 m breite Baumgraben entlang der Orleansstraße ist als offene Rasenfläche hergestellt.

Hydrologie

Unter dem Gelände liegt der oberste Grundwasserleiter (GWL) aus quartären Kiesablagerungen. Die Unterkante (UK) des quartären Grundwasserleiters liegt im Durchschnitt bei ca. 518,0 mNN. Der mittlere Grundwasserflurabstand beträgt ca. 10 m (Mittlerer Grundwasserstand MW: 521,0 mNN). Das Grundwasser im Umfeld des Planungsgebiets fließt von Südosten nach Nordwesten und mit Gradienten zwischen 0,25 % bis 0,35 %.

Um den Einfluss einer Tiefgarage mit bis zu drei Untergeschossen auf die quartäre Grundwasserströmung vorab zu untersuchen, wurde ein hydrologisches Gutachten angefertigt. Daraus geht zusammenfassend hervor, dass die geplante und mit ihrer Stockwerkszahl auf die örtlichen Gegebenheiten ausgelegte Tiefgaragenbebauung im Planungsgebiet den sehr gut durchlässigen quartären Grundwasserleiter an keiner Stelle vollständig absperrt. Anströmendes Grundwasser kann die bauliche Anlage somit weitestgehend um- bzw. unterströmen. Im Südosten des Bauwerks entsteht ein Grundwasseraufstau (max. 16 cm), welcher sich weitgehend im Bereich der Gleisanlagen der Deutschen Bahn bewegt und im Rahmen des wasserrechtlichen Verfahrens behandelt wird.

Eine mögliche Wechselwirkung mit dem geplanten Tunnel der 2. Stammstrecke ist in diesem ersten Entwicklungsabschnitt nicht zu erwarten, da in Richtung Südwesten die geplanten Röhren unter das Quartär abtauchen.

Das Areal befindet sich (gemäß Kartendarstellung im Bayernatlas) nicht in einem hochwassergefährdeten Bereich. Oberflächengewässer sind nicht vorhanden.

Klima und meteorologische Verhältnisse

Das Planungsgebiet weist laut Stadtklimaanalyse aufgrund der hohen baulichen Dichte und dem hohen Versiegelungsgrad in der Umgebung im Bestand eine wenig günstige bis ungünstige bioklimatische Situation auf. Es liegt an einer übergeordneten Ventilationsbahn entlang der Bahngleise, hat für sich betrachtet jedoch keine besondere stadtklimatische Bedeutung, die einer Bebauung

entgegenstehen würde. Eine Ermittlung der Windrichtungshäufigkeit im Rahmen des Gutachtens zur Lufthygiene zeigt ein deutliches Maximum aus westlicher Richtung. Die mittlere Windgeschwindigkeit innerhalb des Planungsgebiets beträgt zwischen 0,3 m/s an der Orleansstraße und 1,1 m/s in der Nähe der Gleise.

2.5.2. Flora und Fauna

Vegetation und Biotopfunktion

Das Planungsgebiet liegt innerhalb des Geltungsbereichs der Baumschutzverordnung der Landeshauptstadt München. Im Umgriff befinden sich keine naturschutzfachlich geschützten Flächen.

Entlang der Orleansstraße befindet sich innerhalb des öffentlichen Straßenraums in einem eigenen Baumgraben zwischen Fahrbahn und Rad- bzw. Gehweg eine sehr dominante und straßenbildprägende Baumreihe. Dabei handelt es sich, neben einigen Neupflanzungen mit geringen Stammumfängen, großteils um Linden- und Ahornbestand mit Stammumfang von bis zu 223 cm; im Mittelwert ca. 170 cm.

Auf dem Planungsgebiet befindet sich noch weiterer Baumbestand, etwa auf Höhe der Spicherenstraße, bestehend aus sechs Steineichen und einer Winterlinde. Drei dieser Bäume weisen Stammumfänge von über 80 cm auf und sind damit gemäß der Baumschutzverordnung der Landeshauptstadt München geschützt.

Auf einem ca. 8 - 15 m breiten Streifen entlang der Bahnanlagen im Südosten des Planungsgebiets dominiert eine Ruderalpflanzengesellschaft aus u.a. Wilder Möhre (*Daucus carota* subsp. *carota*), Weißem Steinklee (*Melilotus albus*), Rosmarin-Weidenröschen (*Epilobium dodonaei*), Goldrute (*Solidago*), jungen Weiden (*Salix* sp.), Rotem Hartriegel (*Cornus sanguinea*), Johanniskraut (*Hypericum perforatum*), Schmetterlingsflieger (*Buddleja davidii*) und Nachtkerzen (*Oenothera* spec.).

Artenschutz

Zur Ermittlung des tatsächlichen und potenziellen Vorkommens gemeinschaftsrechtlich geschützter Arten (alle europäischen Vogelarten, Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie), und möglicher Auswirkungen des Vorhabens aus artenschutzrechtlicher Sicht, wurde eine spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP) durchgeführt. Die faunistischen Kartierungen ergaben, dass das Planungsgebiet nur gelegentlich kurz von einigen Fledermausarten als Jagdrevier genutzt oder überflogen wird. Hinweise auf Quartiere oder stark frequentierte Flugkorridore ergaben sich nicht. Reptilienarten konnten im Untersuchungsgebiet nicht festgestellt werden.

Insgesamt wurden während der Untersuchungen sieben weit verbreitete Vogelarten angetroffen: Hausrotschwanz, Amsel, Kohlmeise, Haussperling, Bachstelze, Mauersegler und Rabenkrähe. Ein sicherer Brutnachweis ergab sich nur für den Hausrotschwanz und die Rabenkrähe. In den Linden entlang der Orleansstraße wird das Vorkommen von Bruthöhlen vermutet. Brutvorkommen saP-relevanter Arten wurden nicht festgestellt.

Im Planungsgebiet wurden diverse Insektenarten erfasst. Darunter die nach BNatSchG besonders geschützten (jedoch nicht saP-relevanten) Heuschreckenarten Blauflügelige Ödlandschrecke und Blauflügelige Sandschrecke. Bei den Schmetterlingen konnten ausschließlich weit verbreitete und häufige Arten kartiert werden. Von den zehn angetroffenen Wildbienenarten steht die Große Erdhummel auf der Roten Liste der besonders gefährdeten Arten.

Während das Planungsgebiet insgesamt für Fledermäuse und Vögel nur

untergeordnete und für Reptilien derzeit keine Bedeutung hat, sind die ruderal geprägten Teilflächen entlang der Bahnanlagen von hoher naturschutzfachlicher Bedeutung für Heuschrecken und mittlerer Bedeutung für Wildbienen.

2.5.3. Erholung und Freifächensituation

Das Planungsgebiet weist derzeit aufgrund seiner Nutzung als Kfz-Verkaufsfläche und Baustelleneinrichtungsfläche der DB InfraGO AG keine Flächen für Erholungsnutzung auf. Hinsichtlich der Versorgung mit öffentlichen Grün- und Freifächens weist der Stadtteil Haidhausen insgesamt deutliche Defizite auf.

Der Hypopark sowie der Haidenaupark als nächstgelegene öffentliche Grünflächen befinden sich in ca. 300 m Entfernung im Nord-Westen des Planungsgebiets und sind über die Elsässer Straße bzw. die Spicherenstraße erreichbar. Die Grünanlagen an der Flurstraße befinden sich in nördlicher Richtung in ca. 500 m Entfernung. In ca. 900 m Entfernung im Nord-Westen befindet sich die Grünfläche am Johannisplatz rund um die Kirche St. Johann Baptist.

2.6. Vorbelastungen

Verkehrslärm

Das Planungsgebiet unterliegt durch seine räumliche Position zwischen den Gleisanlagen und der Orleansstraße mit Kfz-Verkehr und Trambahn erheblichen Lärmimmissionen aus dem Straßen- und Schienenverkehr.

Gemäß den Ergebnissen des Schallgutachtens treten im Prognose-Nullfall die höchsten Verkehrslärmpegel entlang der Bahnstrecke mit bis zu 75/71 dB(A) Tag/Nacht auf. Entlang der Orleansstraße betragen die Beurteilungspegel durch Verkehrslärm bis zu 74/67 dB(A) Tag/Nacht. Die Grenzwerte der Gesundheitsgefährdung für eine Wohnnutzung sowie für Büronutzung werden demnach deutlich überschritten.

Anlagenlärm

Relevante Anlagenlärmimmissionen gehen von den Hotel- und Freischankanlagen entlang der Orleansstraße sowie dem benachbarten Gebäudekomplex am Orleansplatz mit diversen Einzelhandelsbetrieben, Dienstleistungs- und Gastronomieangeboten sowie von den Bahnbetriebsanlagen auf dem Gleisfeld, den Abstellanlagen der S-Bahn und der Verladestation Auto-Reisezug am Ostbahnhof aus und wirken auf das Planungsgebiet ein.

Die Beurteilungspegel des zu berücksichtigen Anlagen-/Gewerbelärms betragen im Planungsgebiet bis zu 53/50 dB(A) Tag/Nacht. Somit werden die Immissionsrichtwerte der TA Lärm für Kerngebiete von 60/45 dB(A) bzw. für Urbane Gebiete von 63/45 dB(A) tagsüber eingehalten und nachts um bis zu 5 dB(A) überschritten. Ursächlich für die Überschreitung sind die Abstellanlagen der S-Bahn (DB-Abstellanlage).

Erschütterung / sekundärer Luftschall

Aufgrund der Lage des Planungsgebiets unmittelbar an den Gleisanlagen, der Trambahntrasse und der künftigen unterirdischen 2. Stammstrecke sind Vorbelastungen durch Erschütterungen auf dem gesamten Areal vorhanden.

Elektromagnetische Immissionen

Aufgrund der räumlichen Nähe zu den ober- und unterirdischen Bahnanlagen am Münchner Ostbahnhof und zur Trambahn auf der Orleansstraße wurden die elektrischen und magnetischen Felder untersucht. Dabei wurden auch die zukünftigen Einwirkungen der geplanten 2. Stammstrecke berücksichtigt.

Luftschadstoffbelastung

Die lufthygienische Situation im Planungsgebiet wird neben der allgemeinen Hintergrundbelastung vor allem durch die verkehrsbedingten Immissionen aus dem umliegenden Straßennetz und die windklimatische Situation geprägt. Die Hintergrundbelastung mit Luftschadstoffen für die Gesamtstadt, insbesondere bezogen auf die Werte für Stickstoffdioxid (NO₂) und Schwebstaub (PM₁₀ und PM_{2,5}), ist im Verlauf der letzten Jahre deutlich zurückgegangen. Zur Beurteilung der Luftschadstoffbelastung wurde ein Gutachten angefertigt.

Altlasten und Kampfmittel

Es sind derzeit keine Altlasten auf dem Areal bekannt und keine Altlastverdachtsfälle verzeichnet. Allerdings sind im Gutachten Teilbereiche aufgrund der langjährigen bahnspezifischen Nutzung als Fläche mit schädlichen Bodenveränderungen gekennzeichnet. Gegebenenfalls erforderliche Maßnahmen sind in der begleitenden Grundvereinbarung abschließend geregelt.

Das Vorkommen von Kampfmitteln auf dem Gelände kann aufgrund der räumlichen Nähe zu den Bahnanlagen und zum Ostbahnhof nicht ausgeschlossen werden. Entsprechend sind vor der Durchführung von Bodenarbeiten aller Art Kampfmittelsondierungen mit geeigneten technischen Verfahren durchzuführen.

Schutzzonen für Bahnanlagen

Entlang der gleisseitigen Grenze des Planungsgebiets verläuft eine derzeit noch luftverlegte Speiseleitung der DB InfraGo AG. In der zugehörigen Leitungsschutzzone dürfen im Abstand von 7 m von der Leitungsachse keine Gebäude oder höhere Einbauten errichtet werden. Zusätzlich dürfen im Bereich der Schutzzonen der Leitungsmasten innerhalb von 5 m Abstand zum Mastfundament keine baulichen oder sonstigen Maßnahmen durchgeführt werden, die die Standsicherheit der Masten gefährden könnten. Die Schutzzonen werden berücksichtigt.

Im Bereich der Gleisschutzzone des zum Planungsgebiet nächstgelegenen Gleises (Gleis 311) ist ein Streifen von 6 m von höherem Bewuchs und Gehölzen freizuhalten. In einem Sicherheitsabstand von 3,3 m zur Gleisachse sind keine Einbauten erlaubt.

Bauliche Einschränkungen durch die im Bau befindliche 2. Stammstrecke

Der Großteil der Bautätigkeiten im Zusammenhang mit der 2. Stammstrecke findet im Bereich des zukünftig geplanten zweiten Entwicklungsabschnitts statt. Dennoch ergeben sich auch im Geltungsbereich des Bebauungsplans während der Bauphase temporäre bauliche Einschränkungen.

Auf den Grundstücken entlang der Bahngleise muss im Bereich der Flurnummern 18278/34, 18278/54, 18278/56 und 18278/38 ein 5,0 m breiter Streifen als Baustraße zur Verfügung gestellt werden. Für An- und Abtransporte der Baustoffe und Anlagenteile wird zudem eine Zu- und Ausfahrt in die Orleansstraße gegenüber der Elsässer Straße erforderlich. Die Transportwege dürfen nicht beeinträchtigt werden.

Allerdings kann aufgrund einer privatrechtlichen Vereinbarung zwischen DB InfraGO AG und der Planungsbegünstigten eine Übergangszone, die ca. 4,0 m über den Geltungsbereich des Bebauungsplans hinausreicht, für bauzeitliche

Maßnahmen wie Verbauten oder Lärmschutzwände von der Planungsbegünstigten genutzt werden.

Der bisher gültige Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 AEG für das Vorhaben „Neubau einer 2. Stammstrecke München, Planfeststellungsabschnitt (PFA) 3 neu, München-Ost, Bereich westliches Isarufer bis östlich S-Bahnhof Leuchtenbergring mit Haltepunkt Ostbahnhof (tief)“ wurde durch die Rechtskraft des Planfeststellungsabschnitt PFA 3 Ost, Aktenzeichen: 651pps/002-2019#002 „PFA 3 Ost der 2. Stammstrecke München“ (Bahn-km 107,853-110,711 der Strecke 5547 Bhf München Laim-München Leuchtenbergring Bft in der Landeshauptstadt München) am 29.12.2023 ersetzt. Der Umgriff des PFA3 Ost ist in der folgenden Abbildung dargestellt.

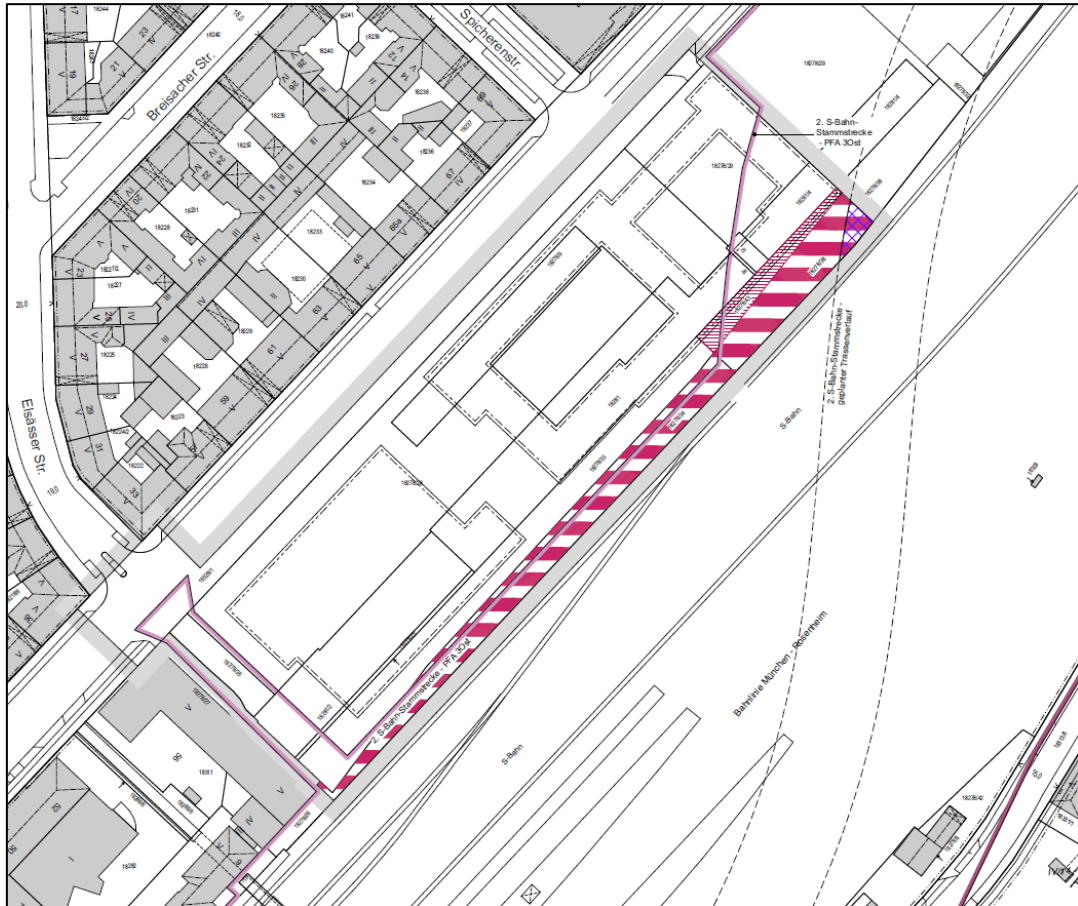


Abbildung 2: Planfeststellungsumgriff und bahnrechtlich gewidmete Flächen (Dragomir Stadtplanung GmbH März 2023, Grundlage ©LHM)

2.7. Planerische Ausgangslage

2.7.1. Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung

Das Planungsgebiet ist im Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung als Bahnfläche dargestellt. Überlagert wird das Planungsgebiet von der in der integrierten Landschaftsplanung aufgenommenen Darstellung „Maßnahme zur Verbesserung der Grünausstattung“. Entlang der Orleansstraße ist eine lineare Signatur für „Alleen“ dargestellt. Hierbei handelt es sich um die in Teilen vorhandene Baumreihe entlang des westlichen Planungsumgriffs. Westlich der Orleansstraße schließen ein allgemeines Wohngebiet und im nördlichen Teil ein Kerngebiet an. Nach Süd-Osten schließen Bahnflächen an, die von der landschaftsplanerischen Darstellung „übergeordnete Grünbeziehung“ überlagert werden. Daran anschließend, auf der gegenüberliegenden Seite der Bahnanlagen, erstrecken sich Gewerbegebiete sowie ein kleines Kerngebiet an.

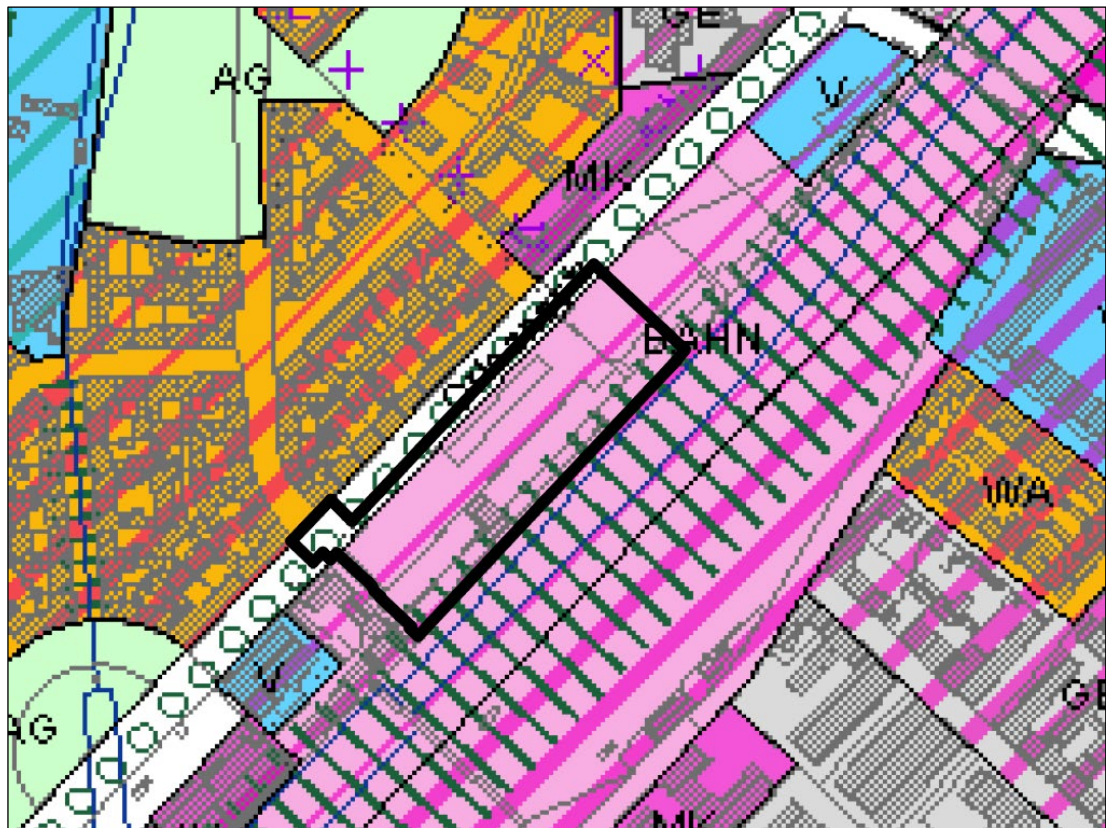


Abbildung 3: Ausschnitt Flächennutzungsplan (Dragomir Stadtplanung GmbH März 2023, Grundlage ©LHM)

2.7.2. Planfeststellungsbeschluss zur 2. Stammstrecke

Das Planungsgebiet liegt nach wie vor im Einwirkungsbereich des Planfeststellungsbeschlusses zur 2. Stammstrecke. Da der nördliche Teilbereich noch auf absehbare Zeit durch Baustelleneinrichtungsflächen und bauliche Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Bau der 2. Stammstrecke in Anspruch genommen wird, wurde das Planungsgebiet zwischen Ostbahnhof und Haidenauplatz in zwei Entwicklungsabschnitte aufgeteilt. Auf die Ausführungen unter Ziffer 2.6 bzw. 2.8. Einschränkungen durch die in Bau befindliche 2. Stammstrecke wird verwiesen.

2.7.3. Bisherige Planungsverfahren

Das Planungsgebiet war seit dem Jahr 1996 mit der eingeleiteten städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme für die von Bahnnutzung freigewordenen Flächen im weitreichenden Umfeld des Ostbahnhofes mehrfach Gegenstand von städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerben. Mit einem gutachterlichen Planungsverfahren 2006 wurde die städtebauliche Entwicklung konkretisiert und der bestehende Aufstellungsbeschluss für den nördlich gelegenen Bebauungsplan Nr. 1956 auf das Planungsgebiet erweitert.

Erhebliche Verzögerungen bei Planung und Genehmigung der 2. Stammstrecke führten dazu, dass für das Planungsgebiet erst seit dem Jahr 2016 die Voraussetzungen für die Durchführung der kommunalen Bauleitplanung vorliegen. Mit dem vorrangigen Planungsziel, trotz schwieriger stadtplanerischer Rahmenbedingungen einen nicht nur unwesentlichen Teil des Planungsgebiets für Wohnnutzung zu entwickeln, wurde im Jahr 2020 ein weiterer städtebaulicher und landschaftsplanerischer Wettbewerb durchgeführt. Der aus dem Wettbewerbsergebnis weiterentwickelte städtebauliche Entwurf (Masterplan) für das Planungsgebiet und seinen nördlichen Anschluss dient als Grundlage für die Aufstellung des Bebauungsplans mit Grünordnung (Siehe Kapitel 4.1 Städtebauliche und Landschaftsplanerische Grundidee / Masterplan).

2.8. Rechtliche Ausgangslage

Planungsrecht

Das Planungsgebiet ist derzeit planungsrechtlich nach § 34 BauGB in Verbindung mit § 8 BauNVO zu beurteilen.

Rechtsverbindliche Bebauungspläne im Umfeld

Südwestlich besteht außerhalb des Planungsumgriffs der Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1707 Kirchen-, Spicheren-, Orleans-, Balan-, Rabi-, Franziskaner-, Stein-, Keller-, Innere Wiener Straße, Sckell-, Max-Plank- und Schloßstraße, der die Zulässigkeit von Schank- und Speisewirtschaften im Bestand regelt. Die Änderung dieses Bebauungsplans ist mit Beschluss zur Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 2171 angekündigt. Im Süden, im Bereich des Gebäudes des Ostbahnhofes, liegt der Bebauungsplan Nr. 1367 Ostbahnhofgelände bis zur Rosenheimer Straße, Orleansplatz und Orleansstraße, der die Zulässigkeit und Nutzungsbeschränkungen des Kerngebiets am Orleansplatz sowie eine Gemeinbedarfsfläche „Berufsbildungszentrum Fachoberschule“ im Eckbereich Orleansplatz/Orleansstraße regelt. Im Nordwesten grenzt der Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1878 Orleans-, Spicheren-, Elsässer und Kirchenstraße an das Plangebiet. Dieser setzt direkt angrenzend eine öffentliche Verkehrsfläche sowie eine Kerngebietsnutzung fest.

Denkmalschutz

Im Planungsgebiet selbst befinden sich keine denkmalgeschützten Gebäude. Es grenzt im Bereich der öffentlichen Straßenverkehrsfläche an das Ensemble Ostbahnhofviertel. Das im Nord-Westen angrenzende Gründerzeitviertel Haidhausen ist das bedeutendste Beispiel des geometrischen Städtebaus der Gründerzeit in München und steht deshalb als Ganzes unter Ensembleschutz. Innerhalb des Viertels befinden sich darüber hinaus zahlreiche Baudenkmäler, unter anderem die dem Planungsgebiet gegenüberliegenden Gebäude in der Orleansstraße 69 und Gebäude in der Elsässer Straße. Bei diesen Baudenkmälern handelt es sich um Mietshäuser im Stil des Renaissancebaus. In den dahinter anschließenden Hofstrukturen befinden sich weitere Gebäude, die in der Denkmalliste der

Landeshauptstadt München aufgenommen sind.

Es befinden sich keine Bodendenkmäler im Planungsgebiet oder daran angrenzend.

Satzungen und Verordnungen der Landeshauptstadt München

Satzungen und Verordnungen der Landeshauptstadt München haben weiterhin Gültigkeit und sind im Rahmen der Baugenehmigung zu beachten.

Grundstücke mit bahnrechtlichen Bindungen

Die ehemals zu Bahnzwecken genutzten Flurstücke innerhalb des Geltungsbereichs sind größtenteils bereits von Bahnbetriebszwecken freigestellt. Lediglich die Grundstücke mit den Flurnummern 18278/34, 18278/43, 18278/54, 18278/56 und 18278/38 im nordöstlichen Bereich des Planungsgebiets unterliegen gemäß dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) noch Bahnbetriebszwecken und stehen daher nicht uneingeschränkt für eine Überplanung zur Verfügung.

Im Zusammenhang mit den Baumaßnahmen zur 2. Stammstrecke soll im Bereich der Flurnummern 18278/34, 18278/54, 18278/56 und 18278/38 eine Baustraße der DB InfraGO AG zur Andienung der Baustellenbereiche weiter nördlich verlaufen. Auf der Flurnummer 18278/38 steht zudem der Mast 10-7 der gleisseitig verlaufenden Bahnstromleitung. Langfristig ist für die DB InfraGO AG nur ein Pflegeweg von 5,0 m Breite freizuhalten (vgl. Kapitel 4.12. Dienstbarkeitsflächen).

Die weiterhin Bahnbetriebszwecken unterliegenden Flächen mit den Flurnummern 18278/34, 18278/54, 18278/56 und 18278/38 werden so überplant, dass die Festsetzungen mit den Bahnbetriebszwecken konform sind bzw. die Festsetzungen zur Fläche mit besonderen Entwicklungsmaßnahmen (siehe Kapitel 4.19.2) erst zu einem späteren Zeitpunkt wirksam werden, wenn die Flächen nicht mehr ihre Funktion als Baustraße erfüllen müssen.

Im Zusammenhang mit dem Bahnbetrieb sind im Bereich des Planungsgebiets im Grundbuch Dienstbarkeiten zugunsten der DB InfraGO AG bzw. der DB Energie GmbH eingetragen.

Darunter fallen entlang der bahnorientierten Grundstücksseite Geh- und Fahrrechte zu Oberleitungsmasten, zu Signalkabeltrögen und zur 5kV-Speiseleitung. Damit verbunden sind ein Einfriedungsduldungs-, ein Immissionsduldungs-, ein Kabelanlagen-, ein Starkstromkabel-, ein Telekommunikationslinien- sowie ein Eisenbahntunnelrecht.

3. Planungsziele

Für das Planungsgebiet werden folgende planerische Ziele für Städtebau, Freiraum und Verkehr verfolgt:

3.1. Städtebauliche Ziele

- Entwicklung eines innerstädtischen vielfältigen Quartiers mit Büros und Wohnungsangeboten für unterschiedliche Bevölkerungs- und Einkommensgruppen
- Ausbilden einer charakteristischen Stadtkante zwischen der Orleansstraße und der Bahntrasse unter Berücksichtigung des Maßstabes der Strukturen Haidhausens einerseits und der Bedeutung als Stadteinfahrt zum Ostbahnhof andererseits
- Schaffung einer Nutzungsmischung aus Wohnen, Dienstleistung, Büronutzung, Einzelhandel, Gastronomie sowie Integration einer Kindertageseinrichtung (Kita) in das Planungskonzept
- Schaffung eines qualitätvollen Quartierzugangs und Errichtung unterirdischer Erschließungsflächen als Voraussetzung für ausreichende Flächenangebote zum Bau lärmresistenter Baustrukturen
- Schaffung einer lärmresistenten Hofstruktur zu den östlich gelegenen Bahngleisen und zur Orleansstraße
- Entwicklung eines städtebaulichen Konzepts im Sinne der Nachhaltigkeit und der Energieeffizienz mit der Zielsetzung eines möglichst klimaneutralen Quartiers

3.2. Freiraumplanerische Ziele

- weitestgehender Erhalt und Integration des Baumbestands entlang der Orleansstraße
- innovative Lösungsansätze für vielseitig nutzbare, differenziert und qualitativ gestaltetete gemeinschaftliche Grün- und Freiflächen mit Erholungs- und Aufenthaltsqualität unter anderem in Form von Dachgärten
- Schaffung einer guten bioklimatischen Aufenthaltsqualität in den Innenhöfen
- Schaffung von attraktiven Fußwegeverbindungen innerhalb des Planungsgebiets
- Schaffung einer qualitätvollen und möglichst störungsfreien Zone ökologischer Vernetzung entlang der Bahnlinie
- Integration von Klimaanpassungsmaßnahmen sowie Maßnahmen zum nachhaltigen Regenwassermanagement nach dem Schwammstadt-Prinzip zur Förderung des naturnahen Wasserhaushaltes (inkl. Verdunstung)

3.3. Verkehrsplanerische Ziele

- Verbesserung für den Fuß- und Radverkehr durch einen breiteren Geh- und Zweirichtungsradweg entlang des Planungsgebiets
- Verbesserung der Fuß- und Radwegequerung über die Orleansstraße und Anbindung nach Haidhausen
- Unterbringung der Stellplätze in einer Gemeinschaftstiefgarage und deren Anbindung über zwei getrennte Zu- und Ausfahrten
- Reduzierung der oberirdischen Verkehre durch weitestgehende Belieferung der Kita, des kleinteiligen Einzelhandels und der Müllentsorgung über die Tiefgarage
- Erstellung eines Mobilitätskonzeptes zur Stärkung der Nutzung des ÖPNV und des Fuß- und Radverkehrs

4. Planungskonzept



Abbildung 4: Masterplan Gesamtareal (TELEINTERNETCAFE GmbH mit Treibhaus Landschaftsarchitektur, Februar 2023)

4.1. Städtebauliche und landschaftsplanerische Grundidee / Masterplan

Der Bereich zwischen Ostbahnhof und Haidenauplatz wird (unter dem Namen Orleanshöfe) in zwei Abschnitten entwickelt. Der aus dem Wettbewerbsentwurf entwickelte Masterplan sichert eine einheitliche städtebauliche und landschaftsplanerische Grundidee für die Entwicklung des gesamten Areals. Die abschnittsweise Realisierung war bereits im Wettbewerb Grundvoraussetzung. Damit einhergehend ist die Sicherstellung einer separaten Erschließung sowie die selbstständige, abschnittsbezogene Lösung von beispielsweise immissionsschutzrechtlichen Herausforderungen in beiden Entwicklungsabschnitten.

Die neue Bebauung soll als vielfältiger Stadtbaustein entwickelt werden, der sorgfältig in den bestehenden Kontext von Haidhausen eingebettet wird. Das städtebauliche Konzept reagiert auf die hohen Lärmeinwirkungen der Umgebung, ohne dabei das Areal abzuschirmen. Ziel ist ein durchlässiges Quartier, das im menschlichen Maßstab ausformuliert wird und lebendige Schnittstellen zur

Nachbarschaft aufweist. Gegliederte Baukörper, vielfältige Freiraumangebote und ein kleinteiliger Nutzungsmix sollen zu einem alltagstauglichen Quartier mit kurzen Wegen und lebendigen Stadträumen beitragen. Der städtebauliche Entwurf aus Hofstrukturen mit der dazwischenliegenden Quartiersnische sowie die ausdifferenzierte Höhenentwicklung geben dem Quartier seinen Rahmen. Die geplante Ausgestaltung von Einzelgebäuden innerhalb der Hofstruktur sorgt für eine gestalterische Vielfalt im Quartier und nimmt die Körnigkeit der Umgebungsbebauung auf.

Bebauung und Nutzung

Der städtebauliche und landschaftsplanerische Entwurf sieht Blockstrukturen mit lärmgeschützten Innenhöfen vor. Den Quartiersauftakt am Ostbahnhof und am Haidenauplatz (2.EA) bildet jeweils ein Gewerbeblock. Im zentralen Bereich wird ein Gefüge aus drei Wohnblöcken mit zwei integrierten Kindertageseinrichtungen verortet. Pro Entwicklungsabschnitt wird ein Standort realisiert. Eine durchgehende, überhöhte Erdgeschosszone mit gewerblichen, sozialen und quartiersbezogenen Nutzungen soll die kommunikative Schnittstelle zwischen Gebäude und Freiraum bilden und für ein attraktives, urbanes Lebensumfeld sorgen. Eine verspringende Bebauungskante soll zur Gliederung der Bebauungsstruktur und zu einer Verzahnung mit dem Stadtraum beitragen. Ein differenziertes Höhenspiel wird eingesetzt, um eine abwechslungsreiche Silhouette auszubilden. Die Höhenentwicklung orientiert sich im Wesentlichen an den Höhen der Umgebung. Am Haidenauplatz (2. EA), im Kreuzungsbereich Berg-am-Laim-Straße und Orleansstraße, entsteht ein Hochpunkt (zwölf Geschosse), welcher den Auftakt des Quartiers in Richtung Norden markiert. Der Hochpunkt beachtet dabei die Ausrichtung an der Achse der östlichen Berg-am-Laim-Straße, um die Wirkung der Straßenachse und die Sicht auf die Kirche St. Johann Baptist nicht zu beeinträchtigen. Eine Beeinträchtigung der Wirkung von bestehenden baulichen Hochpunkten ist nicht auszumachen. Markante Bereiche im neuen Quartier werden durch weitere niedrigere Hochpunkte betont, Staffelgeschosse unterstützen ein kleinteiliges Erscheinungsbild in der Horizontalen wie Vertikalen.

Freiraum

Die Freiräume werden als vernetztes Freiraumgerüst konzipiert, welches für den Charakter des Quartiers prägend ist. Auf unterschiedlichen Ebenen sollen vielfältige Angebote verortet werden, sodass im dichten und urbanen Kontext qualitätsvolle grüne Erholungs- und Aufenthaltsorte entstehen. Ein besonderes Freiraumelement stellen die beiden sogenannten Quartiersnischen (1. + 2. EA) dar. Dieser zwischen Orleansstraße und Gleisanlagen durchgesteckte Freiraum fördert spannungsvolle Blickbeziehungen zwischen Orleansstraße und Gleisanlagen und verknüpft das Areal mit der Nachbarschaft. Die südliche Quartiersnische wird als öffentlich zugänglicher, mit Bäumen überstellter, nachbarschaftlicher Begegnungsort gestaltet und durch angrenzende Erdgeschossnutzungen wie z.B. kleinteiligen Einzelhandel und Gastronomie aktiviert. Innerhalb dieser Quartiersnische soll zudem ein dauerhafter Erinnerungsort für die Widerstandsgruppe Weiße Rose mit einem Teilstück des rückgebauten „Weiße-Rose-Zauns“ verortet werden. In der Quartiersnische kann ein angemessener Erinnerungsort mit der Möglichkeit zum Innehalten ausgebildet werden.

Die Innenhöfe sollen als lärmgeschützte, intensiv begrünte und gemeinschaftlich nutzbare Freiräume eine besondere Aufenthaltsqualität für die Bewohnerschaft aufweisen. Nicht unterbaute Bereiche in den Wohnhöfen sollen eine nachhaltige Bepflanzung mit Großbäumen ermöglichen und einen grünen Charakter der Höfe fördern. Auf den Gebäuden soll eine großzügige, gemeinschaftlich genutzte Dachlandschaft gestaltet werden, die das ebenerdige Freiraumangebot um

zusätzliche, gut besonnte und lärmgeschützte Flächen erweitert.

Aufgrund der städtebaulichen Dichte und des Grundstückszuschnitts sind im Planungsgebiet keine öffentlichen Grünflächen vorgesehen. Um die öffentliche Grün- und Freiflächenversorgung zu gewährleisten, werden Kompensationsmaßnahmen im räumlichen Zusammenhang mit dem Planungsgebiet realisiert. Es ist geplant, außerhalb des Planungsgebiets die vorhandene öffentliche Grünfläche am Johannisplatz aufzuwerten, aktuellen Nutzer*inneninteressen anzupassen, zu erweitern und gendergerecht neu zu gestalten.

Entlang des Gleiskörpers wird eine Zone ökologischer Vernetzung (ZÖV) vorgesehen, um einen extensiven Vegetationsstandort entlang der Bahnanlagen zu entwickeln mit der dafür typischen Flora, die einen Lebensraum für xerothermophile Fauna darstellt und so den Biodiversitätsaspekt in das Gesamtkonzept einbindet.

Der wertvolle Baumbestand entlang der Orleansstraße wird weitgehend erhalten und in die Planung integriert. Zusätzliche Begrünungsmaßnahmen in den Gehwegen und Sitzelemente steigern die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum.

Erschließung

Die verkehrliche Erschließung des Quartiers erfolgt über eine unterirdische Erschließungsachse. Hierüber werden nicht nur die Stellplätze für das gesamte Quartier erschlossen, sondern auch weitere Erschließungsnotwendigkeiten wie Hol- und Bringverkehre der Kita, Besucher*innenverkehre und die Müllentsorgung abgewickelt. Die Tiefgarage wird über zwei Zu- und Ausfahrten erschlossen. Mit Realisierung des 2. EA folgt eine dritte Zufahrt. Innerhalb des 1. EA wird in der Tiefgarage ein Überhang an Stellplätzen hergestellt, der für den zukünftigen Stellplatznachweis des 2. EA herangezogen werden soll. Bei der Ausgestaltung der Verkehrsflächen im Bereich des 2. EA wurden die derzeit geltenden verkehrsplanerischen Belange hinsichtlich Fuß- und Radverkehr sowie ein barrierefreier Ausbau der Tram- und Bushaltestelle berücksichtigt. Innerhalb des Quartiers sind alle Wege fußläufig erschlossen. Die Erreichbarkeit mit dem Fahrrad z.B. zu den Fahrradabstellplätzen wird im Quartier durch kurze und damit attraktive Anbindungen gewährleistet.

4.2. Art der Nutzung

Zentrales Ziel der Planung ist die Schaffung eines urbanen Stadtquartiers, welches mit seiner Nutzungsvielfalt und -dichte der gut integrierten Lage und der verkehrsinfrastrukturell hervorragenden Anbindung des Planungsgebiets optimal gerecht wird.

Das Planungsgebiet wird in die Gebietskategorien Urbanes Gebiet (MU) und Kerngebiet (MK) aufgeteilt, wobei im MU der Schwerpunkt der Nutzung auf Wohnen liegt, während im MK vor allem gewerbliche Nutzungen vorherrschen. Die Abgrenzung der Baugrundstücke stellt dabei sicher, dass die Grundstücke selbstständig bebaubar sind und insbesondere keine Abhängigkeiten in Bezug auf die Abstandsflächen bestehen.

Zur Belebung des öffentlichen Raums soll die Erdgeschosszone im gesamten Planungsgebiet vorrangig mit aktiven gewerblichen Nutzungen, insbesondere Einzelhandel, Gastronomie und Dienstleistung, belegt werden. Um betriebliche Abläufe wie z.B. Anlieferung und Kundenverkehr zu erleichtern und die gewünschte Nutzungsmischung im neuen Quartier sicherzustellen, sind diese im gesamten Planungsgebiet in den Obergeschossen und in den Untergeschossen

ausgeschlossen. Ausgeschlossen werden grundsätzlich bestimmte Arten von Vergnügungsstätten sowie Spielhallen, da diese dem gewünschten Gebietscharakter eines stadtbildprägenden Wohn- und Geschäftsquartiers nicht entsprechen sowie dem Schutz der Wohnnutzung zuwiderlaufen.

Im MU soll der nordöstliche Baukörper vorrangig dem Wohnen mit den dazugehörigen sozialen Infrastrukturen dienen, während der südwestliche Teilbereich im direkten Anschluss an das angrenzende MK ausschließlich für Büros und sonstige gewerbliche Nutzungen vorgesehen ist. Entsprechend wird das MU in die zwei Teilbaugebiete MU (Nord) und MU (Süd) gegliedert, um die unterschiedlichen Anforderungen der jeweils vorherrschenden Hauptnutzung differenziert berücksichtigen zu können. Durch diese Aufteilung kann zudem ein verträglicher Übergang zwischen dem nutzungsintensiven Gebiet um den Ostbahnhof in eine vom Wohnen geprägte Nutzung geschaffen werden sowie in den beiden Teilbaugebieten spezifische Festsetzungen zu deren Ausgestaltung getroffen werden.

Wohnen wird im Teilbaugebiet MU (Nord) erst ab dem ersten Obergeschoss zugelassen. Damit wird zum einen die Wohnqualität und die dafür notwendige Einhaltung der Privatsphäre in dieser belebten Wohnlage sichergestellt und zum anderen unzureichende Wohnverhältnisse in den stark von Immissionen und Verschattung betroffenen Gebäudebereichen ausgeschlossen. Um wohnungsbezogene Räumlichkeiten (Gemeinschaftsräume, Nebenanlagen) in der Nähe der dazugehörigen Wohnungen zu verorten und verträglich im Gebäude unterzubringen, sind diese stattdessen im Erdgeschoss entlang der gleisseitigen Gebäuderiegel anzuordnen.

Zur Deckung des ursächlichen Bedarfs und des Umgebungsbedarfs an Betreuungsplätzen ist im Teilbaugebiet MU (Nord) eine Kita mit 3 Kinderkrippen- und 3 Kindergartengruppen mit 1.180 m² Geschossfläche und dazugehöriger Außenspielfläche im Umfang von 900 m² zu integrieren. Diese ist im Erdgeschoss und ersten Obergeschoss angeordnet, um im Erdgeschoss insbesondere zur Orleansstraße, wie bereits beschrieben, weiterhin einen belebten öffentlichen Raum gestalten zu können. Aufgrund der Anforderungen an die Zugänglichkeit in direkter Zuordnung zur im Plan dargestellten Außenspielfläche ist die Kita im größeren der beiden Wohnhöfe anzuordnen. Der Bring- und Holverkehr wird über die Tiefgarage abgehandelt, da oberirdisch keine Flächen für Stellplätze im öffentlichen Straßenraum zur Verfügung gestellt werden können.

Mobilfunkanlagen werden im Teilbaugebiet MU (Nord) ausgeschlossen, da diese den geringen Freiflächen und deren hohen Anforderungen an die Freiraumqualität für die Wohnnutzung entgegenstehen.

Im Teilbaugebiet MU (Süd) wird die Büro- und Verwaltungsnutzung im Erdgeschoss ausgeschlossen, um die Quartiersnische durch aktive Nutzungen entsprechend ihrer Funktion zu bespielen. Neben dem bereits genannten Einzelhandel und der Gastronomie gehören dazu auch sonstige gewerbliche Nutzungen, die dem Quartier zugutekommen (z.B. eine Quartierszentrale). Um die eingangs beschriebene Nutzungsverteilung zu gewährleisten, ist Wohnnutzung im Teilbaugebiet MU (Süd) unzulässig. Diese Aufteilung der Nutzungen sichert einen verträglichen städtebaulichen Übergang und die Unterteilung in unterschiedlich wahrnehmbare Abschnitte, die zu einer Adressausbildung beitragen. Durch die Festsetzungen für Nicht-Wohnnutzungen im MU wird ein Nicht-Wohnnutzungsanteil von ca. 30% erreicht und damit eine vielseitige Nutzungsmischung, die dem Gebietscharakter gerecht wird.

Im südwestlichen Bereich des Planungsgebiets wird ein MK festgesetzt mit einem Schwerpunkt auf gewerbliche Nutzungen. Hier können in unmittelbarer Nähe zum

Ostbahnhof und damit hervorragend an den öffentlichen Nahverkehr und sonstige städtische Infrastrukturen angebundene Arbeitsplätze geschaffen werden. Das MK ermöglicht zudem im Erdgeschoss die Ansiedlung eines großflächigen Einzelhandelsbetriebs zur Ergänzung des wohnortnahen Nahversorgungsangebots des neuen Stadtquartiers und der näheren Umgebung. Um die bestehenden zentrenrelevanten Angebote im angrenzenden Stadtteilzentrum Haidhausen zu sichern und dauerhaft zu stärken, sind im MK nur Einzelhandelsbetriebe mit nahversorgungsrelevantem Kernsortiment zulässig. Eine Büronutzung ist im MK im Erdgeschoss nur in der nicht öffentlich wirksamen Stichstraße und entlang der Gleisanlagen zulässig, um entlang der Orleansstraße sich dem Straßenraum öffnende und belebende Nutzungen unterzubringen.

Aufgrund der städtebaulich prominenten innerstädtischen Lage, den hohen Ansprüchen an das Erscheinungsbild und die Qualität des Wohn- und Arbeitsumfelds sowie um zusätzliche Immissionsbelastungen zu vermeiden, sind Tankstellen im MK ausgeschlossen. Ebenso sind Parkhäuser ausgeschlossen, da die zentral gelegene und gut angebundene Fläche vollständig für attraktive Nutzungen zur Verfügung stehen soll und keine zusätzlichen oberirdischen Lärmbelastungen erzeugt werden sollen.

4.3. Maß der Nutzung

Das Maß der baulichen Nutzung wird in den Baugebieten jeweils über die Festsetzung einer zulässigen Grundfläche (GRZ), Festsetzungen zur maximalen Geschossfläche (GFZ), zur Anzahl der Vollgeschosse sowie durch die Festsetzung von Wandhöhen geregelt. Es soll bewusst eine hohe bauliche Dichte ermöglicht werden, um die zentral gelegenen und städtebaulich gut integrierten Flächen möglichst effizient zu nutzen.

Um die Erschließungsflächen für das Planungsgebiet, die erforderlichen Stellplätze für PKW und Fahrräder sowie sonstige Anlagen und Einrichtungen, z.B. Anlieferbereiche, Flächen für Mülltonnen und zur Müllentsorgung durch die AWM, flächensparend und ohne Beeinträchtigung der Freianlagen unterzubringen, sind diese vollständig in der Tiefgarage angeordnet. Aus diesem Grund ist eine weitgehend vollständige Unterbauung des Planungsgebiets erforderlich. Um dies zu ermöglichen, wird für die Baugebiete eine Überschreitung der GR durch Anlagen nach § 19 Abs. 4 BauNVO zugelassen, die im MU über die Überschreitungsmöglichkeiten nach BauNVO hinausgeht. Die Überschreitung ist unter anderem deshalb vertretbar, weil das Planungsgebiet bereits im Bestand weitgehend versiegelt ist. Eventuell nachteilige Auswirkungen des hohen Versiegelungs- und Nutzungsgrades sollen durch geeignete grünordnerische Festsetzungen, unter anderem zur Begrünung der Dachflächen, zur erhöhten Überdeckung der Tiefgarage, zur Freihaltung von Teilbereichen von Unterbauung zur Pflanzung von Großbäumen und der Einrichtung einer Zone ökologischer Vernetzung gemindert werden (vgl. Kapitel 4.19 Grünordnung). Die Unterbringung der Erschließungsanlagen in der Tiefgarage ermöglicht zudem die Ausbildung einer Hofstruktur für die Wohnbebauung, die gesunde Wohnverhältnisse trotz der hohen Immissionsbelastung ermöglicht.

Zur Realisierung einer bodennahen Stegkonstruktion entlang der Gebäude auf Seite des Gleisfeldes, die als zusätzliche attraktive Wegeverbindung für das Quartier dient, darf die festgesetzte Grundfläche in den Teilbaugebieten des Urbanen Gebiets MU (Nord) und MU (Süd) zusätzlich in geringem Umfang überschritten werden.

Um die Nutzung der Dachflächen als Dachgarten nicht in Konkurrenz zu nutzbaren Wohnflächen zu setzen, bleiben bei der Ermittlung der Geschossfläche im

Teilbaugebiet MU (Nord) zwei zulässige Dachausstiege zur barrierefreien Erschließung der gemeinschaftlich nutzbaren Dachflächen unberücksichtigt. Neben den beiden zulässigen Dachausstiegen können die gemeinschaftlich genutzten Dachflächen über Austritte aus höherliegenden Geschossen erreicht werden.

Loggien, Balkone und Balkonloggien, die aus Schallschutzgründen verglast werden müssen, bleiben bei der Ermittlung der Geschossfläche unberücksichtigt, wenn sie nicht beheizt und thermisch vom Wohnraum getrennt sind. Es soll damit sichergestellt werden, dass das festgesetzte Höchstmaß an zulässiger Geschossfläche in Anbetracht der knappen Bauraumausweisung dem Angebot von nutzbarer Wohnfläche zugutekommt.

Die Orientierungswerte für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung werden sowohl im MK als auch im Teilbaugebiet MU (Süd) eingehalten. Für das Teilbaugebiet MU (Nord) werden die Orientierungswerte der GFZ überschritten. Die hohe Dichte im Teilbaugebiet MU (Nord) wird durch geeignete Erholungsflächen in den Innenhöfen bzw. auf dem Dach ausgeglichen. Nachdem die Zone ökologischer Vernetzung nicht Teil des Baugrundstücks ist, wurde diese bei der Ermittlung der GRZ und GFZ nicht mit eingerechnet.

Baugebiet	Nettobau- land	GF max.	GFZ max.	GR max. § 19 Abs. 2 BauNVO	GRZ max. § 19 Abs. 2 BauNVO
MK	4.754 m ²	10.250 m ²	2,16	2.950 m ²	0,62
MU (Süd)	2.021 m ²	4.950 m ²	2,45	1.050 m ²	0,52
MU (Nord)	8.111 m ²	28.150 m ²	3,47	4.700 m ²	0,58

4.4. Höhenentwicklung, Wandhöhen, Höhenlage

Die jeweils festgesetzte Anzahl an Vollgeschossen orientiert sich entlang der Orleansstraße an der Traufhöhe der näheren Umgebung. Darüber hinaus sollen, als Teil des städtebaulichen Grundkonzepts, an ausgewählten Ecksituationen der Hofgebäude städtebauliche Dominanten gesetzt werden. Hier wird punktuell eine höhere Geschosszahl von bis zu acht Vollgeschossen ermöglicht. Im vorwiegend für Wohnnutzung vorgesehenen Teilbaugebiet MU (Nord) ist unter anderem aus Lärmschutzgründen entlang der Bahn eine höhere Bebauung mit sieben Vollgeschossen festgesetzt. Zur Gewährleistung des Lärmschutzes in den Innenhöfen ist die Geschossigkeit überwiegend als zwingendes Maß festgesetzt. Um das städtebaulich gewünschte variable Höhenspiel der Baukörper noch zu verstärken, werden in Teilabschnitten entlang der Orleansstraße und zum Innenhof Festsetzungen zur Ausbildung von Rücksprüngen in einer Tiefe von 2,0 m getroffen.

Um in der weiteren Planung eine gewisse Flexibilität bei der Grundrissplanung oder aus anderen technischen Gründen zu gewährleisten, kann von der festgesetzten Abgrenzung unterschiedlicher Höhenentwicklung abgewichen werden. Die neben der Anzahl der Vollgeschosse festgesetzten Wandhöhen beziehen sich auf den festgesetzten Höhenbezugspunkt an der Orleansstraße 531,5 m NHN. Die jeweilige Wandhöhe entspricht der Oberkante der Attika. Durch das Festsetzen der Höchstmaße der Wandhöhen wird der sensiblen Lage in unmittelbarer Nähe zum unter Ensembleschutz stehenden Gründerzeitviertel Haidhausen Rechnung getragen und außerdem eine differenzierte Höhenentwicklung sowohl zur Orleansstraße als auch zur Gleisseite sichergestellt. Die unterschiedlichen Wandhöhen der Hochpunkte ergeben sich aus den erforderlichen Belichtungsmöglichkeiten in der Quartiersnische.

Um entlang der Orleansstraße und in der Quartiersnische ein einheitliches städtebauliches Bild der Erdgeschosszone zu generieren, wird eine Mindestgeschosshöhe für das Erdgeschoss festgesetzt, mit der zudem ausreichende Höhen für die gewünschten urbanen Nicht-Wohnnutzungen ermöglicht werden. Im MK und im Teilbaugebiet MU (Süd) werden damit die erforderlichen Raumhöhen der dortigen Nutzungen ermöglicht und nach allen Installationen eine lichte Raumhöhe von mindestens 3,7 m erreicht.

Im Teilbaugebiet MU (Nord) wird durch die Festsetzung ebenfalls eine ausreichend hohe lichte Raumhöhe sichergestellt, die die festgesetzten Nicht-Wohnnutzungen im Erdgeschoss ermöglichen.

Im Sinne eines barrierefreien Anschlusses an die Erschließungsfläche und um unattraktive Anschlussstellen zu vermeiden, sind entlang der Orleansstraße und in der Stichstraße und der Quartiersnische die Oberkanten des Erdgeschossfußbodens, welcher der Oberkante Fertigfußboden entspricht, höhengleich über der angrenzenden Erschließungsfläche anzuschließen.

4.5. Bauweise

Die vorgesehene Baustruktur ermöglicht eine effiziente Nutzung der innerstädtischen Flächen im Sinne der nachhaltigen Innenentwicklung und schafft gleichzeitig die Grundlagen für die Ausgestaltung eines qualitativollen und räumlich differenzierten Wohn- und Arbeitsumfeldes.

Auf dem schmalen Grundstück werden gemäß Planzeichnung knappe Bauräume definiert. Dies begründet sich zum einen in der dadurch sichergestellten ausreichenden Breite für den Fuß- und Radverkehr entlang der Orleansstraße sowie der Ausbildung eines naturschutzfachlich notwendigen, mindestens 12,0 m breiten Streifens als Abstand zur Bahn inklusive einem 2,0 m breiten Streifen zum Unterhalt der Fassade. Im Sinne einer attraktiven und ausreichend dimensionierten Gestaltung der Quartiersnische und der Stichstraße sowie ausreichend großer Höfe, welche vielseitige Nutzungsansprüche abdecken, sind die Bauräume auch in Richtung Norden und Süden eng um die vorgeschlagenen Baukörper gezogen, lediglich ein geringer Spielraum ermöglicht es, in der Realisierung flexibel auf die Grundrissgestaltung reagieren zu können. Der Versatz der Baugrenze am gleisseitigen Baukörper im MU (Nord) ist ein städtebaulich wichtiges, die Abwicklungslänge der Randbebauung gliederndes Architekturelement. Es wird daher an der Gleisseite etwa mittig des südlichen Innenhofs ein zwingender Gebäudeversatz festgesetzt.

Die Bauraumtiefen bzw. die dadurch definierten maximalen Gebäudetiefen betragen im Teilbaugebiet MU (Nord) und damit im Bereich des Wohnungsbaus in der Regel 12,5 m. Davon abweichend beträgt die Gebäudetiefe an den Eckpunkten 16,0 m bzw. 17,5 m sowie im Nord-Westen entlang der Orleansstraße im Erdgeschoss nur 10,0 m und in den Obergeschossen bis zu 11,0 m. Durch die Regelgebäudetiefe von 12,5 m kann bei der Grundrissplanung mit durchgesteckten Wohnungen gearbeitet werden, die eine lärmabgewandte Seite der Wohnungen in Richtung Innenhof gewährleistet. Durch die aus Baugrenzen und Baulinien definierte Hofstruktur können lärmgeschützte Wohnbereiche und wohnungsnah nutzbare Freiräume für die Bewohner*innen geschaffen werden.

Um sicherzustellen, dass die Anforderungen an Lärmschutz und der private Charakter der Freiflächen in den Innenhöfen zuverlässig gewahrt bleiben, ist die Bebauung innerhalb der Baufenster ohne Zwischenräume zu errichten. Um den nahtlosen Anschluss an den für den zweiten Bauabschnitt und die spätere Fortführung der geschlossenen Bebauung vorzubereiten, ist zudem an der nordöstlichen Grenze des räumlichen Geltungsbereichs, mit Ausnahme des

fünfgeschossigen Querriegels, Grenzanbau vorgesehen. Die betreffende Grenze ist im Rahmen der Neuordnung und Zusammenfassung der Grundstücke zu einem Baugrundstück neu zu bilden.

Um die räumliche und funktionale Durchlässigkeit der Höfe für die Bewohner*innen und die Durchfahrbarkeit für den Unterhalt der Kitafreiflächen zu gewährleisten, werden mehrere Durchgänge an den Querriegeln festgesetzt. Die große lichte Breite des Durchgangs zwischen den beiden Höfen im Teilbaugebiet MU (Nord) sichert eine optische Verbindung der beiden Höfe und trägt so zu einem großzügigen Freiraumempfinden bei. In diesem Durchgang können Spielmöglichkeiten im Sinne der wohnungsnahen Spielplätze entsprechend Art. 7 der Bayerischen Bauordnung hergestellt werden. Außerdem können durch diesen großzügigen Durchgang weitere Erholungsflächen im Quartiersinneren gesichert und Begegnungsräume zwischen den Höfen geschaffen werden. Damit sowohl die Bewohner*innen des Teilbaugebiets MU (Nord) als auch Beschäftigte und Besucher*innen im MK auf den überbauten Innenhof des MKs gelangen können, wird eine ausreichend große, attraktive Treppenanlage festgesetzt. Die differenzierten Maßgaben in den Festsetzungen dienen dazu, den Treppenaufgang mit einem einladenden und offenen Charakter auszubilden.

Außerdem ist im Teilbaugebiet MU (Nord) zur Sicherung eines direkten Zugangs in den Innenhof auf der Nordseite entlang der Kitafreifläche ein Rücksprung im Erdgeschoss herzustellen. Eine ausreichend große Bewegungsfreiheit ist durch die festgesetzte Mindestbreite gewährleistet. Mit diesem Rücksprung ist sichergestellt, dass die Bewohner*innen des Gebäuderiegels entlang der Einzäunung der Kitafreifläche die Kinderspielflächen im Innenhof ohne die Nutzung der öffentlichen Verkehrsfläche erreichen können.

Zur Ausbildung von Orten des Ankommens und als Öffnung und Einladung in das Quartier werden im MK und im Teilbaugebiet MU (Süd) Rücksprünge festgesetzt. Für eine mögliche Unterbringung von Fahrradstellplätzen, zur Nutzung als großzügiger Witterungsschutz und um eine städtebauliche Wirkung auf das Raumgefühl bei der hohen städtebaulichen Dichte zu erreichen, werden Mindestmaße für die Tiefe und Länge der Rücksprünge festgesetzt. Durch die Unterbringung von Fahrrädern in diesen Rücksprüngen wird der anschließende Freiraum von dieser Nutzung entlastet und kann der Erholungsnutzung dienen. Die genaue Lage wird nicht festgesetzt, um Freiräume in der Ausgestaltung der weiteren Planung zu lassen.

4.6. Überbaubare Grundstücksfläche

Auf Grund der hohen baulichen Dichte im Planungsgebiet generell und insbesondere in den Innenhöfen des Teilbaugebiets MU (Nord), die eine Vielzahl an Nutzungen und Funktionen abbilden müssen, werden differenzierte Festsetzungen zur überbaubaren Grundstücksfläche getroffen. Diese dienen der bestmöglichen Ausnutzung der zur Verfügung stehenden Freiräume sowie der Wohnqualität vor allem in den lärmgeschützten Innenhöfen unter Wahrung der städtebaulich gewünschten Struktur und der benötigten Belichtung aller Bereiche. Aus diesem Grund werden Auskragungen von Bauteilen in Länge und Breite begrenzt. Dabei werden gesonderte Festsetzungen in den Innenhöfen für das erste Obergeschoss getroffen, um die Belichtungsverhältnisse in der Erdgeschosszone nicht zusätzlich zu belasten. Ab dem zweiten Obergeschoss sind in den Innenhöfen im Teilbaugebiet MU (Nord) wiederum Auskragungen mit größerer Tiefe zulässig, um lärmgeschützte, private Freibereiche entwickeln zu können.

Ebenso wird im Teilbaugebiet MU (Nord) die Überschreitung der Baugrenzen und

Baulinien nach außen in der Tiefe und der Breite beschränkt, um insbesondere zur Orleansstraße und zur Quartiersnische einen luftigen und offenen öffentlichen und halböffentlichen Raum zu gewährleisten.

Die Baugrenze entlang der Orleansstraße im MU (Nord) kann ab dem ersten Obergeschoss überschritten werden. Mit der Freihaltung dieser Erdgeschosszone wird eine Aufweitung des öffentlichen Raumes an dieser Stelle dennoch gesichert.

Um eine vielseitig gut nutzbare Freifläche für die Kita zu sichern, ist im Bereich der hinweislich in der Planzeichnung dargestellten Kitafreifläche die Überschreitung der Baugrenze für Terrassen in einer bedarfsgerechten Größe zulässig. Um in der Grundrissgestaltung möglichst flexibel zu sein und die Rettung aus dem ersten Obergeschoss sicherzustellen, darf die Baugrenze zur Ausbildung eines Balkons zu Rettungszwecken und durch eine Fluchttreppe überschritten werden.

Entlang der Gleisanlage dürfen die Baugrenzen im MU (Süd) und MU (Nord) durch einen Steg überschritten werden. Dieser dient der gleisseitigen Durchquerung des Gebiets, kann langfristig eine Verbindung zwischen den Quartiersnischen der beiden Entwicklungsabschnitte darstellen und ermöglicht Ein- und Ausblicke auf die Gleisanlage. Um die Funktion des Biotopverbundsystems nicht negativ zu beeinflussen, werden Festsetzungen zur Ausgestaltung des Stegs getroffen. Zur Ausbildung von barrierefreien Rampen, zur Anbindung an die Gebäude und funktionalen Abwicklung ist eine Überschreitung der festgesetzten Regelbreite in Teilbereichen zulässig.

Um die Belebung und Nutzung der Freiflächen im Bereich der Quartiersnische zu fördern, dürfen Baulinien in der Quartiersnische durch nichtüberdachte Terrassenflächen für bewirtschaftete Außensitzbereiche (Wirtsgärten) im Zusammenhang mit einem Gastronomiebetrieb überschritten werden. Um die Quartiersnische überwiegend für die Nutzung der Bewohner*innen des Quartiers zur Verfügung zu stellen, ist die Überschreitung durch eine festgesetzte maximale Terrassenfläche begrenzt.

Im MK und im Teilbaugebiet MU (Süd) können die Baugrenzen ebenfalls durch geringfügig auskragende Bauteile überschritten werden. Die zulässige Überschreitung soll zudem insbesondere architektonische Möglichkeiten zur Gliederung und Strukturierung der Fassaden eröffnen.

Um zusätzliche private Freiflächenangebote zu ermöglichen, darf zur Ausbildung der Loggien im gesamten Planungsgebiet von der Baulinie zurückgetreten werden.

Entlang der festgesetzten Baulinien ist in allen Baugebieten ein Zurücktreten von Gebäudeteilen im Erdgeschoss zugelassen, um die Ausbildung von witterungsgeschützten Eingangsbereichen zu ermöglichen. Hiermit kann eine belebte und abwechslungsreiche Gestaltung der Baustruktur erreicht werden. Auf Grund der Möglichkeit bzw. der Festsetzung von Rückschnitten im Erdgeschoss in den Eingangsbereichen und für eine einheitliche Gestaltung der Erdgeschosszone sind Vordächer im Planungsgebiet ausgeschlossen.

Die jeweilige Einzellänge von auskragenden Bauteilen ist dabei begrenzt, um eine zu gleichförmige Fassadengestaltung und eine negative räumliche Wirkung auf den öffentlichen Raum zu verhindern.

An den lärmexponierten Seiten des Teilbaugebiets MU (Nord) dürfen Baulinien und Baugrenzen durch Kastenfenster zum Schallschutz überschritten werden, da diese zur Sicherung gesunder Wohnverhältnisse in den Wohnungen beitragen.

Außerdem sind Einbringschächte für Trafoanlagen und Zuluftschächte zur Belüftung der Tiefgarage in geregeltem Maße außerhalb des Bauraumes zulässig.

Die gemäß Satzung zulässigen senkrecht zur Fassade laufenden Werbeanlagen sowie zur Verringerung von Rückstrahlflächen und als Anpassungsmaßnahme gegen den Klimawandel sind Rankkonstruktionen zur Realisierung der festgesetzten Fassadenbegrünung und Anlagen zur Nutzung solarer Strahlungsenergie ebenfalls in geregelter Umfang außerhalb der Bauräume zulässig. Zur Erweiterung des Angebots von Anlagen zur Nutzung solarer Strahlungsenergie sind diese ebenfalls an der Fassade außerhalb des Bauraums bis zu einer begrenzten Tiefe zulässig.

Zur Realisierung des Erinnerungsortes „Weiße Rose“ im Bereich der Quartiersnische ist eine bauliche Anlage außerhalb der festgesetzten Bauräume zulässig. Hiermit wird ein geeigneter Ort und Rahmen geschaffen, um an die Widerstandsgruppe zu erinnern. Der Zaun entlang der Orleansstraße, welcher im Hintergrund eines der bekanntesten Fotos der Gruppe zu sehen ist, kann auf Grund der angestrebten Entwicklung nicht erhalten werden. Durch die Versetzung eines Teilstücks des Zauns in die Quartiersnische wird jedoch ein Ort des Innehaltens geschaffen.

Außerhalb der Bauräume wird eine Wertstoffsammelstelle im Bereich der Stichstraße ermöglicht, die der Entsorgung im Quartier dient.

4.7. Fahrradabstellplätze

Ein gut erreichbares, attraktives Fahrradabstellplatzangebot für alle Baugebiete bildet eine tragende Säule für die Akzeptanz und dadurch stetige Nutzung des Fahrrads.

Hierzu gehören großteils wettergeschützte Fahrradabstellplätze, die möglichst einfach erreichbar sind und unterschiedlichen Anforderungen der Nutzerschaft Rechnung tragen. Das Spektrum umfasst einerseits Nutzergruppen, die für möglichst sichere, abschließbare und geschützte Stellplätze auch etwas weitere Wege in Kauf nehmen, daneben Stellplätze für Personen, die anstelle eines Autos mehrere Fahrräder besitzen, die ebenfalls untergebracht und gleichzeitig mit relativ geringem Zeitaufwand zugänglich sein sollen. Hierzu gehören beispielsweise junge Familien, die Lastenfahrräder und Kinderanhänger wohnungsnah und mit ausreichendem Bewegungsraum nutzen wollen. Damit die Abstellplätze ohne größeren Zeit- und Kraftaufwand genutzt werden können, sollen die unterzubringenden Fahrradabstellplätze vorzugsweise in den bahnseitigen Erdgeschossbereich integriert werden.

Besonderes Augenmerk gilt den Fahrrad- und Lastenradabstellplätzen für die Kindertageseinrichtung. Diese sollen getrennt von den Stellplätzen der Wohnungen oberirdisch und eingangsnah angeordnet werden können.

In den Baugebieten ist für Wohnnutzungen je Baugrundstück mindestens ein Fahrradstellplatz je 28,75 m² Wohnfläche herzustellen. Dies wird abweichend von der Fahrradabstellplatzsatzung der Landeshauptstadt München vom Oktober 2020 festgesetzt, in der für Wohnnutzung ein Fahrradabstellplatz je 40 m² vorgesehen ist. Grund hierfür ist, dass wegen des Mobilitätskonzepts nur 0,7 der notwendigen Kfz-Stellplätze für den Wohnungsbau hergestellt werden müssen. Wenn aufgrund eines zusätzlichen Mobilitätskonzepts im Bauantragsverfahren die Kfz-Stellplatzzahl weiter reduziert wird, ist die Zahl der Fahrradabstellplätze entsprechend anzuheben. Abgesehen von dieser abweichenden Regelung bleiben die Regelungen der Fahrradabstellplatzsatzung (FabS) der Landeshauptstadt München unberührt.

Der nachzuweisende Gesamtbedarf, der sich aus den Fahrradabstellanlagen für das Wohnen und aus den jeweils anzusetzenden Stellplatzschlüsseln für Nichtwohnnutzungen ergibt, ist überwiegend ebenerdig innerhalb der Gebäude

integriert. Ein geringer Anteil darf jedoch im Untergeschoss untergebracht werden. Die Fahrradabstellanlagen sind im Erdgeschoss des gleisseitigen Gebäuderiegels MU (Nord) nachzuweisen, damit diese gut erreichbar und bequem nutzbar sind. Zusätzlich sollen Lademöglichkeiten für Pedelecs und Stellplätze für Lastenräder bereitgestellt werden.

Die in § 5 Abs. 1 der FabS definierte leichte und verkehrssichere Erreichbarkeit der Stellplätze ist gegeben, wenn befahrbare Fahrradrampen mit einer Neigung von maximal 6% geplant werden. Zudem müssen die Rampen breit genug und baulich geeignet sein, um Fahrräder mit Anhängern bzw. dreirädrige Fahrräder zu schieben. Alternativ zur Rampe kann die verkehrssichere, leichte und damit zugleich barrierefreie Erreichbarkeit auch durch einen ausreichend groß dimensionierten Lastenaufzug oder eine Bikesafe-Anlage sichergestellt werden.

4.8. Nebenanlagen

Um trotz der städtebaulich gewünschten hohen Nutzungsdichte der Baugebiete eine hochwertige Gestaltung und hohe Aufenthaltsqualität der Freiflächen zu ermöglichen, sind erforderliche Nebenanlagen außerhalb der Bauräume ausgeschlossen und überwiegend innerhalb der Gebäude oder unterirdisch innerhalb der Fläche für die Gemeinschaftstiefgarage unterzubringen.

Die Nebenanlagen in den Außenspielflächen der Kita und die nach Art. 7 Abs. 3 der Bayerischen Bauordnung zu errichtenden Kinderspielplätze dürfen, um ihren Zweck zu erfüllen, in den ausschließlich außerhalb der Bauräume gelegenen Freianlagen errichtet werden.

Eine zusätzliche Ausnahme bilden insgesamt 116 Fahrradabstellplätze inklusive Angebote für Lastenräder, welche oberirdisch außerhalb der Bauräume errichtet werden können. Darunter fallen die Kurzzeitstellplätze für Einzelhandel und die Kita sowie Besucher*innenstellplätze für Wohnungen, welche für das kurzzeitige Abstellen von Fahrrädern sowie aus Gründen der praktischen und komfortablen Nutzbarkeit in der Nähe der jeweiligen Eingangsbereiche hergestellt werden. Diese sind offen und ohne Überdachung auszuführen, um den freiraumplanerischen Grundzügen einer offenen Gestaltung der Innenhöfe entsprechen zu können und damit keine baulichen Elemente die Höfe zusätzlich einschränken. Da im öffentlichen Straßenraum der Schlüssel von 1 Besucher-Fahradabstellplatz je 10 Wohneinheiten gemäß Beschluss der Vollversammlung der Landeshauptstadt München „Gesamtkonzeption Fahrradparken in München“ (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 08684) vom 23.01.2019 aufgrund der zur Verfügung stehenden Flächen nicht erreicht werden kann, wird das Angebot innerhalb des Quartiers auf diese Weise an geeigneter Stelle unterbracht werden.

Im Planungsgebiet sind zur energetischen Nutzung des Grundwassers und damit einer nachhaltigen Energieversorgung des Quartiers, Brunnenanlagen und deren notwendige Leitungen auch außerhalb des Bauraumes zulässig.

4.9. Abstandsflächen; Belichtung und Besonnung

Die erforderlichen Abstandsflächen im Planungsgebiet sind gemäß Art. 6 Abs. 5 der Bayerischen Bauordnung (BayBO) für Urbane Gebiete und Kerngebiete (0,4 H) eingehalten, um unter Wahrung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse eine dichte und der urbanen Umgebung angemessene Bebauungsstruktur zu ermöglichen. Ausnahme bildet die Anschlussstelle des Teilbaugebiets MU (Nord) in Richtung Norden, an der Grenzbebauung vorgeschrieben ist.

Um unabhängig von der Einhaltung der Abstandsflächen die Besonnungssituation insbesondere in den Innenhöfen detailliert zu prüfen, wurde eine Verschattungsuntersuchung durchgeführt. Dabei zeigt sich, dass nicht alle Fassaden im Planungsgebiet an den Beurteilungstagen (01. Februar und 21. März) gemäß der DIN EN 17037 in Gänze eine ausreichende Besonnung von mindestens 1,5 Stunden erfahren. (Abbildung 5)

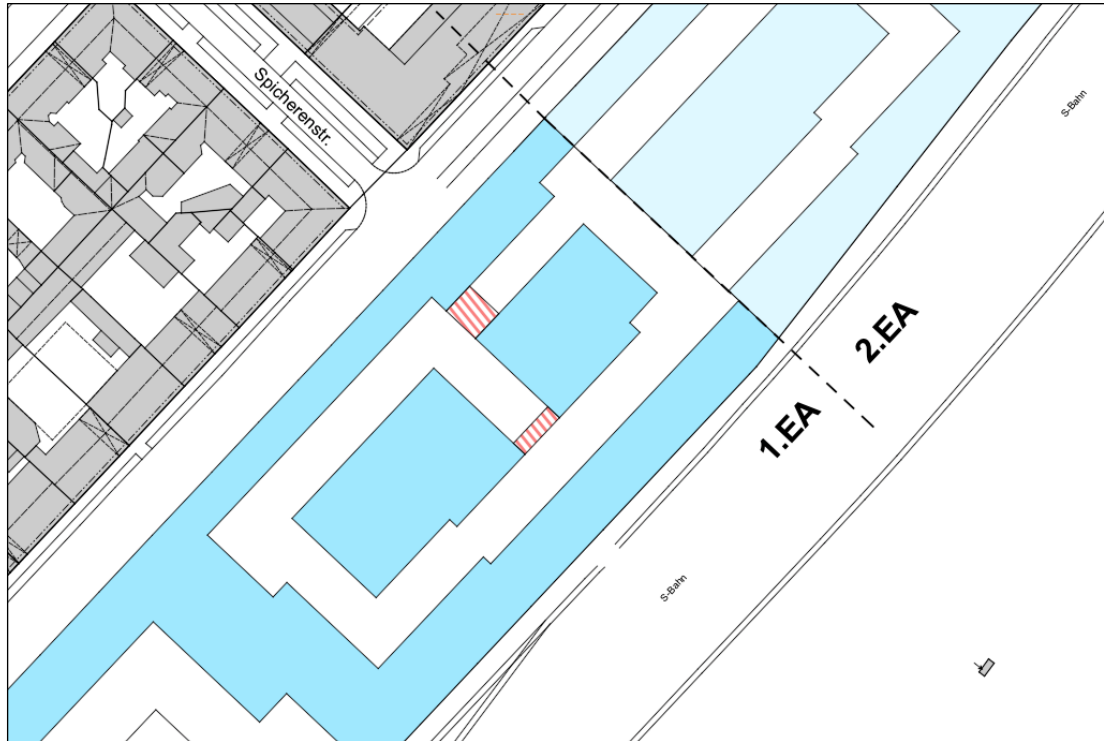


Abbildung 5: Bereiche, in denen eine lichttechnische Untersuchung erforderlich ist (Dragomir Stadtplanung GmbH März 2023 nach Gutachten Möhler + Partner GmbH, März 2022)

Da im Erdgeschoss, mit Ausnahme der Kita, keine im Sinne der DIN EN 17037 beurteilungsrelevanten Nutzungen (Aufenthaltsräume von Wohnungen) vorgesehen sind, ist vor allem das 1. OG sorgfältig zu betrachten. Die detaillierte Untersuchung der kritischen Teilabschnitte kommt zu dem Ergebnis, dass in den meisten Fällen über eine geeignete Grundrissorientierung sichergestellt werden kann, dass mindestens ein Raum einer Wohneinheit und die Kita eine ausreichende Besonnung erfährt. Für die Bereiche der geplanten Bebauung, die über keine Fassade ausreichend besonnt werden, sollte eine Tageslichtuntersuchung durchgeführt werden, um eine ausreichende Tageslichtversorgung der Innenräume nachzuweisen. Die geplante Kita im Erdgeschoss und ersten Obergeschoss verfügt laut Untersuchung über Fassadenanteile mit ausreichender Besonnung. Bei der Grundrissgestaltung ist darauf zu achten, dass die Spielräume der Kita ihre Fenster an Fassaden haben, die ausreichend besonnt werden.

4.10. Verkehrskonzept / verkehrliche Erschließung

Die Erschließung des Planungsgebiets durch den motorisierten Individualverkehr erfolgt über die sogenannte (private) Stichstraße, welche die gemeinschaftliche Tiefgarage an die Orleansstraße anbindet. Die Tiefgaragenausfahrt am nordwestlichen Ende des Planungsgebiets, oberhalb der Einmündung Spichernstraße, ist direkt an die Orleansstraße angebunden. Auf Grund des Gleiskörpers der Trambahn in der Orleansstraße ist an dieser Ausfahrt ausschließlich die Verkehrsbeziehung im Rechtsfahrsinn möglich. Von der

Stichstraße aus sind alle Fahrbeziehungen möglich. Der Quellverkehr wird gleichmäßig auf diese zwei Tiefgaragenausfahrten verteilt und hat kaum Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes Orleansstraße/Elsässer Straße. Im Rahmen des Verkehrskonzepts und der Erarbeitung des Masterplans als Gesamtkonzept (1. EA + 2. EA) wurde bereits die verkehrliche Erschließung des 2. EA über die Tiefgarage berücksichtigt.

Für die Abwicklung des Kfz-Verkehrs werden keine neuen öffentlichen Straßenverkehrsflächen ausgewiesen. Sie erfolgt ausschließlich auf privaten Flächen.

Das induzierte Verkehrsaufkommen für das Planungsgebiet beträgt werktags ca. 1.550 Kfz/24h. Die mangelnde Verkehrsqualität an den umliegenden Knotenpunkten wird nicht durch das Bauvorhaben verursacht, da schon im Prognosenullfall die Kapazitätsgrenzen überschritten sind.

Durch den Einbezug des Knotenpunkts Orleansstraße/Elsässer Straße in den Umgriff des Plangebiets und die dort vorgesehenen verkehrsplanerischen Maßnahmen kann auch der Fuß- und Radverkehr sicher abgewickelt werden.

Verkehrsflächen

Die im Bereich der Orleansstraße festgesetzte öffentliche Verkehrsfläche teilt sich hinweislich in den auf 3,0 m zu verbreiternden Baumgraben für die bestehende straßenbegleitende Baumreihe sowie einen jeweils 3,5 m breiten Gehweg- und Zweirichtungsradweg. Der Zweirichtungsradweg dient vorrangig der verkehrlichen Anbindung des Planungsgebiets an den Kreuzungsbereich Orleansstraße/Elsässer Straße und ermöglicht eine direkte Anbindung des Planungsgebiets an die Fuß- und Radwegunterführung in Richtung Friedenstraße sowie an den Ostbahnhof.

Um einen abwechslungsreichen und qualitätvollen öffentlichen Straßenraum über ca. 230 m Länge entlang der Orleansstraße sicherzustellen, zur Erhöhung der Biodiversität im Straßenraum sowie um die Versickerung von Regenwasser zu ermöglichen, ist die Anordnung von Pflanzbeeten als gliederndes Element in Teilbereichen der öffentlichen Verkehrsfläche vorgesehen. Im Bereich des MKs und des Teilbaugebiets MU (Süd) grenzt an die öffentliche Verkehrsfläche eine 5,0 m breite private Fläche an, die auf einer Breite von 3,5 m mit einem Gehrecht belegt ist. Dadurch ist entlang des Pflanzbeets eine von der Öffentlichkeit uneingeschränkt nutzbare ausreichende funktionale Breite des Gehwegs gesichert. Diese angrenzende private Belagsfläche ist in einem Zug mit dem öffentlichen Geh- und Zweirichtungsradweg sowie den Pflanzbeeten herzustellen, um eine durchgängige Benutzbarkeit sicherzustellen. Im Teilbaugebiet MU (Nord) befindet sich das Pflanzbeet im gestalteten Vorbereich für einen im Zuge späterer Umbaumaßnahmen der Orleansstraße einrichtbaren Fußgängerübergang als zweites Entrée ins Quartier entlang des Rücksprungs des Bauraumes im Bereich der Baugrenze. Auch hier schließt sich eine 5,0 m breite private Fläche an, welche, in einer Breite von 3,5 m mit einer Dienstbarkeit belegt, einen ausreichend breiten Bewegungsraum als Gehrecht für die Allgemeinheit zwischen Pflanzbeet und Hauskante sichert. Im dazwischenliegenden Abschnitt wird auf die Integration von Pflanzbeeten im Straßenraum verzichtet.

Zur Versorgung des Quartiers ist es außerdem abweichend von den Standardvorgaben der Landeshauptstadt München möglich, Fernwärmeleitungen unter Pflanzbeeten und der öffentlichen Gehfläche zu führen

Ebenfalls in den Geltungsbereich aufgenommen wird der Knotenpunkt an der Elsässer Straße. Über den Knotenpunkt Elsässer Straße/Orleansstraße wird die

Stichstraße an das öffentliche Straßennetz angeschlossen, sodass der Quell- und Zielverkehr in die bzw. aus der Stichstraße zugeführt werden kann. Ein Linksabbieger von der Orleansstraße in die Stichstraße kann mangels fehlender Flächenverfügbarkeit in der Orleansstraße sowie zur Aufrechterhaltung der ÖPNV-Beschleunigung in der Orleansstraße nicht berücksichtigt werden. Alle weiteren Fahrbeziehungen sind möglich. Mit jeweils beidseitig angelegten Fuß- und Radverkehrsfurten ist ein sicheres Queren der Orleansstraße sichergestellt. Somit dient dieser Knotenpunktausbau der funktional notwendigen und sicheren Anbindung des Quartiers an das öffentliche Straßennetz für alle Verkehrsteilnehmer*innen und ist dahingehend zwingend erforderlich. Er wird vollsignalisiert ausgeführt, das heißt, dass jede Zufahrt und Furt signalisiert wird.

Geprüft wurde darüber hinaus, ob auch ein Ausbau des Knotenpunkts Spicherenstraße/Orleansstraße zur sicheren Querung für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen aus dem Planungsgebiet notwendig ist. Obgleich dieser Ausbau aus verkehrsplanerischer Sicht im Hinblick auf Verkehrssicherheit notwendig ist, findet dieser aufgrund immissionsschutzrechtlicher Vorgaben unter den aktuellen Rahmenbedingungen im Bebauungsplan keinen Niederschlag. Im Zuge eines Umbaus der Orleansstraße zugunsten einer verbesserten Radinfrastruktur zusammen mit dem Umbau der Kreuzung Haidenauplatz nach Fertigstellung der 2. Stammstrecke besteht jedoch weiterhin die Möglichkeit, im Rahmen eines Gesamtkonzeptes für diesen Straßenabschnitt den Knotenpunkt Spicherenstraße/Orleansstraße vollumfänglich auszubauen, um hier zusätzlich eine sichere Erschließung des Planungsgebiets für den Fuß- und Radverkehr zu ermöglichen.

Zu- und Ausfahrten / Erschließung der Baugebiete

Zur Erschließung des Planungsgebiets werden zwei Zu- bzw. Ausfahrten zur Orleansstraße festgesetzt. Die Stichstraße am südwestlichen Rand des Planungsgebiets ist Teil des privaten Baugrundstücks und übernimmt den Großteil der internen Erschließungsfunktion. Neben der Erschließung aller unterirdisch angeordneten Kfz-Stellplätze werden über diese der Anlieferungsverkehr für das gesamte Quartier, die Zufahrt für die Müllabfuhr, der Wertstoffsammelstelle und die Zufahrt von Pflegefahrzeugen der DB InfraGO AG abgewickelt. Darüber hinaus übernimmt sie in untergeordnetem Umfang auch bereits bestehende Erschließungsfunktionen für die südwestlich an das Planungsgebiet angrenzenden Grundstücke außerhalb des Planungsgebiets. Die Stichstraße muss demnach eine Vielzahl an Funktionen aufnehmen. Die Befahrbarkeit mit unterschiedlich großen LKWs wurde geprüft und kann auf dem zur Verfügung stehenden Raum abgebildet werden. Der erzeugte Verkehr bzw. die Fahrbeziehungen, welche in der Stichstraße aufgenommen werden müssen, sind auf privatem Grund verkehrstechnisch abwickelbar.

Pflegefahrzeuge, insbesondere zum Unterhalt der Freifläche der Kita sowie der gesamten Gebäudeanlage samt Freiflächen, dürfen auch außerhalb der als Ein- und Ausfahrt festgesetzten Bereiche auf der dinglich gesicherten Fahrrechtsfläche in der Quartiersnische auf das Grundstück zu- und abfahren. Zum Schutz des Baumbestandes der bestehenden Baumallee ist die Breite der Zufahrt auf 4,0 m beschränkt. Hierfür müssen in der baulichen Umsetzung Maßnahmen getroffen werden, um die Ein- und Ausfahrt nicht berechtigter Fahrzeuge in die Quartiersnische und die Höfe zu verhindern.

4.11. Gemeinschaftstiefgarage und Kfz-Stellplätze

Die Stellplätze sind gemäß den Vorgaben der Stellplatzsatzung der

Landeshauptstadt München herzustellen. Im Sinne des Klimaschutzes ist jedoch bei der Realisierung neuer Bauvorhaben eine Verminderung des erzeugten motorisierten Individualverkehrs durch alternative Mobilitätsangebote zu berücksichtigen. Aus diesem Grunde wurde begleitend zum Bebauungsplanverfahren ein Mobilitätskonzept ausgearbeitet, unter dessen Maßgaben eine Reduzierung der herzustellenden Stellplätze für Wohnnutzung auf einen Faktor von 0,7 pro Wohneinheit festgesetzt wird. Dieses stellt sicher, dass die reduzierten Stellplätze durch alternative Mobilitätsangebote kompensiert werden. Angebotsbausteine hierfür sind insbesondere das Carsharing, das Bikesharing, geteilte Lastenräder, - sowie weitere Angebote.

Für Nichtwohnnutzungen gilt die Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt München in der Fassung vom 02.10.2025.

Aufgrund der bestehenden Baumallee entlang der Orleansstraße und der notwendigen Fahrbahnflächen sowie der hohen Funktions- und Nutzungsdichte in der Stichstraße sind keine Parkplätze für Besucher*innen, öffentliche Liefer- oder Ladezonen und Kurzzeitparkplätze für den Bring- und Holverkehr der Kita im öffentlichen Straßenraum möglich. Somit ist dieses Angebot in der Gemeinschaftstiefgarage zu berücksichtigen und es sind mindestens vier Bring- und Holstellplätze für die Kita sowie zu jeder Tageszeit zugängliche Stellplätze für Besucher*innen vorzusehen. Die Gemeinschaftstiefgarage übernimmt dabei die Funktion einer Art Quartiersgarage, in der sämtliche Stellplatzverpflichtungen sowie Bedarfe, die der öffentliche Straßenraum zum Teil abdeckt, bündelt. Somit entsteht ebenerdig ein weitestgehend MIV-freies Quartier.

Alle erforderlichen Stellplätze sind auf Grund der geringen Flächenverfügbarkeit und zu Gunsten attraktiver Freiräume in einer Gemeinschaftstiefgarage unterzubringen. Anhand einer überschlägigen Ermittlung des Stellplatzbedarfs unter Zugrundelegung typischer Kennwerte und Nutzungsmischungen für die festgesetzten Baugebietstypen MU und MK konnte gezeigt werden, dass sich unter Annahme der nachfolgend dargestellten Reduktionsmöglichkeiten für das Planungsgebiet der resultierende Stellplatzbedarf im Planungsgebiet in einer Gemeinschaftstiefgarage nachweisen lässt. Die mit der Festsetzung zur Begrenzung der Gemeinschaftstiefgarage maximale Ausdehnung wird durch Anforderungen aus dem Planungsgebiet wie aus dem weiteren Umfeld bestimmt. Sie bildet zusammen mit ihren Zu- und Ausfahrten eine gemeinschaftliche Anlage für die Teilbaugebiete MU (Nord), MU (Süd) und das MK. Neben der Abdeckung der Stellplatzbedarfe aus dem 1. EA werden in der Gemeinschaftstiefgarage auch Stellplätze des Bürokomplexes Orleansstraße 56 und der Gebäude am Orleansplatz 9 und 10-12 untergebracht. Zudem wird in der Tiefgarage des 1. EA ein Überhang an Stellplätzen hergestellt, der für den Stellplatzbedarf aus dem 2. EA, der auf Grund der Unterbauung durch die 2. Stammstrecke nur eingeschränkt herstellbar ist, herangezogen werden kann.

Zur Schaffung von unterbauungsfreien Standorten für die nachhaltige Pflanzung von Großbäumen ist die Gemeinschaftstiefgarage nur in den in der Planzeichnung gekennzeichneten Flächen zulässig. Eine Abweichung in der Lage und Fläche kann nur unter bestimmten Voraussetzungen erfolgen. Dabei muss die Größe der nicht unterbauten zusammenhängenden Fläche gewährleistet bleiben.

Um die Freiraumqualität im Baugebiet nicht zu beeinträchtigen und möglichst wenig oberirdische Verkehrsflächen zu schaffen, erfolgt auch die Müllentsorgung in Abstimmung mit dem Abfallwirtschaftsbetrieb München über die Gemeinschaftstiefgarage. Dabei fährt das Müllfahrzeug über die Stichstraße in die Tiefgarage ein. Die Ausfahrt des Müllfahrzeugs erfolgt über die Tiefgaragenausfahrt oberhalb der Spicherenstraße.

Innerhalb der Gemeinschaftstiefgarage sind außerdem Flächen für die Belieferung der Kita und sonstige Nebenanlagen, Fahrradabstellplätze, Technik- und Lagerräume, Abstellräume oder Bereiche zur Anlieferung, auch für den Kurier-Express-Paket-Dienst, zulässig. Zielsetzung ist dabei die Abwicklung dieser Verkehre innerhalb der Gemeinschaftstiefgarage, um die zur Verfügung stehenden ebenerdigen Freiflächen für die Erholung zu nutzen.

Die Gemeinschaftstiefgaragenzu- und -ausfahrten, Zu- und Ausgänge sowie Notausgänge sind aus Gründen der gestalterischen Qualität und, um die ebenerdigen Freiflächen nicht weiter einzuschränken, jeweils in die Gebäude zu integrieren.

Die Entlüftung der Gemeinschaftstiefgarage ist aus freiraumplanerischen, gestalterischen und immissionsschutzrechtlichen Gründen durch bauliche und technische Vorkehrungen nur über das Dach der darüberliegenden Gebäude zulässig. Sie sind in die freie Windströmung abzuleiten. Im Bereich von Dachgärten dürfen Entlüftungen nur dann errichtet werden, wenn sie deren Funktion nicht beeinträchtigen. Damit ist sichergestellt, dass die gemeinschaftlich genutzten Dachflächen nicht in ihrer Erholungs- und Aufenthaltsfunktion beeinträchtigt werden. Mit der Festsetzung eines Mindestabstands von Zuluftöffnungen der Gemeinschaftstiefgarage zu sensiblen Bereichen soll die Beeinträchtigung der Nutzbarkeit des Freiraums durch störende bauliche Einrichtungen sowie Geräusch- und Geruchsentwicklung vermieden werden. Die Lüftungsöffnungen dürfen nur errichtet werden, wenn sie für die technische Belüftung der Gemeinschaftstiefgarage nötig sind und haben einen Mindestabstand zu schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen einzuhalten.

Damit eine qualitätsvolle, nachhaltige, klimaresiliente Freiflächengestaltung erfolgen kann, sind die Decken der Gemeinschaftstiefgarage außerhalb von Gebäuden, Zufahrten und Zugängen um mindestens 1,2 m unter Oberkante Gelände abzusenken und mit ebenso hohem fachgerechtem Bodenaufbau zu überdecken. Darüber hinaus leistet der Bodenaufbau einen wesentlichen Beitrag zur Retention des Niederschlagswassers. In den beiden Innenhöfen im MU (Nord) gibt es zudem zwei Aussparungen (20 m x 21 m und 12,5 m x 15 m), die nicht mit der Gemeinschaftstiefgarage unterbaut sind. Hier ist eine nachhaltige Bepflanzung mit Großbäumen möglich, die bei späteren Arbeiten an der Decke der Gemeinschaftstiefgarage nicht gefällt werden müssen.

4.12. Dienstbarkeitsflächen

Entlang der Orleansstraße ist im Bereich der zurückspringenden Baugrenze im Teilbaugebiet MU (Nord) und im Bereich der Baulinie im MK und Teilbaugebiet MU (Süd) die Ergänzung und Verbreiterung des öffentlich zugänglichen Straßenraums durch eine 3,5 m breite Gehrechtsfläche auf dem Baugrundstück vorgesehen. Damit wird die Möglichkeit eröffnet, einen ausreichend dimensionierten Gehweg für den Fußverkehr sicher zu stellen und eine abwechslungsreiche und klimatisch und ökologisch wirksame Gestaltung des Straßenraumes durch Pflanzflächen umzusetzen. Aufgrund der Tiefgaragenunterbauung ist in diesen Bereichen die Ausweisung einer öffentlichen Straßenverkehrsfläche nicht möglich.

Die Gehrechtsfläche zieht sich außerdem in die Quartiersnische hinein, um so die Durchgängigkeit bis zu den privaten Grünflächen sicherzustellen. Dieses Gehrecht zu Gunsten der Allgemeinheit sichert die Zugänglichkeit der Quartiersnische als halböffentlicher Bereich. Eine zweite Gehrechtsfläche in der Quartiersnische vor der Treppenanlage des Teilbaugebiets MU (Süd) sichert die Zugänglichkeit des Innenhofes zugunsten der Beschäftigten und Besucher*innen des MKs und der Bewohner*innen des Teilbaugebiets MU (Nord).

Die Stichstraße ist mit mehreren beschränkten Fahrrechten dinglich zu sichern. Im Bereich bis zur Ein- und Ausfahrt der Gemeinschaftstiefgarage sind die beschränkten Fahrrechte (FB1) und (FB2) zugunsten der Bewohner*innen, Beschäftigten, Kund*innen, Besucher*innen und sonstigen Anlieger*innen der Teilbaugebiete MU (Nord) und MU (Süd) sowie zugunsten des Abfallwirtschaftsbetriebs München zur Müllentsorgung dinglich zu sichern.

Die Fahrrechte FB 1, FB 3 und FB 5 dienen der Befahrung durch Wartungsfahrzeuge der DB InfraGO AG zur Wartung und Pflege der Flächen und technischen Anlagen entlang der Gleise.

Die Fahrrechte FB 1, FB 3 und FB 4 sind als Anlieferungsfläche und Rettungsweg für die Gebäude außerhalb des Planungsgebiets Orleansstraße 56, Orleansplatz 9 und Orleansplatz 11 zugunsten deren Anlieger*innen sowie zu Rettungszwecken dinglich zu sichern, um die Abwicklung dieser Anliegen über die Stichstraße sicherzustellen. Dies ist erforderlich, da dies schon heute nicht auf den entsprechenden eigenen Grundstücken der Gebäude abgewickelt werden kann.

Dinglich zu sichern ist zudem eine Zufahrts- und Durchfahrtsmöglichkeit über die Quartiersnische durch die Innenhöfe des Wohnblocks im MU (Nord). Das Fahrrecht für einen beschränkten Personenkreis FB 6 ist zugunsten des Baureferats Gartenbau der Landeshauptstadt München herzustellen, um den Austausch des Spielsands der öffentlichen Kita sowie weiterer Pflegearbeiten mithilfe der dafür vorgesehenen Fahrzeuge zu ermöglichen.

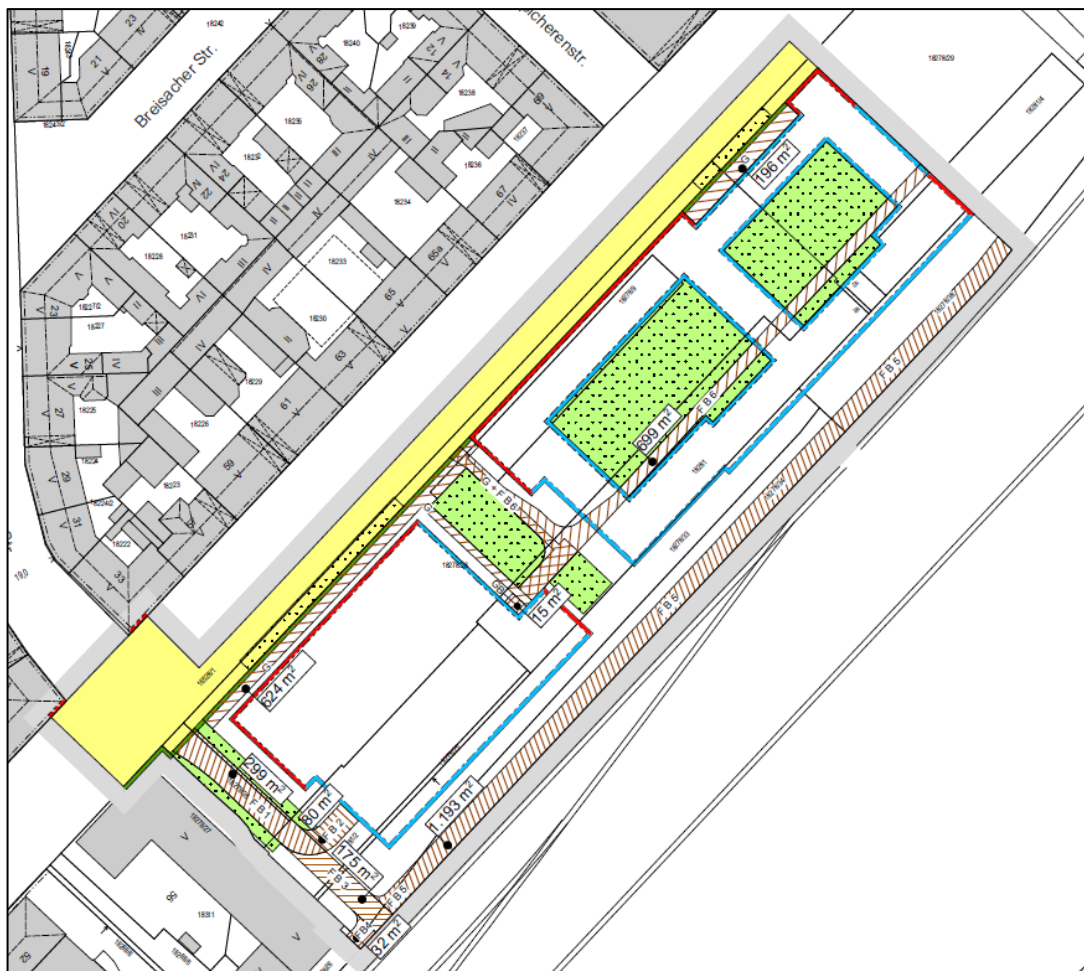


Abbildung 6: Dienstbarkeiten (Dragomir Stadtplanung GmbH September 2023)

Das Fahrrecht (FB2) wird entsprechend der Abbildung 7 im Untergeschoss

weitergeführt (FB2 UG), die Lage der Fahrrechtsfläche ergibt sich aus der funktional möglichen Erschließung innerhalb der Tiefgarage. Dies ist erforderlich, um die Befahrung der Gemeinschaftstiefgarage über alle Baugrundstücke im Planungsgebiet hinweg rechtlich zu sichern, da sonst der Anlieger*innen- und Besuchsverkehr der Teilbaugebiete über Fremdgrund erschlossen wäre.

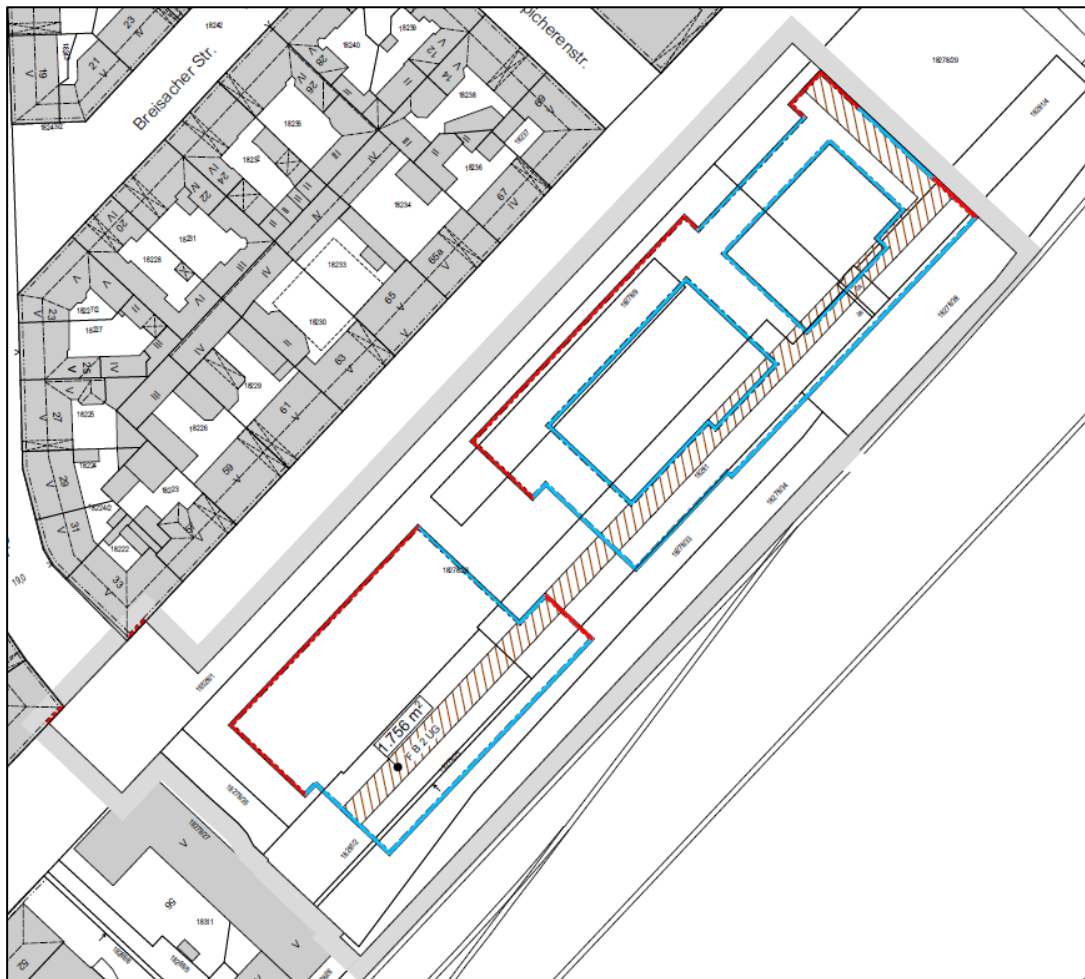


Abbildung 7: Dienstbarkeit im Untergeschoss (Dragomir Stadtplanung GmbH September 2023)

Um im Rahmen der weiteren Planung und Grundrissentwicklung noch einen gewissen Spielraum für derzeit noch nicht absehbaren Anpassungsbedarf zu erhalten, kann unter bestimmten Voraussetzungen abgewichen werden.

4.13. Immissionsschutz

In der schalltechnischen Untersuchung wurden die Ein- und Auswirkungen der zukünftigen Verkehrs- und Anlagengeräusche auf und durch das geplante Vorhaben prognostiziert und mit den Anforderungen an den Schallschutz im Städtebau entsprechend der DIN 18005, 16. BImSchV und TA Lärm beurteilt.

Methodisch betrachtet das Gutachten in erster Linie die Verhältnisse im 1. EA, berücksichtigt aber in der Gesamtbeurteilung bereits die zukünftige Situation nach Herstellung beider EAs.

4.13.1. Schutz vor Verkehrslärm

Das Planungsgebiet unterliegt Verkehrslärmeinwirkungen der angrenzenden

Straßen, insbesondere der Orleansstraße sowie der Gleisanlagen des Münchner Ostbahnhofs. Nach Realisierung der Planung treten die höchsten Verkehrsgeräuschpegel an den Plangebäuden entlang der Bahnstrecke mit bis zu 75 dB(A) tagsüber und bis zu 71 dB(A) nachts auf. Entlang der Orleansstraße treten Beurteilungspegel durch Verkehrsgeräusche von bis zu 71/64 dB(A) Tag/Nacht auf.

Entsprechend der in der Landeshauptstadt München gängigen Praxis wird die Schutzbedürftigkeit von Kerngebieten wie bei sonstigen schalltechnischen Regelwerken (TA Lärm, 16. BImSchV) entsprechend derjenigen von Mischgebieten eingestuft. Für Urbane Gebiete existieren keine Orientierungswerte (ORW) in der DIN 18005, so dass aufgrund der Vergleichbarkeit die ORW für Mischgebiete von 60/50 dB(A) Tag/Nacht herangezogen werden. Die Orientierungswerte der DIN 18005 für Mischgebiete von 60/50 dB(A) Tag/Nacht werden entlang der Bahnstrecke um bis zu 15/21 dB(A) und entlang der Orleansstraße um bis zu 11/14 dB(A) Tag/Nacht überschritten.

Für Freispielflächen von Kindertageseinrichtungen wird in der Landeshauptstadt München der Orientierungswert der DIN 18005 für allgemeine Wohngebiete tagsüber von 55 dB(A) herangezogen. In den Innenhöfen wird der Orientierungswert eingehalten und z.B. in der Quartiersnische überschritten.

Allgemeines

Entsprechend der Systematik der DIN 18005 können Überschreitungen der Orientierungswerte des Beiblatts 1 in gewissem Rahmen mit sonstigen städtebaulichen Belangen abgewogen werden, wobei die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV in der Regel einen gewichtigen Hinweis dafür darstellt, dass einer Abwägung keine grundsätzlichen schalltechnischen Gesichtspunkte entgegenstehen und (noch) gesunde Wohnverhältnisse vorliegen.

Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV betragen für Kerngebiete und für Urbane Gebiete 64/54 dB(A) Tag/Nacht. Seitens der Landeshauptstadt München werden Verkehrslärm-Beurteilungspegel von bis zu 65/60 dB(A) Tag/Nacht als Obergrenze für den Abwägungsspielraum in der Stadtentwicklung bei Verkehrslärmimmissionen an Fenstern schutzbedürftiger Aufenthaltsräume von Wohnungen (Wohnräume, Schlaf- und Kinderzimmer) herangezogen (Auslösewerte der Landeshauptstadt München).

Allgemein gilt, dass sich die Anforderungen an den Schallschutz von Außenbauteilen (Wände, Fenster usw.) aus der DIN 4109 „Schallschutz im Hochbau“ ergeben. Aufgrund des Art. 13 Abs. 2 der Bayerischen Bauordnung (BayBO) und der Bayerischen Technischen Baubestimmungen (BayTB), Ausgabe April 2021, ist die Bauherrenschaft verpflichtet, die hierfür erforderlichen Maßnahmen nach dem Kapitel 7 der DIN 4109-1, Januar 2018, im Rahmen der Bauausführungsplanung zu bemessen. Die Lärmpegelbereiche nach DIN 4109 werden nicht festgesetzt, sondern lediglich die Anwendung der DIN 4109. Im Rahmen der Bauausführungsplanung sind bei der Dimensionierung des Schalldämm-Maßes der Außenbauteile insbesondere beim Zusammenwirken von Gewerbe- und Verkehrslärm die Nebenbestimmungen zu berücksichtigen. Informativ wird in den geplanten Gebäuden auf Grundlage des berechneten Verkehrslärms entlang der Bahnstrecke der Lärmpegelbereich VII nach Tabelle 7 der DIN 4109-1, Januar 2018, erreicht. Entlang der Orleansstraße ist der Lärmpegelbereich VI zu erwarten.

Beim Schienenlärm ist das gesunde Wohnen abhängig von Aufwachreaktionen der Bewohner*innen im Nachtzeitraum. Maßgebend sind hierfür im vorliegenden Fall nicht die Mittelungspegel des Verkehrslärms, sondern kurzzeitige Geräuschspitzen von einzelnen Zugvorbeifahrten des Güterzugverkehrs und die Häufigkeit des

Auftretens dieser Geräuschspitzen. Aufgrund der Lage des Plangebiets unmittelbar angrenzend an die Bahnstrecke und aufgrund des zu erwartenden Güterzugaufkommens ist zumindest in Teilbereichen des Plangebiets mit relevanten mittleren Maximalpegeln des Güterzugverkehrs zu rechnen. Deshalb sind im Einwirkungsbereich der Bahnstrecke bei der Auslegung des baulichen Schallschutzes die mittleren Maximalpegel zu berücksichtigen. Der bauliche Mindestschallschutz nach DIN 4109 darf dabei nicht unterschritten werden.

In den Bereichen des Plangebiets mit Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV kann der erforderliche Schallschutz durch den baulichen Mindestschallschutz gemäß DIN 4109-1 hergestellt werden und darüber hinausgehende, besondere Schallschutzmaßnahmen sind nicht erforderlich.

In den Bereichen des Plangebiets mit Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV und/oder mit Überschreitungen der Vorsorgewerte der Landeshauptstadt München müssen weitergehende aktive und/oder passive Schallschutzmaßnahmen getroffen werden, die über die Mindestanforderungen zum Schallschutz von Außenbauteilen nach DIN 4109-1 hinausgehen.

Schallschutzmaßnahmen Aufenthaltsräume

Ein Abrücken von der Bahnstrecke und von den Straßen sowie die Errichtung von aktiven Schallschutzmaßnahmen sind im vorliegenden Fall keine geeigneten Maßnahmen. Die planungsrechtlich festgeschriebene Bautypologie reagiert auf die Verkehrslärmeinwirkungen, indem eine abschirmende Bebauung mit lärmgeschützten Innenhöfen ermöglicht werden soll, die in der Quartiersnische durch eine Lärmschutzwand ergänzt wird. Für lärmgeschützte Innenhöfe ist es von Bedeutung, dass die Gebäude mit einer Mindesthöhe gemäß Bebauungsplan errichtet und nicht niedriger gebaut werden. Dies wird entsprechend festgesetzt.

In den Bereichen des Plangebiets mit Beurteilungspegeln durch Verkehrslärm von mehr als 65 dB(A) nachts ist die Anordnung von offenbaren Fenstern schutzbedürftiger Aufenthaltsräume von Wohnungen nach DIN 4109 (Wohn-, Schlaf-, Kinderzimmer) aus Gründen des Verkehrslärmschutzes unzulässig. Betroffen davon sind die Fassaden entlang der Bahnstrecke (vgl. Bereiche mit brauner Linie in der Abbildung in der Satzung). Entlang der Bahnstrecke muss daher durch eine (strikte) Grundrissorientierung, d.h. Anordnung aller schutzbedürftigen Aufenthaltsräume (Wohn-, Schlaf-, Kinderzimmer; Küchen, die nicht ausschließlich der Zubereitung von Speisen dienen) an die lärmgeschützten Gebäudeseiten reagiert werden. Durchgesteckte schutzbedürftige Aufenthaltsräume, die über die Innenhofseite belüftet werden, sind möglich. Die Orientierung von nicht schutzbedürftigen Räumen (Bad, räumlich vom Wohnzimmer getrennte Küche ohne Essbereich) zur Bahn ist ohne zusätzliche Schallschutzmaßnahmen möglich. Die erreichbare Schalldämmung bei offenbaren Fenstern ist begrenzt, so dass der Schallschutznachweis gegen Außenlärm im vorliegenden Fall nicht mehr ohne Weiteres geführt werden kann. Die Berechnungsergebnisse zeigen, dass die maßgeblichen Außenlärmpegel nach DIN 4109 (Nacht-Beurteilungspegel + 10 dB(A) + 3 dB(A)) bis zu 84 dB(A) entlang der Bahnstrecke (\triangleq Lärmpegelbereich VII) betragen. Daher kann der erforderliche Mindest-Schallschutz nach DIN 4109 für schutzbedürftige Aufenthaltsräume (Schlaf-, Kinderzimmer) entlang der Bahn auch für Fenster, die nur der Belichtung dienen, nur durch „sehr gute“ Schallschutzfenster (Kastenfenster) in untergeordneter Größe (ca. 0,2 m²) hergestellt werden. Dies ist im Detail abhängig von den geometrischen Verhältnissen (Größe beschallte Außenfläche, Größe Grundfläche des Raumes usw.). Vorgelagerte Loggien zur Bahnseite sind denkbar und möglich, sofern diese mit einer geschlossenen, fugendichten Festverglasung

geschützt werden, eine technisch aufwendige, kontrollierte Belüftung der Loggien erfolgt und schallschluckende Decken vorgesehen werden. Der Feuchte- und Wärmeschutz wäre zu beachten.

In den Bereichen des Plangebiets mit Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV ($> 64/54$ dB(A) Tag/Nacht) und mit Überschreitung der Vorsorgewerte der Landeshauptstadt München ($> 65/60$ dB(A) Tag/Nacht) muss durch Grundrissorientierung schutzbedürftiger Aufenthaltsräume von Wohnnutzungen (Wohn-, Schlaf-, Kinderzimmer) an die dem Lärm abgewandten Gebädefassaden reagiert werden.

Davon betroffen sind die Fassaden entlang der Orleansstraße, der Stichstraße und der Quartiersnische sowie Teilfassaden der oberen Geschosse an den Hochpunkten (vgl. Bereiche mit roter Linie in der Abbildung in der Satzung). Ist die oben beschriebene Grundrissorientierung aus Gründen der Grundrissgestaltung nicht generell möglich, so müssen Fenster von schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen durch spezielle Schallschutzkonstruktionen bzw. nach DIN 4109 nicht schutzbedürftige Vorräume (verglaste Loggien, vorgehängte Fassaden, Schallschutzerker, Kastenfenster o. Ä.) so geschützt werden, dass vor deren Lüftungstechnisch notwendigen Fenstern die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV von $64/54$ dB(A) tags/nachts nicht überschritten werden.

Bei der Grundrissgestaltung ist zu beachten, dass mindestens die Hälfte der schutzbedürftigen Aufenthaltsräume jeder Wohnung über Fenster an einer lärmabgewandten Gebäudeseite belüftet werden kann. Bei offenbaren Vorbauten darf die Schalldämmung des Vorbaus bei der Ermittlung des Schalldämm-Maßes der inneren Begrenzungsbauteile nicht berücksichtigt werden. Zudem ist zu beachten, dass alle schutzbedürftigen Aufenthaltsräume eine Möglichkeit zur natürlichen Belüftung aufweisen müssen. Die kontrollierte Wohnraumbelüftung ist nicht ausreichend. Eine Belüftung „Raum über Raum“ ist nicht möglich, da dies nicht dem erforderlichen Standard für Wohnnutzung entspricht. In den betroffenen Bereichen sind auch solche Schallschutzkonstruktionen bzw. nicht schutzbedürftige Vorräume zulässig (Kastenfenster, Kaltloggien o. Ä.), die bei teilgeöffneten Fenstern einen mittleren Innenpegel ($L_{A,m}$) von nicht mehr als 30 dB(A) nachts innerhalb des Aufenthaltsraumes sicherstellen.

In den Bereichen des Plangebiets mit Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für MU/MK ($> 64/54$ dB(A) Tag/Nacht), jedoch mit Unterschreitung der Vorsorgewerte der Landeshauptstadt München ($\leq 65/60$ dB(A) Tag/Nacht) kann der notwendige Schallschutz für schutzbedürftige Aufenthaltsräume von Wohnungen (Kinder-, Schlaf-, Wohnzimmer) durch passive Maßnahmen, d. h. durch ein ausreichendes Schalldämm-Maß der Außenbauteile wie Fenster, Dach usw. in Verbindung mit fensterunabhängigen Lüftungen hergestellt werden. Fensterunabhängige Lüftungsmöglichkeiten werden notwendig, da die Schalldämmung der Außenbauteile nur wirksam ist, solange die Fenster geschlossen sind. Insbesondere während der Nacht, in der Stoßlüftung nicht möglich ist, muss eine Belüftung der Räume auch bei geschlossenen Fenstern gewährleistet sein, wenn die Höhe des Außenlärmpegels auch ein zumindest teilweises Öffnen der Fenster unmöglich macht. Ausnahmen hiervon können zulässig sein, wenn die betroffenen Räume über ein Fenster an einer dem Verkehrslärm abgewandten Gebäudeseite belüftet werden können. Im Sinne einer höheren Wohnqualität wird für Wohnnutzungen festgesetzt, dass fensterunabhängige Lüftungsmöglichkeiten bereits ab Verkehrslärm-Beurteilungspegeln von $59/49$ dB(A) Tag/Nacht (= Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV für Wohngebiete) vorzusehen sind.

Für Büronutzungen existieren eine Vielzahl technischer Möglichkeiten, wie zum Beispiel Schallschutz-Kastenfensterkonstruktionen ggf. in Verbindung mit

schallgedämmten Lüftungseinrichtungen, die einen ausreichenden Schallschutz im Inneren und damit gesunde Arbeitsverhältnisse ermöglichen. Insoweit kann ein ausreichender Schallschutz durch technische Maßnahmen an den Gebäuden entsprechend den Anforderungen der bauaufsichtlich eingeführten DIN 4109 durch passive Schallschutzmaßnahmen hergestellt werden (ausreichendes Schalldämm-Maß der Außenbauteile). Die erforderliche Belüftung kann bei Büroräumen durch eine kontrollierte Zwangsbelüftung oder durch Stoßlüftung sichergestellt werden. An den Fassadenseiten mit Verkehrslärmpegeln von mehr als 65 dB(A) tags müssen Büroräume mit lärmexponierten Fenstern mit einer mechanischen Belüftungseinrichtung ausgestattet werden. Ein Verzicht auf Büronutzungen an Fassaden mit Beurteilungspegeln durch Verkehrslärm > 65 dB(A) tags ist nicht erforderlich.

Schallabschirmende Bauweise - Baureihenfolge

Im Plangebiet stellt die geplante Bebauung entlang der Bahnstrecke und Orleansstraße eine wesentliche Schallabschirmung für die Fassaden und Freibereiche der Innenhöfe dar. Die Errichtung der jeweiligen Gebäude muss innerhalb der Teilbaugebiete zeitgleich erfolgen bzw. darf eine Nutzungsaufnahme (auch in Teilbereichen) erst erfolgen, wenn im gesamten Teilbaugebiet alle Gebäude und Gebäudeteile mit ihrer schallabschirmenden Wirkung errichtet sind.

Entlang der nordöstlichen Plangebietsgrenze treten sehr hohe Verkehrslärm-Beurteilungspegel > 65 dB(A) nachts auf, solange der 2. EA noch nicht realisiert ist. Für die Übergangszeit bis zur Errichtung des 2. EAs können Loggien errichtet werden, die mit einer geschlossenen, fugendichten Festverglasung geschützt werden, die eine technische, kontrollierte Belüftung erhalten und in denen schallschluckende Decken vorgesehen werden. Der Feuchte- und Wärmeschutz ist zu beachten. Nach Errichtung des 2. EAs und schalltechnischer Abschirmung dadurch können die Loggien zurückgebaut werden und die schutzbedürftigen Aufenthaltsräume an der Nordostseite des 1. EAs können direkt über offenbare Fenster belüftet werden.

Schallschutzmaßnahmen Frei- bzw. Dachflächen

Durch die Gebäudeabschirmungen ist ein ausreichender Schutz für die festgesetzten schutzbedürftigen Frei- und Außenwohnbereiche Flächen mit Aufenthaltsqualität, Kinderfreispiel) im ebenerdigen Bereich der Innenhöfe gegeben. Vor der Abschirm-/Randbebauung, d.h. entlang der Orleansstraße und entlang der Bahnstrecke, muss auf die Errichtung von ungeschützten Kinderspiel-, Frei- und Außenwohnbereichen verzichtet werden, da der erforderliche Schallschutz mit verhältnismäßigem Aufwand nicht hergestellt werden kann. Aufgrund der Lärmsituation und aufgrund der Dichte im Plangebiet ist es erforderlich, die künftigen Dächer als Aufenthaltsflächen/Freibereiche nutzen zu können. Für die Dachnutzungen wird festgesetzt, dass eine Schallabschirmung über die gesamte Länge des jeweiligen Gebäudeteils mit einer Lärmschutzwand mit einer Höhe von $h = 2,5 \text{ m}$ bzw. $h = 2,0 \text{ m}$ und einem Schalldämmmaß über Dachoberkante zu errichten ist, um auf dem überwiegenden Teil der Freiflächen sowohl den Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV für MU/MK von 64 dB(A) tagsüber als auch den von der Landeshauptstadt München an Aufenthaltsflächen im Außenbereich von bis zu 59 dB(A) einzuhalten (vgl. Bereiche mit gelb bzw. grün gestrichelter Linie in der Abbildung in der Satzung). Nachts entsteht auf Freibereichen keine Betroffenheit.

Zum Schutz der Freiflächen und der Gebäudefassaden innerhalb der Quartiersnische wird entlang der Bahnstrecke eine gebäudehohe Lärmschutzwand zwischen den Gebäuden festgesetzt. Eine geringere Höhe ist zulässig, sofern entsprechend der weiteren Festsetzungen ein ausreichender Schallschutz für

schutzbedürftige Aufenthaltsräume gewährleistet werden kann.

Bei einer Höhe der Lärmschutzwand von mindestens $h = 4$ m wird innerhalb der Quartiersnischen (ebenerdiger Bereich, Berechnungshöhe $h = 2,0$ m über Gelände) der Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV für MK/MU von 64 dB(A) tagsüber in der nordwestlichen Hälfte an der Orleansstraße um bis zu 2 dB(A) überschritten und mittig sowie in der südöstlichen Hälfte zur Bahnanlage eingehalten. Die erhöhten Anforderungen der Landeshauptstadt München an Kinderfreispielflächen tagsüber werden in der Quartiersnische in der nordwestlichen Hälfte an der Orleansstraße überschritten, so dass eine Situierung lediglich in der südöstlichen Hälfte der Quartiersnische erfolgen kann.

Bei einer Höhe der Lärmschutzwand von mindestens $h = 13$ m wird eine mittlere Pegelreduzierung für die Immissionsorte innerhalb der Quartiersnische von > 3 dB(A) tags und nachts erreicht. Im ebenerdigen Freibereich zeigt sich, dass eine gebäudehohe Lärmschutzwand gegenüber einer 4 m hohen Ausführung keine wesentliche Verbesserung für die Freibereiche innerhalb der Quartiersnische erwarten lässt.

Auswirkungen auf die Nachbarschaft

Das Planvorhaben führt durch Fassaden- und Wandreflexionen, durch Abschirmungen aufgrund der Planbebauung sowie aufgrund der Änderung von Verkehrsmengen zu einer Änderung der Verkehrslärmsituation in der Nachbarschaft.

Bei einem Vergleich von Prognose Plan- und Nullfall für den 1. EA treten entlang der Orleansstraße an wenigen Standorten rechnerisch Pegelerhöhungen von bis zu +0,1 dB(A) bei künftigen Verkehrslärm-Beurteilungspegeln von bis 73/65 dB(A) Tag/Nacht auf. Relevante Pegelerhöhungen, im Sinne der 16. BImSchV sind dies Verkehrslärmpegel ab 70/60 dB(A) Tag/Nacht, ergeben sich tagsüber an sechs Gebäuden (Elsässer Straße 36, Orleansplatz, 6a, Orleansstraße 51, 53, 81-83, 85) und nachts an einem Gebäude (Orleansstraße 81-83).

Im Zuge der Bauleitplanung sollen vorhabenbedingte Verschärfungen der Immissionssituation soweit möglich vermieden oder vermindert werden. Es wurde die Auswirkung einer reflexionsmindernden Fassadenausführung der Plangebäude entlang der Orleansstraße untersucht, mit dem Ergebnis, dass eine geringe Verbesserung durch eine reflexionsmindernde Fassade im MK und MU(Süd) erreicht werden kann. Es wird daher festgesetzt, dass die straßenseitigen Fassaden des MK und MU (Süd) entlang der Orleansstraße reflexionsmindernd mit einem Reflexionsverlust von mindestens $DRV = 3,0$ dB auszuführen sind. Damit können fassaden- und geschossweise Verbesserungen/Optimierungen erreicht werden. Da eine absorbierende Fassade wirtschaftlich und gestalterisch nicht ohne weiteres umsetzbar ist, können die Fassaden und Reflexions-/Fensterflächen des MK und des MU (Süd) entlang der Orleansstraße alternativ zur absorbierenden Fassade auch zur Straßennachse gedreht ausgeführt werden, wobei ein Winkel von mehr als 5° erreicht werden muss. Die verbleibenden minimalen Pegelerhöhungen trotz Festsetzung einer schallabsorbierenden oder gedrehten Fassade sind nicht wahrnehmbar. Außerdem zeigt ein Vergleich des Prognose Planfalls mit dem Analysefall 2018, dass aufgrund der Geschwindigkeitsreduzierung auf der Orleansstraße von 50 km/h auf 30 km/h keine relevanten Pegelerhöhungen auftreten. Aufgrund der bereits im Analysefall 2018 bestehenden Vorbelastung kann davon ausgegangen werden, dass die betroffene Nachbarschaft bereits über ausreichend dimensionierte Außenbauteile verfügt.

4.13.2. Schutz vor Anlagenlärm

Anlagen außerhalb des Planungsgebiets (Vorbelastung)

Die Beurteilungspegel durch Anlagen-/Gewerbelärm betragen bis zu 53/50 dB(A) Tag/Nacht im 1.EA. Somit werden die Immissionsrichtwerte der TA Lärm für Kerngebiete von 60/45 dB(A) bzw. für Urbane Gebiete von 63/45 dB(A) Tag/Nacht im Tageszeitraum eingehalten und nachts um bis zu 5 dB(A) im 1. EA überschritten. Ursächlich für die Überschreitungen ist die Abstellanlage der DB InfraGO AG für Bahnfahrzeuge (DB-Abstellanlage).

Relevante kurzzeitige Geräuschspitzen können mit Ausnahme bezüglich der DB-Abstellanlage ausgeschlossen werden. Beim Betrieb der DB-Abstellanlage sind kurzzeitige Geräuschspitzen durch das Luftausblasventil mit Schallleistungspegel bis zu $L_{WA,max} = 107,9$ dB(A) zu erwarten, so dass der erforderliche Mindestabstand zur Einhaltung des nächtlichen Spitzenpegelkriteriums nicht eingehalten wird und Überschreitungen von bis zu 9 dB(A) nachts auftreten.

Innerhalb der von Überschreitungen der Anforderungen der TA Lärm betroffenen Bereiche dürfen an den zum Lärm orientierten Gebäudeseiten keine Immissionsorte im Sinne der TA Lärm, d.h. keine offenbaren Fenster von schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen nach DIN 4109 (Wohn-, Schlaf-, Kinderzimmer), entstehen (vgl. Bereiche mit brauner Linie in der Abbildung in der Satzung). Dies sollte primär durch eine strikte Grundrissorientierung erfolgen, indem Fenster schutzbedürftiger Aufenthaltsräume zu den Lärm abgewandten Gebäudefassaden orientiert werden. Neben der Grundrissorientierung kommen Festverglasungen, die nur der Belichtung und nicht der Belüftung dienen, oder baulich-technische Maßnahmen in Frage (Prallscheiben, mehrschalige Wandkonstruktionen Festverglasungen, Laubengangerschließungen, verglaste Loggien usw.), so dass 0,5 m vor den offenbaren Fenstern schutzbedürftiger Räume die maßgeblichen Immissionsrichtwerte der TA Lärm und das Spitzenpegelkriterium zuverlässig eingehalten werden (vgl. Bereiche mit blauer Linie in der Abbildung in der Satzung). Die erforderliche Pegelreduzierung beträgt bis zu 9 dB(A) und ist durch Maßnahmen für alle schutzbedürftigen Aufenthaltsräume dauerhaft zu gewährleisten.

Weiterhin ist die Lärmschutzwand zwischen den Gebäuden im Baugebiet MU gebäudehoch auszuführen, um Anlagenlärmkonflikte in der Quartiersnische ausschließen zu können. Dies wird entsprechend festgesetzt (vgl. Bereiche mit türkis gestrichelter Linie in der Abbildung in § 13 der Satzung). Um für den weiteren Planungsprozess flexible Lösungen finden zu können, kann von einer gebäudehohen Lärmschutzwand abgewichen werden, wenn entsprechend den weiteren Festsetzungen ein ausreichender Schallschutz gewährleistet werden kann.

Anlagen-/Gewerbelärm – Anlagen innerhalb des Plangebiets (Zusatzbelastung)

Innerhalb des Plangebiets sind als Zusatzbelastung gewerbliche Nutzungen (Büro, Verwaltung mit Anlieferungen) und Infrastrukturnutzungen (Kindertageseinrichtungen, Gemeinschaftstiefgaragen) vorgesehen, die zu relevanten Anlagengeräuschen im Plangebiet und in der schutzbedürftigen Nachbarschaft führen können.

Die schalltechnische Verträglichkeit der Zusatzbelastung mit der schutzbedürftigen Nachbarschaft innerhalb und außerhalb des Plangebiets kann hergestellt werden, wenn eine Nachtnutzung (22-6 Uhr) von Außengastronomieflächen und Nachtanlieferungen ausgeschlossen werden. Zudem müssen Lkw-Anlieferungen tagsüber (6-22 Uhr) auf eine Häufigkeit von 8 pro Tag begrenzt werden, dies ist in der Baugenehmigung nachzuweisen.

Im Nachtzeitraum (nach 22 Uhr) resultieren zudem geringfügige Überschreitungen

aufgrund des Tiefgaragenverkehrs. Ursächlich hierfür ist der künftige Wohnverkehr. Relevante Lärmbelastungen sind generell vor allem im direkten Nahbereich der Tiefgaragenzufahrten zu erwarten (Beurteilungspegel und Spitzenpegel). Im Sinne einer Optimierung sollte hier auf die Errichtung von lüftungstechnisch notwendigen Fenstern schutzbedürftiger Aufenthaltsräume (Schlaf-, Wohn- und Kinderzimmer) verzichtet werden. Dies betrifft Fenster mit einem Abstand von weniger als 10,0 m zum geometrischen Mittelpunkt der Ein-/Ausfahrten. Die Tiefgaragengeräusche sind bei der Bestimmung des Schallschutzes gegen Außenlärm zu berücksichtigen. Diese Optimierungsmöglichkeiten haben als Empfehlungen informativen Charakter, Festsetzungen werden hierzu nicht getroffen. Bei der baulichen Ausführung der Tiefgaragenabfahrten muss zudem der Stand der Lärminderungstechnik (z. B. lärmarmes Garagenrolltor, Regenrinnenabdeckung usw.) beachtet werden.

Die genaue Geräuschentwicklung von sich künftig ansiedelnden Anlagen und Betrieben sowie von sozialen Einrichtungen innerhalb des Plangebiets ist von der konkreten (derzeit noch nicht abschließend bekannten) Nutzung (z.B. Lkw-Häufigkeiten) und Lage von Geräuschquellen (Klimatechnik, haustechnische Anlagen usw.) abhängig. Beispielsweise ist derzeit die Angabe einer zulässigen Schallleistung für stationäre Geräte aufgrund der Quellenanzahl und der noch unbekannten Lage von Quellen nicht sinnvoll möglich. Die schalltechnische Verträglichkeit von gewerblichen Nutzungen mit der Nachbarschaft innerhalb und außerhalb des Plangebiets sollte daher im Baugenehmigungsverfahren anhand der konkreten Planung untersucht und nachgewiesen werden, sofern von den Randbedingungen der gegenständlichen Schalluntersuchung abgewichen wird (z.B. mehr als 8 Anlieferungen mit Ladetätigkeiten im Freibereich, mehr TG-Verkehr als angesetzt).

Für künftige Neuansiedlungen von Betrieben oder bei genehmigungsbedürftiger Nutzungsänderung von Bestandsbetrieben werden voraussichtlich organisatorische Maßnahmen erforderlich, die sicherstellen, dass kein relevanter Nachtbetrieb (22-6 Uhr) stattfindet (Ausschluss von nächtlichen Anlieferungen und einer nächtlichen Nutzung von Außengastronomie o.Ä.). Diese Maßnahmen sind von der konkreten Nutzung abhängig, gehen aber nicht über vergleichbare Vorhaben hinaus und sind bei wohnverträglichem Gewerbe üblich.

Geräusche von Kita, Kinderfreispielflächen o.Ä. sind aufgrund der rechtlichen Rahmenbedingungen nicht in die Beurteilung einzubeziehen, jedoch wird hinsichtlich einer schalltechnischen Optimierung empfohlen, auf eine günstige Situierung der Kinderfreispielflächen zu achten.

4.13.3. Erschütterungsschutz und sekundärer Luftschall

Aufgrund der räumlichen Nähe des Vorhabens zu den Bahnanlagen und der Straßenbahn auf der Orleansstraße wurden mögliche schwingungsinduzierte Auswirkungen im Rahmen eines erschütterungstechnischen Gutachtens untersucht. Hierbei wurden die Einwirkungen durch Erschütterungen und Sekundärluftschall gemessen und für das Planvorhaben prognostiziert.

Die Prognosen auf Basis von Erschütterungsmessungen im freien Feld zeigen, dass im gesamten Planungsgebiet der Mindestabstand für Gebäude in konventioneller Bauweise (Massivbau mit Stahlbetondecken) mit schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen von Wohnnutzungen bei 80 m zum nächstgelegenen Durchfahrtgleis (Ostbahnhof) und von 30 m zur Mitte des nächstgelegenen Trambahngleises liegt. Somit werden die Erschütterungsanforderungen im gesamten Plangebiet überschritten. Im Zuge der

Bauausführung ist auf die Immissionen entsprechend zu reagieren. Deshalb wird festgesetzt, dass bei der Errichtung von schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen sowie in baulich daran gekoppelten Gebäuden und Bauteilen (z.B. Tiefgaragen/-einfahrten, Fahrwege usw.) technische bzw. konstruktive Maßnahmen (z.B. (teil-) elastische Gebäudelagerungen) vorzusehen sind, die eine Einhaltung der Anhalts- und Richtwerte für Erschütterungs- und Sekundärschallimmissionen sicherstellen.

4.13.4. Elektromagnetische Immissionen

Aufgrund der räumlichen Nähe des Vorhabens zu den ober- und unterirdischen Bahnanlagen und zur Straßenbahn auf der Orleansstraße wurden die elektrischen und magnetischen Felder untersucht. Weitere relevante elektrische und magnetische Felder können von der geplanten 2. Stammstrecke ausgehen. Hierbei wurden die zukünftigen Einwirkungen messtechnisch ermittelt, prognostiziert und nach der 26. Bundes-Immissionsschutzverordnung zum Schutz der Allgemeinheit beurteilt.

Die messtechnische Untersuchung der elektrischen und magnetischen Felder der Bahnstrecke zeigt, dass im Bereich der Baufelder im gesamten Planungsgebiet die gesetzlichen Grenzwerte der Verordnung über elektromagnetische Felder (26. BImSchV) für elektrische und magnetische Wechselfelder ebenso wie die Referenzwerte der berufsgenossenschaftlichen Vorschrift für Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit deutlich unterschritten werden. In der Untersuchung wurde auch die neu geplante in Tunnellage zu liegen kommende Stammstrecke (PFA 3 Ost) berücksichtigt.

Im Bereich der zulässigen Stegkonstruktion im Vorfeld der Bebauung zu den Gleisen treten die höchsten Feldstärken auf. Die Anforderungen der 26. BImSchV werden im Bereich der Stegkonstruktion eingehalten, so dass kein negativer Einfluss auf die Nutzung des Steges zu erwarten ist.

Trotz Einhaltung der einschlägigen Grenzwerte wird im Hinblick auf die Minimierungsempfehlung des Bundesamtes für Strahlenschutz (BfS) und das Vorsorge- und Minimierungsgebot der 26. BImSchV empfohlen, Aufenthaltsbereiche für Kinder (Kita mit Freibereichen und Kinderzimmer von Wohnungen) in den Innenhof bzw. im weitmöglichen Abstand zur Plangebietsgrenze an der Bahnanlage zu situieren.

4.14. Lufthygiene

Die verkehrsbedingten Luftschadstoffe wurden auf Grundlage der zukünftigen städtebaulichen Situation im Rahmen einer lufthygienischen Untersuchung berechnet und beurteilt. Die maßgebenden Grenzwerte der 39. BImSchV werden an allen Plangebäudefassaden eingehalten.

Die höchsten verkehrsbedingten Luftschadstoffkonzentrationen an den Fassaden der geplanten Bebauung treten an der Nordwestfassade des Teilbaugebiets MU (Nord) auf und betragen für die beiden untersuchten, per Festsetzung ermöglichten Lärmschutzwandvarianten in der Quartiersnische (Lärmschutzwand zwischen dem MU (Süd) und dem MU (Nord) mit 4,0 m ü GOK und gebäudehoch) bis zu 26,3 µg/m³ für NO₂, 17,4 µg/m³ für PM₁₀ und 14,8 µg/m³ für PM_{2,5}. Für höhere Stockwerke sowie verkehrsabgewandte Fassaden werden deutlich niedrigere Konzentrationen prognostiziert.

An der Tiefgaragenöffnung in der Stichstraße treten ebenfalls für beide Lärmschutzwandvarianten Luftschadstoffbelastungen von bis zu 39,5 µg/m³ für NO₂, 17,5 µg/m³ für PM₁₀ und 15,0 µg/m³ auf. An der Tiefgaragenöffnung an der

Orleansstraße treten für beide Lärmschutzwandvarianten Konzentrationen von bis zu $32,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ für NO_2 , $17,3 \mu\text{g}/\text{m}^3$ für PM_{10} und $14,8 \mu\text{g}/\text{m}^3$ für $\text{PM}_{2,5}$ auf. Diese hohen Luftschadstoffbelastungen beschränken sich auf einen kleinen Bereich um die Tiefgaragenöffnung. So werden bereits an der Tiefgaragenöffnung in der Stichstraße, die die höchsten Konzentrationen aufweist, nach 2,0 m die Immissionsgrenzwerte auf Schadstoff-Konzentrationen von bis zu $27,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$ für NO_2 , $16,6 \mu\text{g}/\text{m}^3$ für PM_{10} und $14,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$ für $\text{PM}_{2,5}$ reduziert. Die Grenzwerte der 39. BImSchV werden eingehalten. Es können jedoch, wie eben dargestellt, die im Plangebiet vorgesehenen Tiefgaragen zu punktuell erhöhten Luftschadstoffwerten im Bereich um die Zufahrten führen. Es wird daher aus Vorsorgegründen ein Mindestabstand zu Fenstern schutzbedürftiger Aufenthaltsräume bzw. Aufenthaltsbereichen im Freien festgesetzt.

Wenngleich mit einer teilweisen Beeinflussung der Nachbarschaft durch verkehrsbedingte Luftschadstoffe aufgrund des Planvorhabens zu rechnen ist, werden die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV nach Realisierung der Planung in der unmittelbaren Nachbarschaft durchgehend unterschritten.

4.15. Dächer, Dachaufbauten sowie Gemeinschaftsdachgärten

Um eine einheitliche Dachlandschaft zu sichern sowie eine Begrünung und Nutzung der Dachflächen sicherzustellen, werden im gesamten Planungsgebiet Flachdächer festgesetzt.

Die Dachaufbauten und technischen Anlagen werden hinsichtlich Art, Zweck, Höhe und Fläche beschränkt, um insbesondere eine gute Nutzung der Dachflächen zu Freiraumzwecken zu gewährleisten. Zusätzlich wird damit einer ruhigen und zurückhaltenden Dachlandschaft Rechnung getragen, welche das Erscheinungsbild der Bebauung nicht stört, und die Funktionsfähigkeit der Gebäude sicherstellt. Dabei wird im MK und im Teilbaugebiet MU (Süd) ein höherer Anteil an technischen Anlagen zugelassen, um im gewerblichen Bereich dem Bedarf an Kühl- und Lüftungssystemen Rechnung zu tragen. Im Innenhof des Kerngebiets werden Dachaufbauten ausgeschlossen, um die Nutzung als Erholungsfläche und die Innenhofgestaltung nicht zu beeinträchtigen.

Dachaufbauten sowie einzelne technische Anlagen sind aus gestalterischen Gründen und, um eine möglichst gute Nutzbarkeit der gemeinschaftlich nutzbaren Dachgärten zu ermöglichen, baulich zusammenzufassen, einzuhausen und auf die Gestaltung der Dachgärten abzustimmen. Um die wahrnehmbare Gebäudehöhe aus dem Straßenraum nicht zu steigern, einen ruhigen horizontalen Gebäudeabschluss sicherzustellen sowie keine zusätzlichen Abstandsflächen zu generieren, müssen sie mindestens um das Maß ihrer Höhe von der Oberkante der aufgehenden Wand des darunterliegenden Geschosses zurücktreten. Davon ausgenommen werden Dachaufbauten und technische Anlagen entlang des gleisseitigen Gebäuderiegels, die höher als 2,0 m sind, da von diesen keine negativen Auswirkungen auf den angrenzenden weitläufigen Bahnbereich zu erwarten sind.

Aufgrund der hohen urbanen Bebauungsdichte des geplanten Quartiers sind begrünte und gemeinschaftlich nutzbare Dachflächen von besonderer Bedeutung für die Ergänzung des knappen ebenerdigen Freiflächenangebots. Die gemeinschaftlich nutzbaren Dachgärten dienen sowohl für die Bewohner*innen als auch für die Beschäftigten des MK und MU (Süd) als Erholungsflächen. Die Dachausstiege für Aufzüge, Treppenanlagen und Abstellräume, die der Freiraumnutzung von Dachflächen als Gemeinschaftsdachgärten (GDG) dienen, werden in ihrer Anzahl und ihrer Fläche begrenzt, um ausreichend nutzbare Freiflächen zu erhalten. Von diesen Flächenbeschränkungen sind Anlagen zur

Gestaltung der GDG (z.B. Pergolen, Sitzelemente, Rankgerüste, Pflanzbeete inklusive deren Einfassung), Lärmschutzwände und die erforderlichen Absturzsicherungen ausgenommen, um eine lärmgeschützte und hochwertige Gestaltung der Freiflächen nicht einzuschränken.

Zur bestmöglichen Ausnutzung der Dachflächen dürfen Absturzsicherungen an die Außenkante des darunterliegenden Geschosses heranrücken. Es werden Regelungen zur Ausgestaltung getroffen, damit sie keine unerwünschten Auswirkungen auf das Erscheinungsbild der Bebauung aus dem Straßenraum heraus entfalten.

Um die Nutzung und Erreichbarkeit der in der Planzeichnung hinweislich als gemeinschaftlich nutzbare Dachflächen gekennzeichneten Dachflächen sowie dem sich im MK über dem ersten Obergeschoss befindlichen Innenhof zu gewährleisten, werden Festsetzungen zur barrierefreien Gestaltung und Zugänglichkeit sowie zur Gestaltung mit einem hohen Aufenthaltswert getroffen. Mit den Festsetzungen zur Begrünung, Beschattung und zur Ausgestaltung der Lärmschutzwände wird das Ziel verfolgt, qualitativ hochwertige Freiflächen auf den Dächern als Ergänzung der ebenerdigen Freiflächen zu schaffen.

Soweit erforderlich sind Antennen und Satellitenanlagen ausschließlich auf den Dächern zulässig, um die Gestaltung der Fassaden nicht zu beeinträchtigen.

Um die Nutzung regenerativer Energiequellen zu ermöglichen und zu fördern sowie einen wesentlichen Baustein zur Entwicklung eines klimaneutralen Quartiers zu schaffen, gilt für Anlagen zur Nutzung der Sonnenenergie keine prozentuale Flächenbegrenzung. Es können alle Dächer, die nicht mit einer anderen zulässigen Nutzung belegt sind, mit technischen Anlagen zur Nutzung solarer Strahlungsenergie belegt werden. Zur Deckung eines möglichst hohen Anteils des für die Gebäude erforderlichen Energiebedarfs werden konkrete Dachflächenanteile zur Nutzung mit solarer Strahlungsenergie als Mindestmaß festgesetzt. Die festgesetzten Prozentanteile sind das Ergebnis der Abwägung zwischen den Belangen des Klimaschutzes und der Flächenbedarfe auf den Dachflächen für die Bereitstellung wohnortnaher, qualitätsvoller Freiraumnutzungen. Zur optimalen Ausnutzung der Dachflächen können PV-Anlagen auch in Kombination mit technischen Anlagen oder Dachaufbauten errichtet werden sowie zur Gleisseite an den Lärmschutzwänden auf dem Dach. Auch hierbei gelten die Höhenbegrenzungen gemäß Satzung, um das Erscheinungsbild der Bebauung nicht nachteilig zu beeinflussen.

Sowohl extensive Dachbegrünungen als auch Anlagen zur Nutzung solarer Strahlungsenergie sind unter dem Gesichtspunkt der Nachhaltigkeit sinnvoll. Durch die Kombination der Dachbegrünung mit Solaranlagen ergeben sich Synergieeffekte sowohl hinsichtlich der Artenvielfalt, da schattige und sonnige Bereiche entstehen und somit unterschiedliche Lebensräume geschaffen werden, als auch hinsichtlich der Abkühlung der technischen Anlagen (Photovoltaikanlagen) durch die Dachbegrünung. Daher sind sie flächengleich übereinander (d.h. in Form einer extensiven Dachbegrünung, die durchlaufend unter der jeweiligen PV-Anlage vorgesehen ist) zu kombinieren. Die festgesetzte Mindestsubstratdicke sichert dabei eine ausreichende Versorgung der Begrünung und dient dem Regenwasserrückhalt im Sinne des Schwammstadtprinzips.

Die Niederschlagswasser-Retentionsschicht, die für alle Dachflächen festgesetzt ist, leistet zusätzlich einen erheblichen Beitrag zum dezentralen Niederschlagsmanagement sowie zur Erhöhung der lokalen Verdunstung und ist Teil des im Planungsgebiet umgesetzten Schwammstadtprinzips. Sie besteht aus speziellen Retentionselementen, die unter dem Substrat der Dachbegrünung eingebaut werden und zusätzlich einen sicheren, verzögerten Abschluss des

Regenwassers sorgt.

Die festgesetzte extensive Dachbegrünung kann Regenwasser zurückhalten und filtern, durch die Verdunstung entsteht eine kühlende Wirkung und eine Abkühlung des Kleinklimas im Sinne des „Schwammstadt-Prinzips“. Die Begrünung trägt außerdem zur Staubbildung und der Reduzierung des CO₂-Anteils in der Luft bei. Sie verbessert damit die Lufthygiene. Außerdem werden Magerstandorte entwickelt, die einen Beitrag zum Erhalt und zur Förderung der Biodiversität in der Stadt leisten. Für das Gebäude selbst trägt die Dachbegrünung als zusätzliche Wärmedämmung zu einer verbesserten Energiebilanz bei.

4.16. Werbeanlagen

Im Bebauungsplan werden Festsetzungen getroffen, um Zweck, Anordnung, Größe und den Umfang an Werbeanlagen zu regeln und damit optische und gestalterische Beeinträchtigungen zu minimieren. Bei den Festsetzungen geht es darum, der besonderen Situation vor Ort einerseits in unmittelbarer Nähe zum Ensemble des Gründerzeitquartiers Haidhausen und andererseits entlang der Gleisanlagen als Stadteinfahrt gerecht zu werden und ein geeignetes, dem Standort angemessenes Maß an Werbung und Werbeanlagen der zukünftig ansässigen Unternehmen zu finden. Werbeanlagen sollen nur hinweisenden Charakter haben und für das nähere Umfeld den Standort von Unternehmen bzw. Einrichtungen kenntlich machen. Für die Baukörper entlang der Gleisanlagen werden gesonderte Festlegungen getroffen, da die Werbeanlagen in Richtung Osten von einem größeren Radius und damit mit Fernwirkung wahrgenommen werden sollen.

Da sich die zu bewerbenden Nutzungen hauptsächlich auf das Erdgeschoss beschränken, ist auch das Anbringen von Werbeanlagen auf den Brüstungsbereich des ersten Obergeschosses beschränkt. Die maximale Schrift- bzw. Logohöhe wird beschränkt, um eine dominierende Wirkung auf die Fassade auch aus Fußgängerperspektive zu verhindern. Grundsätzlich sind Werbeanlagen parallel zur Fassade anzubringen, lediglich zur Fassade an der Orleansstraße, zu den Fassaden in der Quartiersnische und der Stichstraße sind jeweils im Erdgeschoss auch senkrechte Werbeanlagen (Nasenschilder) zulässig, um einen großen Gestaltungsspielraum zu ermöglichen, die Bereiche optisch zu beleben und die Auffindbarkeit der vorgesehenen, das Erdgeschoss belebenden Einrichtungen sicherzustellen. Fremdwerbung ist ausgeschlossen, um die Anzahl der Werbeanlagen auf das funktional und wirtschaftlich notwendige Maß zur Ausübung der zulässigen Nutzung zu reduzieren.

Für das MK und das überwiegend gewerblich geprägte Teilbaugebiet MU (Süd) ist Werbung gebietstypisch und für die Gewerbebetriebe von größerer Bedeutung. Zugunsten einer besseren Identifizierbarkeit des neuen Quartiers und der gewerblichen Hauptnutzungen werden in vertraglichem Umfang zusätzliche Werbeanlagen im Attikabereich zugelassen. Im Bereich der Orleansstraße soll dadurch insbesondere die Auffindbarkeit des geplanten großflächigen Nahversorgers im MK verbessert werden. Aufgrund der Lage in unmittelbarer Nähe zu den Gleisanlagen sind Werbeanlagen so zu gestalten, dass die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs jederzeit gewährleistet ist.

Werbeanlagen sollen das architektonische Erscheinungsbild sowie das Stadt- und Landschaftsbild nicht stören und sich in Umfang, Form und Farbgebung der Architektur anpassen. Eine Dominanz der Fassadengestaltung ist auszuschließen. Werbeanlagen über der realisierten Wandhöhe der Gebäude und/oder an technischen Aufbauten sowie Werbeanlagen an Fensterflächen sind daher nicht zulässig. Auch Werbeanlagen mit möglicher Störwirkung durch visuelle Reize für

die Nachbarschaft sind ausgeschlossen.

4.17. Geländemodellierungen, Aufschüttungen und Abgrabungen

Für ein ruhiges Erscheinungsbild innerhalb der dichten Bebauung und eine gute, barrierefreie Nutzbarkeit der Freiflächen sind Aufschüttungen und Abgrabungen grundsätzlich ausgeschlossen. Geringfügige Geländemodellierungen zum niveaugleichen Anschluss an die Umgebung sind, falls erforderlich, möglich.

Kleinere Geländemodellierungen im Bereich der Freispielflächen der Kita sowie der Kinderspielplätze sind zulässig, um hier Möglichkeiten für eine abwechslungsreiche Gestaltung der Anlagen offenzuhalten. Ebenso sind für die fachgerechte Gestaltung der Fläche zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft geringfügige Geländemodellierungen zulässig.

4.18. Einfriedungen

Um die Durchlässigkeit und einen insgesamt offenen, weitläufigen und urbanen Charakter des Planungsgebiets zu sichern, werden Einfriedungen oder Einzäunungen grundsätzlich ausgeschlossen. Mit dieser Festsetzung wird sichergestellt, dass die Quartiersnische und die Stichstraße von der Öffentlichkeit betreten und das weite Gleisfeld erlebt werden kann. Im Bereich der Orleansstraße und der Quartiersnische sollen zudem belebte Fassaden ohne abgegrenzte Vorbereiche entstehen, die den öffentlichen Raum erweitern, sich mit der städtischen Umgebung verzahnen und damit einen Mehrwert für das bestehende städtische Umfeld bieten.

Davon ausgenommen sind Einfriedungen und Einzäunungen, die das neue Quartier von den Bahnanlagen abgrenzen, da hier unter anderem aus sicherheitstechnischen Gründen ein Betreten der Bahn- und Gleisanlagen zwingend und wirksam verhindert werden muss. Ebenso ist eine Einzäunung der Freispielflächen der Kita aus Sicherheitsgründen möglich und gewünscht, um den ungestörten Betrieb der Einrichtung sicherzustellen. Um die optische Barrierewirkung jeweils möglichst gering zu halten, sind für die zulässigen Einfriedungen jeweils Maximalhöhen und Gestaltungsvorgaben festgesetzt sowie Angaben zur Bodenfreiheit als Durchlass für Kleintiere.

4.19. Grünordnung

4.19.1. Grünordnung allgemein

Die Festsetzungen der Grünordnung sichern die Umsetzung der angeführten Ziele und der dargestellten freiraumplanerischen Grundidee. Zur Umsetzung des Freiraumkonzeptes wurde parallel zum Bebauungsplan mit Grünordnung ein Gestaltungsleitfaden aufgestellt, der weitergehende Aussagen zur Gestaltung der Freiflächen trifft.

Es wird ein barrierefrei gestaltetes Wohnumfeld mit hoher Aufenthaltsqualität angestrebt. Im Vordergrund stehen dabei Identitätsbildung, die Erholungsversorgung sowie die ökologische Optimierung bei gleichzeitiger Umsetzung von Klimaanpassungsmaßnahmen im Planungsgebiet. Die Quartiersnische und mit Einschränkungen auch die Stichstraße dienen als Treffpunkt und öffnen sich zum angrenzenden Stadtquartier. Im straßenabgewandten Bereich der Innenhöfe sind gestaltete und intensiv durchgrünte Spiel- und Aufenthaltsräume für die Bewohnerschaft vorgesehen. Im Bereich der Innenhöfe ist daher der Großteil der Flächen als zu begrünen und zu bepflanzen festgesetzt. Diese Flächen sollen mit klimaresilienten, standortgerechten Bäumen, Sträuchern und Stauden gestaltet werden, um

attraktive Freiflächen anzubieten und eine kleinklimatische Verbesserung zu erreichen. Interne Wege und Platzbereiche zur Nutzung der Außenanlagen sowie Spielflächen und die partielle Nutzung als Wirtsgarten in der Quartiersnische sind innerhalb der zu begrünenden Flächen zulässig.

Um die stadtbildprägende und kleinklimatische Wirkung der bestehenden Baumreihe auf den Straßenraum der Orleansstraße dauerhaft zu sichern, wird der bestehende Baumgraben auf 3,0 m Breite verbreitert. Für den Bau der Zufahrt für das Pflegefahrzeug für die Außenspielfläche der Kita sowie für den Bau der Zufahrt zur Stichstraße wird die Fällung einiger Bäume der Baumreihe erforderlich sein. Eine detaillierte Planung ist erst in den nächsten Planungsschritten möglich, so dass erst dann zu erkennen ist, welche der Bäume für die Maßnahme gefällt werden müssen. Die Planung soll so optimiert werden, dass so wenige Bäume wie unbedingt nötig gefällt werden, so dass der Charakter der Baumreihe dauerhaft erhalten bleibt. Bei Umsetzung der Planung kann der Baumbestand auf dem Baugrundstück selbst nicht erhalten werden.

Für eine nachhaltige und klimatisch wirksame Begrünung des Planungsgebiets und als Kompensation für die voraussichtlich 12 zu fällenden Bäume sind 60 Neupflanzungen festgesetzt. Um dauerhaft eine nachhaltige und klimaresiliente Begrünung der Innenhöfe sicherzustellen, wird die Pflanzung von 5 Großbäumen und 5 mittelgroßen Bäumen im Bereich von extra dafür vorgesehenen großflächigen Aussparungen in der Gemeinschaftstiefgarage festgesetzt. Durch den Anschluss an den gewachsenen Boden haben die Bäume langfristig bessere Entwicklungsmöglichkeiten als in unterbauten Bereichen. Zusätzlich wird zur Begrünung der zwar privaten, aber öffentlich zugänglichen Bereiche der Stichstraße und der Quartiersnische die Pflanzung von 24 mittelgroßen Bäumen festgesetzt. Da in der Stichstraße aufgrund der beengten Platzverhältnisse keine Großbäume verwendet werden können und das Ziel, eine maximal große versiegelte Fläche mit Baumbestand zu überstellen jedoch weiterverfolgt wird, sollen mittelgroße, klimaresiliente Bäume mit entsprechender Kronenausladung gepflanzt werden. Nachfolgende Bäume entsprechen diesem Ziel und werden für die Pflanzung in der Stichstraße vorgeschlagen: *Acer platanoides* 'Cleveland' (Spitz-Ahorn), *Alnus spaethii* (Purpur-Erle), *Celtis australis* (Südlicher Zürgelbaum), *Fraxinus pennsylvanica* 'Summit' (Grün-Esche), *Gleditsia triacanthos* 'Skyline' (Säulen-Gleditschie), *Liquidambar styraciflua* (Amberbaum), *Robinia pseudoacacia* 'Bessoniana' (Kegel-Robinie), *Sophora japonica* (Japanischer Schnurbaum), *Tilia cordata* 'Greenspire' (Stadt-Linde), *Zelkova serrata* 'Green Vase' (Japanische Zelkove).

Bäume voraussichtlich zu fällen 8 unterliegen der BaumSchVO, 4 unterliegen nicht der BaumSchVO	12
Neupflanzungen	60
große Bäume (Endwuchshöhe > 20 m)	5
mittelgroße Bäume (Endwuchshöhe 10 – 20 m)	41
kleine Bäume (Endwuchshöhe < 10 m)	14

Durch die festgesetzten Neupflanzungen ergibt sich für das Planungsgebiet eine positive Baumbilanz, die ihren Beitrag zur Klimaanpassung im Quartier leistet. Um von Anfang an eine hohe Freiraumqualität und ein attraktives Erscheinungsbild der Freiräume zu erzielen sowie eine adäquate ökologische und klimatische Funktion zu gewährleisten, werden Güteanforderungen an Baumpflanzungen festgesetzt. Für Baumpflanzungen in Belagsflächen sind offene Baumscheiben mit spartenfreien, durchwurzelbaren Mindestflächen festgeschrieben, um eine

langfristige und gesunde Entwicklung der Neupflanzungen sowie eine nachhaltige Standortqualität zu gewährleisten. Abweichend hiervon sind befestigte oder überdeckte Baumscheiben zulässig, wenn dies aus gestalterischen oder funktionalen Gründen erforderlich ist. Auf Tiefgaragen ist für Baumpflanzungen eine durchwurzelbare Mindestsubstratschichtdicke von 1,20 m einzuplanen (siehe § 10 Abs. 7 der Satzung). Dadurch soll eine ausreichende Durchwurzelungstiefe gewährleistet, die Standfestigkeit der Pflanzung gefördert sowie Flächen zur Regenwasserretention geschaffen werden. Im überbauten Innenhof des Kerngebiets ist eine Überdeckung von 80 cm festgesetzt, die eine Bepflanzung mit mittelgroßen oder kleinen Bäumen zulässt.

Im Bereich der stark durch Kraftfahrzeug- und Lastkraftwagenverkehr frequentierten Stichstraße darf die Höhe der Bepflanzung in den festgesetzten zu begrünenden Freiflächen 80 cm nicht überschreiten, um dem Fahrzeugverkehr und dem Fußverkehr eine ausreichende Sicht aufeinander zu ermöglichen und so die Sicherheit in der Stichstraße zu erhöhen.

Im Planungsgebiet werden im gewerblich genutzten Stadtbaustein MK und MU (Süd) Bereiche festgesetzt, in denen Fassadenbegrünung herzustellen ist. Die Festsetzungen für die Fassadenbegrünung gelten ab dem ersten Obergeschoss, da im Erdgeschoss die Einsehbarkeit der Ladenzone sichergestellt werden soll und Zugänge und Rücksprünge in der Fassade eine durchgängige Umsetzung verhindern. Die Fassadenbegrünung erstreckt sich entlang der Orleansstraße auf den Bereich des festgesetzten Rücksprungs, um diesen städtebaulichen Aspekt zu betonen. Im Kerngebiet befindet sich die Fassadenbegrünung im hinteren Teil der Stichstraße und entlang der Orleansstraße. In diesen Bereichen sind aufgrund von Wegebeziehungen und der Tiefgarageneinfahrt keine Baumpflanzungen oder Pflanzbeete möglich. Fassadenbegrünungen sind außerdem Teil des Schwammstadtprinzips und tragen zu einem nachhaltigen Regenwassermanagement bei, da im Bereich der Fassadenbegrünung Regenwasser rückgehalten, gespeichert und verdunstet werden kann. Durch Verdunstungseffekte, Beschattung und Verringerung von Rückstrahlflächen tragen Fassadenbegrünungen zur Verbesserung des Mikroklimas bei. Im Bereich des Artenschutzes bieten Fassadenbegrünungen Biodiversitätstrittsteine für Insekten und Vögel. Im Bereich des von Wohnnutzung geprägten Stadtbausteins MU (Nord) werden keine Festsetzungen zu Fassadenbegrünung getroffen. Die bereits aufgeführten Vorteile einer Fassadenbegrünung sind in diesem Bereich gegen die Zielsetzung eines preisgedämpften Wohnungsbaus sowie den höheren Instandhaltungsaufwand abzuwägen. Die Kosten für die Bewässerung der Begrünung, der höhere Wartungsaufwand der Fassaden sowie der Unterhalt der Fassadenbegrünung führen zu Kostensteigerungen, welche sich in steigenden Kosten bei Mietparteien widerspiegeln würden. Die kleinteiligere Aufteilung, die durch die Wohnnutzung hervorgerufen wird, führt zu höheren Anforderungen bei Pflege- und Unterhaltmaßnahmen der Fassadenbegrünung als im gewerblich genutzten Stadtbaustein mit größeren Nutzungseinheiten. Eine Fassadenbegrünung entlang der Gleisseite steht zudem der angestrebten Nutzung der Fassadenfläche für PV-Anlagen entgegen. Mit den Festsetzungen zur Dachbegrünung und zur Dachlandschaft werden auch im Bereich des MU (Nord) Maßnahmen getroffen, die zum Regenwassermanagement, zur Verbesserung des Mikroklimas und zur Steigerung der Biodiversität beitragen.

Im Vergleich der Versiegelungsbilanzen im Bestand und der Planung zeigt sich, dass durch die Planung der Anteil der oberirdisch unversiegelten Fläche im Planungsgebiet um ca. 20 % erhöht wird. Sogar der Anteil der Flächen, welche unversiegelt und nicht unterbaut sind, erhöht sich im Vergleich zum Bestand leicht. Auf Grund des hohen Nutzungsdrucks sind weiterhin 77% der Fläche über- oder unterbaut. Die zukünftigen begrünten und zu Teilen weiterhin nicht unterbauten

Flächen leisten sowohl einen klimatischen als auch gestalterischen Beitrag im Quartier und stellen eine Verbesserung im Bereich der oberirdischen Versiegelung gegenüber dem Bestand dar.

Baugrundstück	Bestand	BP 1956a (oberirdisch)	Differenz
Versiegelte Flächen	17.698 m ² (85 %)	13.697 m ² (65 %)	-20%
Unversiegelte Flächen	3.223 m ² (15 %)	7.224 m ² (35 %)	+20%
Gesamtfläche	20.921 m ² (100 %)	20.921 m ² (100 %)	

Um eine einheitliche Gestaltung der Belagsflächen zu erreichen, sind die Bereiche der Gehrechtsfläche bis zur jeweiligen Hauskante entsprechend dem angrenzenden öffentlichen Gehweg zu gestalten. Die Versiegelung soll dennoch möglichst geringgehalten werden, daher sind Belagsflächen im Übrigen auf ein Mindestmaß zu beschränken und so weit als möglich mit wasserdurchlässigen Belägen herzustellen.

Da die Freiflächen weitgehend unterbaut sind und für rein oberflächige Versickerung nicht ausreichend Fläche zur Verfügung steht, kann die Versickerung über Rigolen erfolgen. Zudem ist eine Speicherung und Nutzung von gesammeltem Regenwasser vorgesehen (vgl. Kapitel 4.20 Klimaschutz und Klimaanpassung). Über den erhöhten Substrataufbau auf der Gemeinschaftstiefgarage und die Regenwasser-Retentionsboxen auf den Dächern wird ein erheblicher Teil des Regenwassers zurückgehalten und verzögert verdunstet.

Um allen Bewohner*innen eine Teilhabe an den begrenzt zur Verfügung stehenden ebenerdigen Freiflächen zu ermöglichen, werden Bewohnergärten ausgeschlossen.

Die nach Art. 7 BayBO herzustellenden Kinderspielplätze sind innerhalb des Baugebietes vorzusehen, aufgrund der hohen Lärmbelastung können diese nur in den Innenhöfen im MU (Nord) untergebracht werden. Die beiden Teilflächen der Quartiersnische, die sich im MU (Süd) und im MU (Nord) befinden, sind so zu gestalten, dass eine zusammenhängende Platzfläche entsteht, die als Erholungsfläche dient und Raum für freie Aneignung und Kommunikation bietet. Soweit für den nach § 6 Abs. 6 zulässigen Wirtsgarten im Teilbaugebiet MU (Süd) eine befestigte Fläche erforderlich ist, kann diese auch in der zu begrünenden und bepflanzenden Fläche ausgeführt werden. Dieser Wirtsgarten soll entsprechend Planzeichnung mit mittelgroßen Bäumen überstellt werden.

Um in der weiteren Planung Spielräume für die detaillierte Ausgestaltung der Freiflächen zuzulassen, kann von den planzeichnerischen und textlichen grünordnerischen Festsetzungen in Lage und Fläche geringfügig abgewichen werden. Insbesondere von den planzeichnerisch festgesetzten Baumstandorten in der KiTa-Freifläche kann in der Lage abgewichen werden, solange sich die Standorte innerhalb des von der Tiefgarage freigehaltenen Bereiches befinden.

Freiflächenversorgung

Aufgrund der besonderen Lage und dem schmalen Zuschnitt des Planungsgebiets zwischen zwei stark lärmemittierenden Verkehrswegen und der damit verbundenen Lärmeinwirkung werden im Planungsgebiet keine öffentlichen Grünflächen festgesetzt. Eine Anordnung von öffentlichen Grünflächen, die die Anforderungen an einen gesunden Aufenthalt erfüllen, ist ohne aktive Schallschutzmaßnahmen (Lärmschutzwand, Lärmschutzwall) nicht möglich. Diese sind auf Grund der notwendigen Höhe und Länge technisch, gestalterisch und sozialverträglich auf dem schmalen Areal nicht umsetzbar.

Für die Freiflächenversorgung der Bewohner*innen und Beschäftigten im Planungsgebiet werden Orientierungswerte für die Grün- und Freiflächenversorgung von 15 m² pro Einwohner*in bzw. 2 m² pro Beschäftigten angesetzt. Gemäß dieser Orientierungswerte ergibt sich für das Planungsgebiet ein Freiflächenbedarf von rund 10.190 m². Insgesamt können allerdings nur rund 6.400 m² innerhalb des Planungsgebiets nachgewiesen werden. Davon befinden sich rund 3.600 m² auf den Dachflächen der Baugebiete. Dies entspricht rund 4,2 m² Dachfläche pro Einwohner*in (Annahme ca. 250 Wohneinheiten á 2,4 Personen) sowie 2 m² pro Arbeitsplatz. Aufgrund der geringen ebenerdigen Freiflächen in lärmgeschützten Bereichen in den Innenhöfen, die neben den Außenspielflächen für die Kita noch zur Erholungsnutzung zur Verfügung stehen, stellen diese einen wichtigen Bestandteil für eine gute und hochwertige Freiflächenversorgung in dem Planungsgebiet dar. Eine qualitativ hochwertige Ausgestaltung, die sichere barrierefreie Erreichbarkeit und der Lärmschutz der Freiflächen auf dem Dach werden durch Festsetzungen im Bebauungsplan sichergestellt. Im Kerngebiet stehen neben den Freiflächen auf der oberen Dachlandschaft, die von den Beschäftigten des Kerngebiets und des MU (Süd) genutzt werden können, eine ca. 890 m² Freifläche im Innenhof (über dem 1. OG) zur Nutzung durch die Bewohner*innen des MU (Nord) sowie den Beschäftigten des MK und MU (Süd) zur Verfügung.

Als Ersatz für die im Planungsgebiet nicht nachweisbaren ursächlichen Freiflächen erfolgt deren Kompensation durch zusätzliche Aufwertungsmaßnahmen in öffentlichen Grünflächen außerhalb des Planungsgebiets. Die Spielplätze und die Grünanlage am Johannisplatz werden überplant und aufgewertet. So werden u.a. die Spielplätze erweitert, gendergerecht gestaltet und ein Nutzungsangebot für alle Bevölkerungsgruppen geschaffen. Darüber hinaus können die Mittel aus der Kompensationszahlung anteilmäßig für Entsiegelungs- und Begrünungsmaßnahmen innerhalb der Straßenverkehrsfläche (Fl.-Nr. 17830/6), im Kreuzungsbereich Schiltbergerstr./ Johannisplatz verwendet werden. Hier sollen Flächen, die derzeit versiegelt sind und dem ruhenden Verkehr dienen, entsiegelt werden und mit einer Aufenthaltsqualität ausgestattet werden, so dass sie der Erholung dienen. Die öffentliche Grünfläche und die zu entsiegelnden und zu begrünenden Flächen befindet sich in ca. 900 m Entfernung zum Planungsgebiet und sind über die bestehende Querungsmöglichkeit der Orleansstraße an der Elsässer Straße fußläufig sicher zu erreichen. Die Finanzierung der dafür entstehenden ursächlich mit dem Bebauungsplan verbundenen Kosten durch die Planungsbegünstigte wird städtebauvertraglich gesichert.

4.19.2. Flächen mit besonderen Entwicklungsmaßnahmen

Entlang der Bahn wird eine „Fläche zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft“, die sogenannte Zone ökologischer Vernetzung (ZÖV), festgesetzt. Der 10,0 m bis 12,0 m breite Verbundkorridor erfüllt aus naturschutzfachlicher Sicht in dieser Breite die Mindestanforderungen, um als Lebensraum für Arten warmer, trockener und magerer Lebensräume zu dienen und ist entsprechend herzustellen. Der an die Bahnanlagen direkt angrenzende 5,0 m breite Streifen wird von der Bahn als Wartungsweg entlang der Gleise genutzt und soll für die Befahrbarkeit keine dauerhaft geschlossene Vegetationsdecke aufweisen, was sich in das angestrebte Entwicklungsziel einfügt. Durch entsprechende Festsetzungen für eine zulässige Stegkonstruktion wird sichergestellt, dass es zu keiner Beeinträchtigung der Funktionsweise der ZÖV kommt (vgl. hierzu Satzung § 6 Überbaubare Grundstücksfläche Abs. 5), da die Stegkonstruktion aufgeständert mit einer Bodenfreiheit von 1,5 m sowie wasser- und lichtdurchlässig zu errichten ist. Ein vollständiger Ausbau der ZÖV kann erst nach Fertigstellung der 2. Stammstrecke realisiert werden, da ein Teil

davon bis dahin als Baustellenzufahrt genutzt wird. Die Herstellung wird im Rahmen des städtebaulichen Vertrages von der Planungsbegünstigten gefordert.

4.19.3. Vogel - und Insektenschutz

Um regelmäßige Kollisionen von Vögeln mit Fenster- und sonstigen großflächigen Glasflächen so weit wie möglich zu vermeiden und damit insbesondere auch die Auslösung von Verbotstatbeständen nach § 44 BNatschG auszuschließen, sind im Baugenehmigungsverfahren in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde Gestaltungsmaßnahmen zu ergreifen, die dem Vogelschutz Rechnung tragen und Vogelschlag vermeiden.

Zum Schutz von lichtempfindlichen nachtaktiven Tieren, vor allem von streng geschützten Fledermäusen und fliegenden Insekten (unter anderem als Nahrungsquelle für Fledermäuse), werden außerdem Maßnahmen für die Außenbeleuchtung festgesetzt sowie Maßnahmen zum Insektenschutz im Bereich der PV-Anlagen. So sind Außenbeleuchtungsanlagen in einer Weise auszuführen, dass möglichst wenige Insekten angelockt werden. Dies wird durch eine warm-weiße Farbtemperatur von maximal 3.000 Kelvin gewährleistet. Kugellampen, freistrahkende Röhren oder Bodenstrahler sind nicht zulässig. Entsprechend dem Zweck der Beleuchtung ist die geringstmögliche Lichtpunkthöhe zu wählen. Die Leuchten sind so anzubringen, dass die zu beleuchtende Fläche ausschließlich von oben nach unten beleuchtet wird. Abstrahlungen nach oben sind nicht zulässig, Abstrahlungen zur Seite sind möglichst zu vermeiden. Aktuelle Empfehlungen für eine insektenfreundliche Beleuchtung können dem „Leitfaden zur Eindämmung der Lichtverschmutzung – Handlungsempfehlungen für Kommunen“ des Bayerischen Landesamtes für Umwelt vom September 2020 entnommen werden.

4.20. Klimakonzept

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München hat seit 2012 mit einer Vielzahl an Stadtratsbeschlüssen entschieden, dass insbesondere die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen im Zuge der Baurechtsschaffung miteinander in Einklang gebracht werden sollen.

Mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 20.10.2021 wurde das Instrument des Klimafahrplans eingeführt. Dabei soll für das zu entwickelnde Planungsgebiet ein ganzheitliches Klimakonzept erstellt werden.

Für das Planungsgebiet wurde dies mit den Bausteinen Energie, Mobilität und Klimaresilienz erstellt. Die zur Umsetzung des Klimakonzeptes notwendigen Maßnahmen wurden, soweit es der rechtliche Rahmen zulässt, durch Festsetzungen im Bebauungsplan und durch Regelungen in der Grundvereinbarungen rechtlich gesichert (Anlage 8). Für alle weiteren Maßnahmen hat die Planungsbegünstigte eine Absichtserklärung vorgelegt.

Die durch den Stadtrat gesetzten Grundsätze werden hinsichtlich der Aspekte der Nachhaltigkeit für den Klimaschutz und die Klimaanpassung im Quartier umgesetzt. Es wird ein klimaneutrales und klimaresilientes Quartier angestrebt.

Mit seiner hohen städtebaulichen Dichte setzt das Planungsgebiet wichtige Nachhaltigkeitsaspekte um, da die Verdichtung zentraler Siedlungsbereiche im Sinne der Innenentwicklung aus Sicht des Klimaschutzes sinnvoll ist. Die Nachverdichtung verkehrlich und infrastrukturell bereits voll erschlossener Stadtgebiete nutzt die Flächen und Ressourcen effizient, indem sie ein Ausbreiten von Siedlungsfläche in den Außenbereich vermindert. Durch die zentrale und

integrierte Lage wird weniger motorisierter Verkehr generiert als durch vergleichbare Projekte in Randlagen, da viele Alltagswege zu Fuß oder mit dem Fahrrad erledigt werden können. Nachteilige Auswirkungen auf das Mikroklima sind im vorliegenden Fall nicht oder nur untergeordnet zu erwarten, da der Großteil des Planungsgebiets bereits heute nahezu vollständig versiegelt ist (siehe Kapitel 4.19.1 Grünordnung allgemein.). Mit der Bebauung des Grundstücks verändert sich allerdings die Durchlüftungssituation im Planungsgebiet und dessen Umgebung.

Maßnahmensicherung durch Festsetzungen

Innerhalb des Bebauungsplans wurden Festsetzungen getroffen, um dem Klimaschutz und der Klimaanpassung Rechnung zu tragen:

Klimaschutz

- zur maximal möglichen Nutzung von Photovoltaik auf den Dächern auch in Kombination mit Technikflächen und Dachaufbauten über das geforderte Maß für gewerbliche Nutzungen nach Art 44a BayBO hinaus sowie Festsetzung zur Kombination von PV-Anlagen mit extensiver Dachbegrünung (siehe Kapitel 4.15 Stadtgestalt, Dächer, Dachaufbauten und Gemeinschaftsdachgärten),
- zur Möglichkeit der Errichtung eines Nahversorgungsstandortes (siehe Kapitel 4.2 Art der Nutzung),
- zur Reduzierung der nachzuweisenden Stellplätze im Quartier (siehe Kapitel 4.11 Gemeinschaftstiefgaragen und Stellplätze),
- zu Anzahl und Verortung von gut erreichbaren und ausreichend vielen Fahrradstellplätzen im Planungsgebiet (siehe Kapitel 4.7 Fahrradabstellplätze),

Klimaanpassung

- zur Ausgestaltung der Dachflächen inkl. Festsetzungen zu Retentionsboxen und Substratschichtdicken für Begrünungen sowie zu Anteilen von extensiver und intensiver Begrünung im Sinne eines nachhaltigen Regenwassermanagements und zur Förderung von Kühlungseffekten (siehe Kapitel 4.15, Dächer, Dachaufbauten und Gemeinschaftsdachgärten),
- zur Neupflanzung von 60 klimaresilienten Bäumen als Beitrag zur deutlichen Erhöhung der Anzahl der Bäume im Planungsgebiet im Vergleich zum Bestand (siehe Kapitel 4.19 Grünordnung, Grünordnung allgemein) und somit zu einer positiven bioklimatischen Aufenthaltsqualität sowie mit ihrem hohen Biodiversitätsindex zur Erhöhung der Artenvielfalt,
- zu begrünenden und bepflanzenden Flächen für die Erhöhung der unversiegelten Fläche im Vergleich zum Bestand und damit für eine höhere Oberflächenverdunstung und positive Aufenthaltsqualität (siehe Kapitel 4.19 Grünordnung, Grünordnung allgemein),
- von nicht unterbauten Flächen für eine nachhaltige Begrünung mit großen und mittelgroßen Bäumen (siehe Kapitel 4.11 Gemeinschaftstiefgarage und Stellplätze) zur Verbesserung des Mikroklimas,
- zum Erhalt des Altbaumbestandes an der Orleansstraße als Beitrag gegen die Entstehung von städtischen Wärmeinseln,
- von Fassadenbegrünung (siehe Kapitel 4.19 Grünordnung, Grünordnung allgemein) zur Vermeidung von Rückstrahlflächen und Erhöhung der lokalen Verdunstung,
- einer Zone ökologischer Vernetzung als Kaltluftschneise entlang der Bahn, als nicht unterbaute Grünfläche und als Lebensraum zur Sicherung der Biodiversität (siehe Kapitel 4.19.2 Flächen mit besonderen

Entwicklungsmaßnahmen).

Maßnahmensicherung durch den städtebaulichen Vertrag

Im städtebaulichen Vertrag werden folgende verbindliche Regelungen getroffen:

Mobilität

- Ausbau des Fuß- und Radwegs entlang des Quartiers als Zweirichtungsradweg zur Verbesserung der MIV-unabhängigen Anbindung des Quartiers,
- Umsetzung eines Mobilitätskonzepts mit dem Ziel, die Stellplatzanzahl für Wohnen zu reduzieren,
- Ausstattung von 10% der Stellplätze mit Ladeinfrastruktur,
- Schaffung von 7 Car-Sharing-Stellplätzen, 8 Lastenräder- und 10 Gemeinschaftsräder-Abstellplätzen für die Bewohner*innen inkl. Einrichtung eines Buchungssystems für Informationen und Buchung,
- Errichtung von Duschmöglichkeiten im Bereich der Gewerbeeinheiten sowie Möglichkeiten zur Fahrradreparatur zur Förderung des Radverkehrs,
- Einrichtung einer Paketannahmestation im Bereich des Gewerbeblocks zur zentralen Annahme von Paketen und der damit verbundenen Reduktion von Fahrten mit dem MIV,
- Einführung eines Monitoringprozesses zur kontinuierlichen Prüfung der eingeführten Maßnahmen.

Klimaanpassung

- Herstellung der Zone ökologischer Vernetzung (siehe Kapitel 4.19.2 Flächen mit besonderen Entwicklungsmaßnahmen).

Maßnahmensicherung durch die selbstverpflichtende Klimacharta

Folgende Maßnahmen werden im Zuge der Gebäudeplanung, -ausstattung und des Gebäudeunterhalts auf Grundlage von erstellten Fachkonzepten vorgesehen:

Baustein Energie

Im Energiekonzept sind mehrere Bausteine zur Sicherstellung einer nachhaltigen Gebäudetechnik vorgesehen. Die intensive Nutzung von Dachflächen kombiniert Photovoltaikanlagen und Retentionsdächer (optimierte Regenrückhaltung, Versickerung und Nutzung). Es wird darüber hinaus die Nutzung der Fassade als Standort für Photovoltaikanlagen angestrebt. Es wird offenbare Fenster gemäß Schallschutzanforderungen geben, um ein Stoßlüften zu ermöglichen. Diese energiesparende Lüftung arbeitet mit Rotationswärmetauschern und Wärmerückgewinnung. Eine Einzelraumregelung bezüglich Heizung oder Kühlung sowie Quellaufströmung sowie Heiz- und Kühlsysteme mit flächiger Wirkung und mit großen Speichermassen sorgen für angenehmes Raumklima und Behaglichkeit. Zusätzlich ermöglicht dies einen minimierten Materialaufwand und reduzierten Energiebedarf. Ein sommerlicher Wärmeschutz wird dank beweglicher Lamellen für Sonnenschutz bzw. Lichtlenkung ebenfalls ermöglicht.

Die Energieversorgung soll möglichst über CO₂-neutrale nachhaltige Stromquellen erfolgen. Die Nutzung von Fernwärme soll mit erneuerbaren Energien ergänzt werden. Eine Spitzenlastdeckung wird mittels Photovoltaik-Strom geregelt, die Grund-Kälteerzeugung durch Grundwassernutzung. Im Quartier wird der Energiestandard EH 40 angestrebt, für den ein Anteil des Energiebedarfs aus erneuerbaren Energien für die Wärme- und Kälteversorgung von mindestens 55% erfüllt werden muss. Eine Nachhaltigkeitszertifizierung der Stufe Gold wird angestrebt.

Baustein Mobilität

Durch den städtebaulichen Vertrag liegt die Verpflichtung zur Erstellung und Umsetzung eines Mobilitätskonzeptes vor. Bausteine für ein nachhaltiges und erfolgreiches Mobilitätskonzept sind eine gute Nahversorgung, Radwegenetz- und ÖPNV-Anbindungen, flexibles Parken und Fahrradparken im Quartier, E-Ladestationen, stationäres Car- und Bike-Sharing, Förderung des Radverkehrs, eine Packstation als zentrale Annahmestelle sowie Infoscreens, Mobilitätsflyer und Internetinformationen zur Kommunikation und Information der Anwohner*innen. Die genannten Bausteine werden im Zuge des Baugenehmigungsverfahrens konkretisiert und mit den zuständigen Fachdienststellen der Landeshauptstadt München abgestimmt.

Baustein Klimaresilienz

Ein weiterer Baustein ist der verantwortungsvolle Umgang mit Wasser. Regenwasser wird in einem Speicher (Rigole/Erdspeicher) gesammelt und dient zur Bewässerung der Außenanlagen sowie der Bepflanzung. Durch intelligente Steuerung kann Regenwasser aus den Speichern bei Bedarf auf die Dächer zurückgeführt werden. Weiter können die Speicher auch frühzeitig der Versickerung zugeführt werden, um Speichervolumen für das nächste Regenereignis bereitzustellen. 70% der anfallenden Berechnungsregenspenden können somit zur Bewässerung genutzt werden. Zudem werden wassersparende Armaturen im Gebäude angebracht.

Für die Freianlagen und Gebäude wird die Verwendung heimischer Materialien und nachwachsender Rohstoffe aus ressourcenschonender Herstellung sowie die Verwendung von hellen Oberflächen zur Hitzereduzierung angestrebt.

4.21. Inklusion und Barrierefreiheit und Gender-Mainstreaming

Alle Freiräume und Wegeverbindungen im Planungsgebiet inklusive der Gemeinschaftsdachflächen sind barrierefrei zu erreichen und sind unter Berücksichtigung der Anforderungen an Barrierefreiheit und Inklusion zu gestalten. Insbesondere bei den eingangsnahen Fahrradabstellplätzen soll die sichere Möglichkeit für das Abstellen von Handwagen bei Rollstuhlnutzenden bedacht werden. Das neue Stadtquartier ist durch die attraktive Lage in unmittelbarer Nähe zum ÖPNV gut angebunden und bietet damit auch Bewohner*innen ohne eigene motorisierte Verkehrsmittel ein hohes Maß an Mobilität. Stellplätze und Müllräume sind barrierefrei aus den Wohnungen heraus zu erreichen. Die Kindertageseinrichtung ist ebenfalls fußläufig und barrierefrei gut zu erreichen.

Bei der Gestaltung und Stadtmöblierung der öffentlichen Verkehrsflächen wird den Anforderungen der Barrierefreiheit entsprochen. Die Festsetzungen des Bebauungsplans stehen dem nicht entgegen, die Umsetzung obliegt der Landeshauptstadt München selbst bzw. der Planungsbegünstigten. Das städtebauliche und landschaftsplanerische Konzept berücksichtigt auch die Anforderungen des Gender Mainstreamings. Die Freiräume und Wegeverbindungen im Planungsgebiet sind von Bebauung umgeben und gut einsehbar. Im Zuge der Freiflächengestaltung ist besonders darauf zu achten, alle nutzbaren Freiräume und Wegeverbindungen ausreichend zu beleuchten und frei von Angsträumen zu gestalten. Zur sozialen Durchmischung werden unterschiedliche Angebote für unterschiedliche Zielgruppen im Rahmen der Umsetzung ermöglicht. So werden insbesondere verschiedene Modelle des geförderten Wohnens angeboten. Die Stichstraße, die Quartiersnische, die Dachflächen und die Innenhöfe schaffen unterschiedliche Flächen zum Erleben und zur Begegnung, von ruhiger Wohnnachbarschaft bis zu urbanen halböffentlichen Räumen und wohnungsnah nutzbaren Spielflächen. Diese Vielfalt schafft ein breites Angebot für unterschiedliche Nutzergruppen.

4.22. Brandschutz

Für die rettungstechnische Erschließung der Gebäude sind grundsätzlich zwei bauliche Rettungswege bzw. im Teilbaugelände MU (Nord) Sicherheitstreppehäuser vorgesehen. Dies ist Voraussetzung für die Realisierung des geschaffenen Baurechts, da eine Befahrbarkeit der Innenhöfe und der Zone ökologischer Vernetzung nicht möglich ist. Die Rettungswege über Hubrettungsgeräte der Feuerwehr sind abhängig von Planung und Baugenehmigung gegebenenfalls im Bereich der Stichstraße sicherzustellen.

Die Aufstell- und Bewegungsflächen für den Löschangriff der Feuerwehr sind auf der öffentlichen Verkehrsfläche im Bereich der Orleansstraße sowie in der südwestlichen Stichstraße vorgesehen. Dabei entstehen teilweise Lauflängen von bis zu 80 m zu den Hauseingängen der rückwärtigen gleisseitigen Gebäuderiegel.

In Abstimmung mit der Branddirektion München ist diese Erweiterung der Lauflängen, die üblicherweise auf 50 m beschränkt sind, im Einzelfall möglich, sofern eine Überschneidung von Wegen der Feuerwehr und der Hausbewohner*innen durch entsprechende planerische Maßnahmen bei der Grundrissgestaltung im Erdgeschoss vermieden wird. Die Hofzugänge für die Feuerwehr von der Orleansstraße in den nordöstlichen Wohnhof des MU (Nord) sind daher von den Wohneingangsbereichen getrennt zu planen.

Gemäß der aktuellen Planung sind in allen Gebäudeteilen Sicherheitstreppehäuser vorgesehen. In diesem Fall ist gem. Art 31 Abs. 2 Satz 3 BayBO ein zweiter Rettungsweg nicht erforderlich.

Eine Realisierung des Planungsvorhabens in Holzbauweise ist aufgrund nicht nachweisbarer bedarfsgerechter Feuerwehraufstellflächen nicht möglich.

Die Löschwasserversorgung für das Planungsgebiet kann über drei

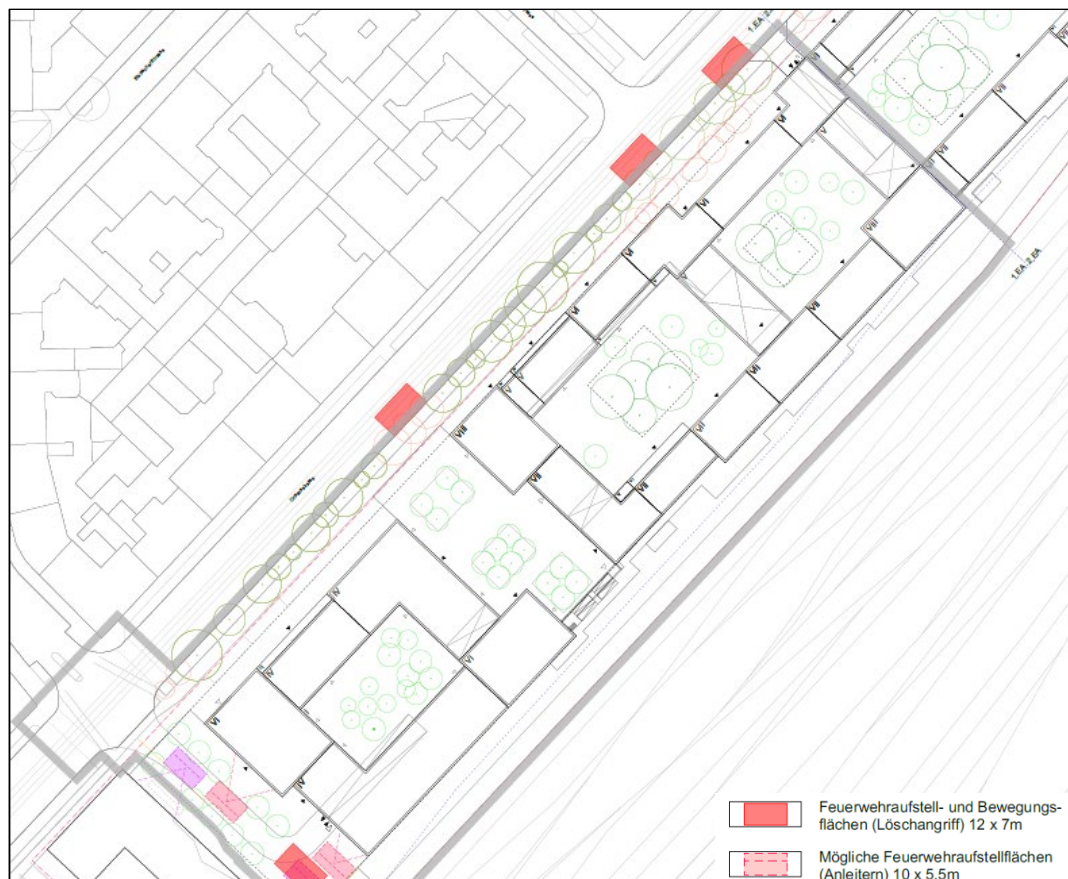


Abbildung 8: Brandschutzkonzept (Teleinternetcafe GmbH, Februar 2023)

Hydrantenstandorte im Bereich der Orleansstraße sichergestellt werden.

5. Wesentliche Auswirkungen

Städtebau

- Bebauung einer innerstädtischen Brachfläche und Arrondierung des Stadtteils,
- Qualitätsvolle räumliche Fassung des Straßenraums entlang Orleansstraße und Ausbildung einer Stadteinfahrt zum Ostbahnhof,
- Schaffung von ca. 250 Wohneinheiten und ca. 560 Arbeitsplätzen in zentraler, sehr guter verkehrlicher, sozialer und wirtschaftlicher infrastruktureller Anbindung,
- Belebung des öffentlichen Raums entlang der Orleansstraße durch öffentlichkeitswirksame Nutzungen wie Gastronomie und Einzelhandelsnutzungen,
- Schaffen von quartiersbezogenen Nahversorgungsangeboten.

Grünordnung

- Schaffung von attraktiven, Lärm abgewandten, ebenerdigen, gemeinschaftlich vielfältig nutzbaren Freiflächen,
- Ergänzung der ebenerdigen Freiflächen durch Gemeinschaftsdachgärten,
- Schaffung von positiven bioklimatischen Aufenthaltsflächen durch nachhaltige Begrünung auf nachhaltigen Standorten unter Einbeziehung eines hochwertigen Regenwassermanagements,
- Spiel- und Bewegungsangebote für Kinder der Bewohner*innen sowie der Kindertagesstätten
- Umsetzung von Maßnahmen zum Artenschutz durch Ausbildung einer Zone ökologischer Vernetzung sowie Erhöhung der Biodiversität durch Neubegrünung.

Verkehr und Erschließung

- Erzeugung zusätzlicher Verkehrsmengen durch die geplanten Nutzungen um ca. 1.550 Kfz/24h (werktags) für Quell- und Zielverkehr,
- Aufweitung des bestehenden Fußweges entlang der Orleansstraße auf ein funktional angemessenes, städtebaulich qualitätvolles Maß. Einrichtung eines Zweirichtungsradweg zur Aufnahme der Verkehre aus dem neuen Quartier,
- Ausbau des Knotenpunkts Elsässer Straße zu einem vollsignalisierten Verkehrsknoten mit Übergang für den Fuß- und Radverkehr,
- Abwicklung der verkehrstechnischen Erschließung innerhalb des Planungsgebiets über eine gemeinschaftlich genutzte Tiefgarage,
- keine weitere Erhöhung der bereits ohne Entwicklung des Planungsgebietes prognostizierten Kapazitätsgrenzen an den umliegenden Verkehrsknotenpunkten,
- Unterbringung von Fahrradabstellplätzen vorwiegend ebenerdig und innerhalb der Gebäude.

6. Maßnahmen

Für die Umsetzung des Planungskonzeptes sind über das Bauleitplanverfahren hinaus folgende Maßnahmen notwendig:

- Gestaltungsleitfaden zur Sicherung der architektonischen und freiraumplanerischen Qualität in der Realisierung des Vorhabens als Anlage zum städtebaulichen Vertrag,
- Herstellung von Dienstbarkeitsflächen (Geh- und Fahrrechte),
- Kampfmittelfreimachung,
- bauliche Anpassungen im Straßenraum der Orleansstraße und dem Knotenpunkt im Planungsgebiet
- Sozialgerechte Bodennutzung
- Grundvereinbarung

6.1. Gestaltungsleitfaden

Auf Basis des städtebaulichen und landschaftsplanerischen Entwurfs wurde vom 1. Preisträger des Wettbewerbs, Teleinternetcafé Architektur/ Treibhaus Landschaftsarchitektur, ein Gestaltungsleitfaden erstellt. Während der parallel entwickelte Masterplan das städtebauliche und landschaftsplanerische Konzept vorgibt und als Planungsgrundlage für den Bebauungsplan mit Grünordnung dient, trifft der Gestaltungsleitfaden konkrete Aussagen zu den anzuwendenden Gestaltungsprinzipien. Ziel des Gestaltungsleitfadens ist es, auch bei Umsetzung der Planung durch verschiedene Architekturbüros und Landschaftsarchitekturbüros eine übergeordnete und kontinuierliche Qualitätssicherung in der Ausführung der einzelnen Bauvorhaben für das Gesamtquartier sicherzustellen. Der Gestaltungsleitfaden wird der Grundvereinbarung als verbindliche Anlage beigelegt und soll den weiteren Planungsphasen dienen.

Zur kontinuierlichen Sicherung der angestrebten Gestaltungsqualität wird zusätzlich ein Gestaltungsbeirat (bestehend aus Architekten*innen und Landschaftsarchitekten*innen sowie Vertretern*innen der Stadtverwaltung, des Bezirksausschusses und der Planungsbegünstigten) gebildet, welcher den Planungs- und Bauprozess in regelmäßigen Sitzungen begleiten wird.

6.2. Sozialgerechte Bodennutzung / Grundvereinbarung

6.2.1. Anwendbarkeit

Bei der vorliegenden Planung sind die Verfahrensgrundsätze der Sozialgerechten Bodennutzung (SoBoN Stand 2006) anzuwenden. Es kommt die Fassung von 2006 zur Anwendung, da es sich seit dem Aufstellungsbeschluss 2008 und der Grundzustimmung 2008 um ein fortlaufendes Verfahren handelt. Durch die Realisierung des Vorhabens werden Kosten und Lasten ausgelöst. In den Grundzustimmungen zur Entwicklung des Plangebiets vom 27.04.2007 (ergänzt durch Grundzustimmung vom 27.06.2008) sowie vom 17.07.2008 haben sich die damaligen Eigentümerinnen AGO Aufbaugesellschaft Orleansplatz mbH & Co.KG und aurelis Asset GmbH zur Mitwirkung nach den Verfahrensgrundsätzen zur SoBoN verpflichtet. In diese Verpflichtungen ist die jetzige Eigentümerin eingetreten, sodass die Verfahrensgrundsätze zur Sozialgerechten Bodennutzung zur Anwendung kommen.

Die Durchführung eines einvernehmlichen gesetzlichen Umlegungsverfahrens ist

nicht notwendig, da es sich nur um eine Eigentümerin handelt. Die Flurstücke werden entsprechend der Baugebiete geändert.

Zwischen der Landeshauptstadt München und der Planungsbegünstigten wurde eine Grundvereinbarung geschlossen, welche insbesondere Folgendes regelt:

- Herstellung bzw. Abtretung der festgesetzten Straßenverkehrsflächen
- Realisierung und Bindung von gefördertem Wohnungsbau in Höhe von mindestens 30 Prozent des neu geschaffenen Wohnbaurechts
- Infrastrukturkostenbeitrag für die ursächliche soziale Infrastruktur und Teileigentumserwerb und Herstellung der integrierten Kita
- Bestellung und unentgeltliche Überlassung von Dienstbarkeiten
- Bauverpflichtung
- Kompensationsmaßnahmen zur Freiflächenversorgung

6.2.2. Abweichung von den Regelungen der Sozialen Bodennutzung

Bei Anwendbarkeit der Sozialgerechten Bodennutzung, verpflichtet sich die Planungsbegünstigte über die Grundvereinbarung u.a. dazu, nach Inkrafttreten des Bauungsplans mit Grünordnung Nr. 1956a eine Ablöse für die Herstellung der ursächlichen sozialen Infrastruktur durch einen anteiligen Finanzierungsbeitrag zu leisten.

Auf Bitten des Investors wurde eine Ratenzahlung für den Infrastrukturkostenbeitrag vereinbart. Bezugnehmend auf den Beschluss der Vollversammlung zur Fortschreibung der Sozialgerechten Bodennutzung, der am 26.07.2006, Sitzungsvorlage Nr. 02-08 / V 08351, durch welchen bereits die Möglichkeit geschaffen wurde, die Fälligkeit der Zahlung des anteiligen Finanzierungsbeitrags zu staffeln, sofern es sich um größere Baugebiete handelt und eine abschnittsweise Realisierung der Bebauung erfolgt, wurde vereinbart dass der Infrastrukturkostenbeitrag in drei gleichen Raten jeweils nach Inkrafttreten des Bebauungsplans, 2,5 Jahre nach Inkrafttreten des Bebauungsplans und nach spätestens 5 Jahren nach Inkrafttreten des Bebauungsplans vom Investor geleistet werden.

Bei dem Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1956a handelt es sich im Vergleich zu anderen Bebauungsplänen um keinen größeren Bebauungsplan, auch soll keine gestaffelte Realisierung der Bebauung in Hinblick auf die soziale Infrastruktur erfolgen. Gleichwohl leidet sowohl die Bauwirtschaft und mithin auch die Planungsbegünstigte unter der derzeitigen wirtschaftlichen Lage. Die Möglichkeit der nach dem oben genannten Beschluss gestaffelten Fälligkeit der Zahlung des anteiligen Finanzierungsbeitrages soll daher als Zahlungserleichterung auch hier zur Anwendung kommen. Dies ist vertretbar, da die infrastrukturkostenrelevante Bebauung (Wohnen und Kindertagesstätte) erst nach 10 Jahren realisiert werden muss. Nach 5 Jahren muss lediglich der gewerbliche Anteil des Bebauungsplans realisiert sein.

Da es sich dabei um eine Abweichung von den Vorgaben des Beschlusses vom 26.07.2006 handelt, der dies nur bei größeren Baugebiet und abschnittsweiser Realisierung vorsieht, wird hiermit die Zustimmung des Stadtrats für diese Abweichung eingeholt.

7. Daten zum Bebauungsplan

Flächenbezeichnung	Fläche (m ²)	Geschossfläche GF (m ²)	Wohneinheiten	Einwohner*innen	Arbeitsplätze
Gesamtumgriff Planungsgebiet	20.921	43.550	252	605	565
Baugebiet MK	4.754	10.250	0	0	310
Baugebiet MU	10.132	33.100	252	605	255
Öffentliche Verkehrsfläche	3.286				
Zone ökologischer Vernetzung	2.749				

Freiflächen	gesamt	
Freifläche m ² /EW im Gebiet	8,7 m ² /EW	
Freifläche m ² /AP im Gebiet	2 m ² / AP	
	privat	öffentlich
Freifläche m ² /EW im Gebiet	8,7 m ² / EW	0
Freifläche m ² /AP im Gebiet	2 m ² / AP	
Davon m ² /EW auf Dach und über 1. OG	4,2 m ² / EW	
m ² /AP auf Dach	2 m ² / AP	
Kompensation in der Umgebung		gemäß Konzept in Umliegenden Freiflächen
m ² /EW inkl. Kompensation	15 m ² / EW	
Ebenerdige Freiflächen gesamt	2.734 m ²	
- davon Freifläche nicht unterbaut	184 m ²	
- davon Freifläche unterbaut	2.550 m ²	
- Anteil % nicht unterbaut	6,7 %	
Kita freifläche	900 m ²	
- davon nicht unterbaut	420 m ²	
- Anteil % nicht unterbaut	46,6 %	
Freifläche auf dem Dach und über 1. OG (MK)	3.665 m ²	

8. Grundlagen

Als Grundlagen wurden folgende externe Bestandserhebungen bzw. Gutachten erstellt:

- Verkehrstechnische Untersuchung, Ingenieurbüro Vössing, Dezember 2023
- Schalltechnische Untersuchung, Möhler und Partner Ingenieure, März 2024
- Naturschutzfachliche Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP), Planungsbüro Dipl. Biol. Axel Beutler, Januar 2019
- Hydrogeologisches Gutachten, AQUASOIL Ingenieure & Geologen GmbH, Juli 2022
- Voruntersuchung zur Stadtbildverträglichkeit des Hochhausstandorts „Orleanspark“ in München, Eisenlauer Architektur & Stadtplanung, März 2018
Aktualisierung der Untersuchung zur Stadtbildverträglichkeit des Hochhausstandort „Orleanshöfe“ in München, Eisenlauer Architektur & Stadtplanung, September 2021
- Gutachten elektrische und magnetische Felder, Möhler und Partner Ingenieure, August 2023
- Erschütterungstechnisches Gutachten, Möhler und Partner Ingenieure, August 2023
- Verschattungsuntersuchung, Möhler und Partner Ingenieure, März 2022
- Lufthygienische Untersuchung, Möhler und Partner Ingenieure, August 2023
- Klimakonzept Orleanshöfe, Orleanshöfe GmbH & Co. KG, Mai 2024

Darüber hinaus standen folgende Grundlagen zur Verfügung:

- Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung der Landeshauptstadt München
- Regionalplan München, Stand Januar 2008
- Masterplan Gesamtareal Orleanshöfe, TELEINTERNETCAFE GmbH, Treibhaus Landschaftsarchitekten, Februar 2023
- Gestaltungsleitfaden Orleanshöfe, TELEINTERNETCAFE GmbH, Treibhaus Landschaftsarchitekten, Februar 2023

III. Beschluss

nach Antrag

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 Stadtratsprotokolle (D-II/V-SP)
an das Direktorium Dokumentationsstelle
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

V. WV Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/ 20V

zur weiteren Veranlassung.

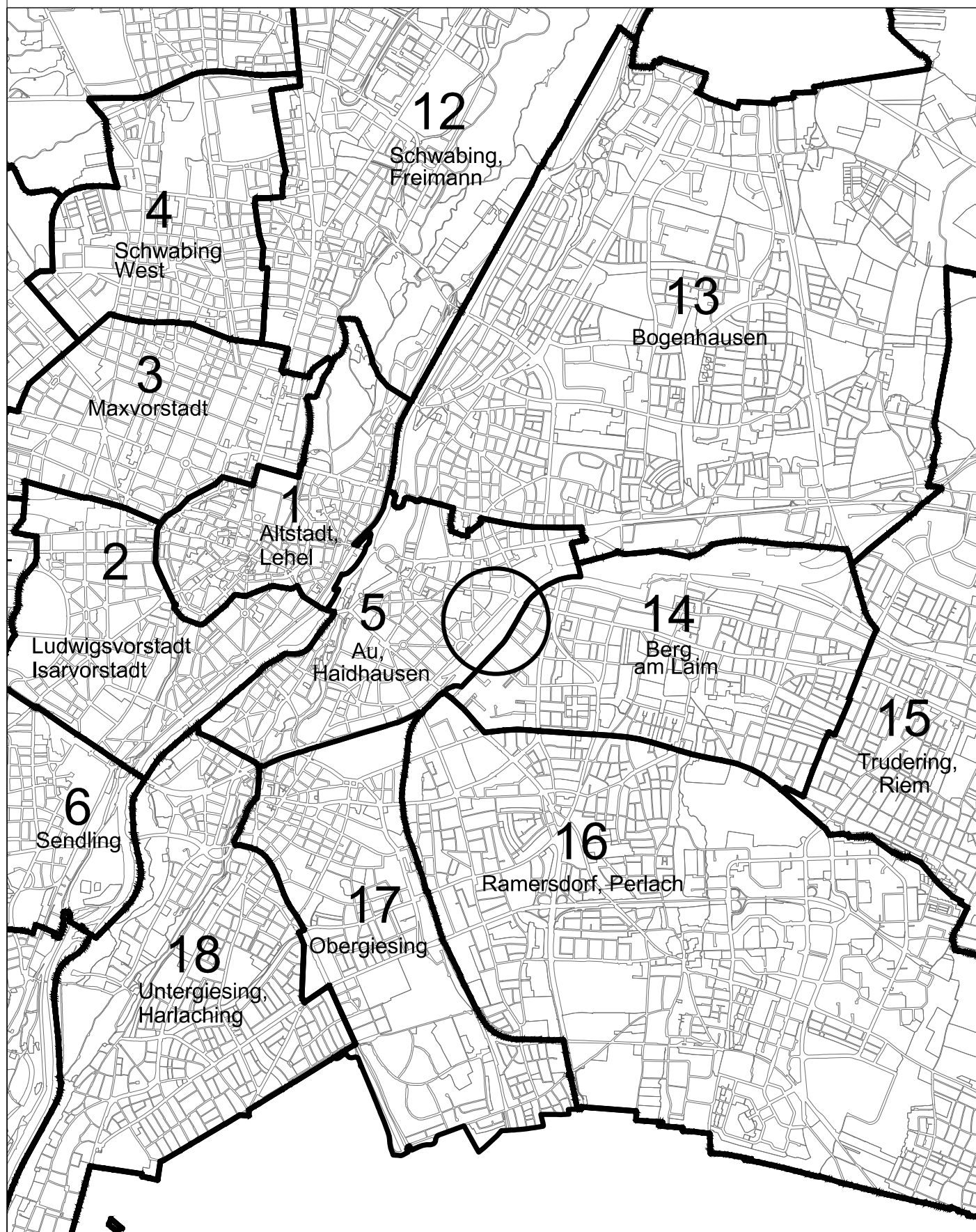
Zu V.:

Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.

1. An den Bezirksausschuss 05
 2. An das Kommunalreferat – RV
 3. An das Kommunalreferat – IS – KD – GV
 4. An das Mobilitätsreferat
 5. An das Baureferat VR 1
 6. An das Baureferat
 7. An das Kreisverwaltungsreferat
 8. An das Referat für Klima- und Umweltschutz
 9. An das Gesundheitsreferat
 10. An das Referat für Bildung und Sport
 11. An das Sozialreferat
 12. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3
 13. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I
 14. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II
 15. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/51
 16. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/60V
 17. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/62P
 18. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA III
 19. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA IV
- mit der Bitte um Kenntnisnahme.

Am

Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/20V



© Landeshauptstadt München, Flurstücke und Gebäude: © Bayerische Vermessungsverwaltung

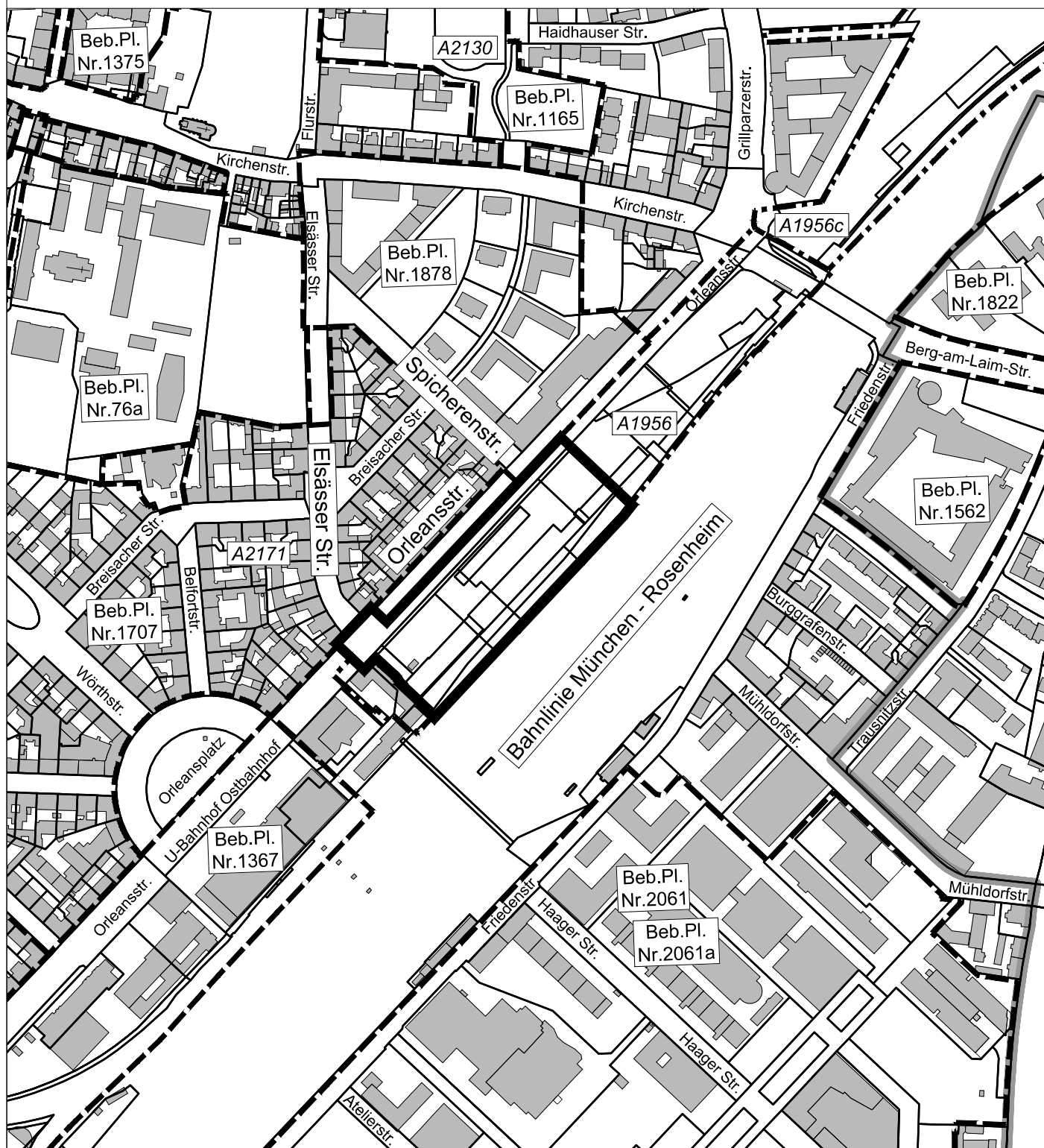


M = 1 : 50000

Landeshauptstadt München
Referat für Stadtplanung
und Bauordnung
Bezirksübersicht




Lage der beabsichtigten
Überplanung



© Landeshauptstadt München, Flurstücke und Gebäude: © Bayerische Vermessungsverwaltung

Legende:

 Geltungsbereich des Beb.Pl. gem. Beschlussvorlage

Geltungsbereich bestehender Bebauungspläne:

 Rechtsverbindl. Beb.Pl.
 Aufstellungsbeschluss



M = 1 : 5000

0 250

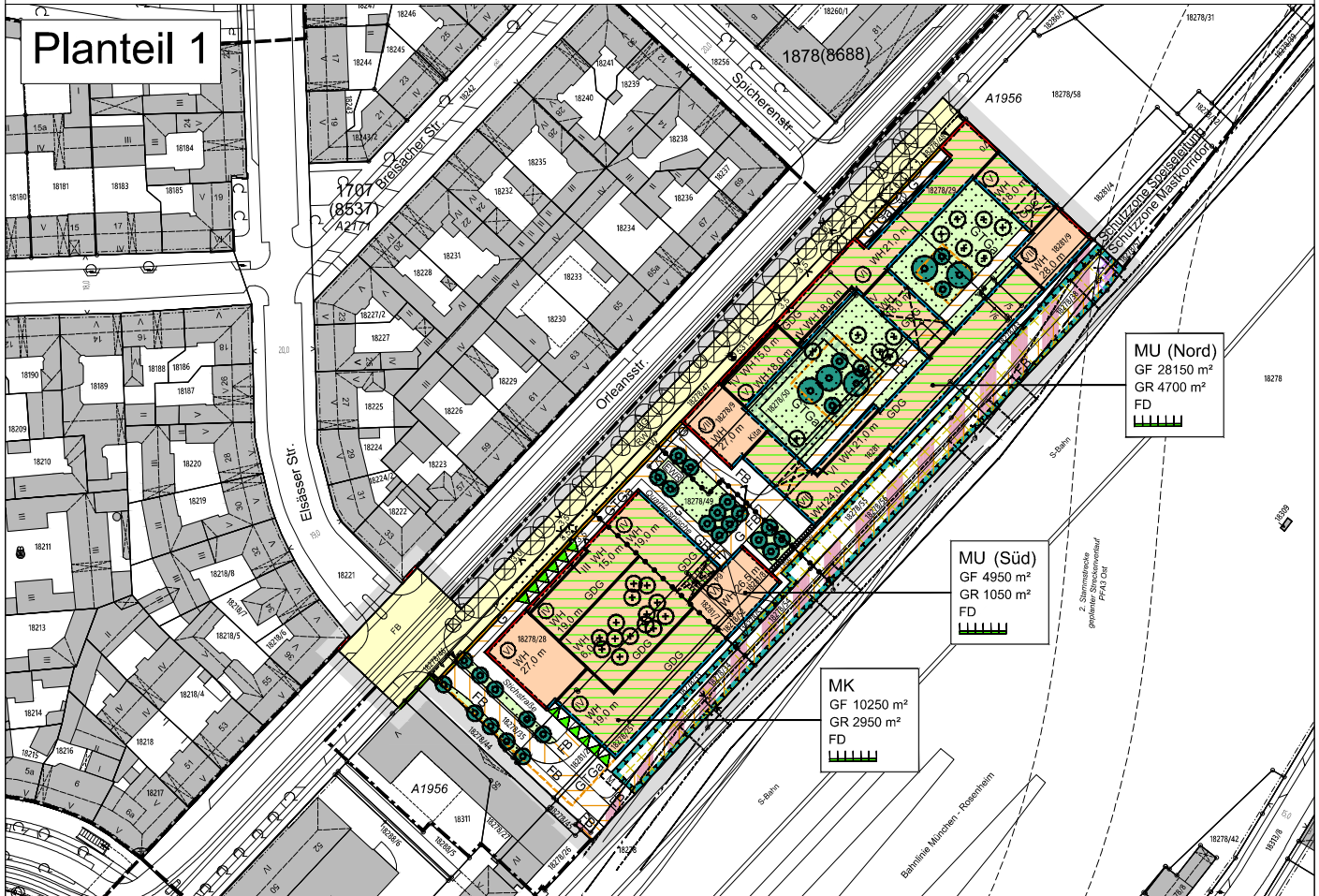
Übersichtsplan zum Bebauungsplan Nr. 1956a

Bereich:

Orleansstraße (südöstlich),
 Höhe Spicherenstraße (südwestlich),
 Bahnlinie München - Rosenheim (nordwestlich),
 Höhe Elsässer Straße (nordöstlich)

Landeshauptstadt München
 Referat für Stadtplanung und Bauordnung
 HA II / 21 P

am 14.05.2024



Ergänzung zur Zeichenerklärung:

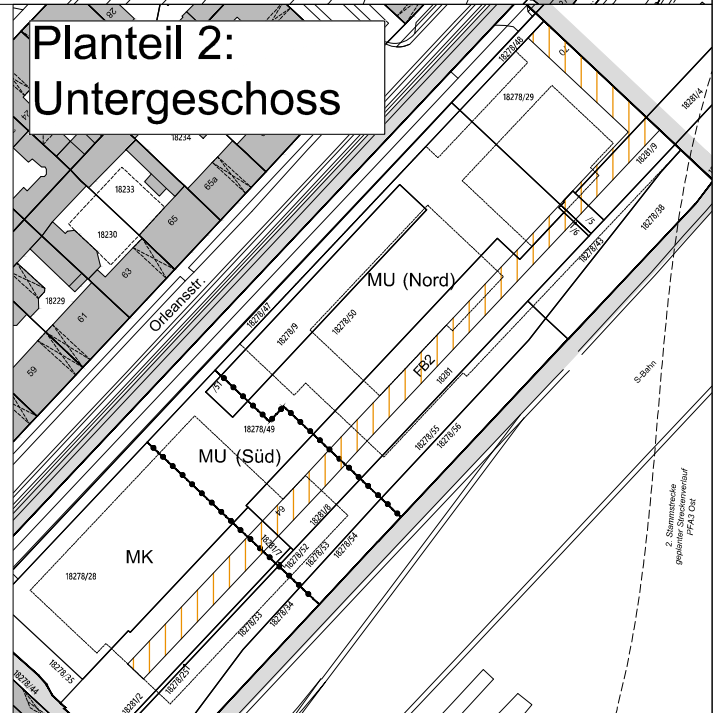
B) Kennzeichnung und nachrichtliche Übernahmen

- eisenbahnrechtlich gewidmete Fläche - widmungskonforme Überplanung

C) Hinweis

- geplanter Standort Erinnerungsort Weiße Rose
- geplanter Standort Wertstoffsammelstelle
- Bauwerkskante unterhalb bzw. oberhalb der Betrachterebene
- Fläche für unterirdische Verkehrsanlagen (2. Stammstrecke)

Planteil 2: Untergeschoss



Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1956a der Landeshauptstadt München

Bereich:

Orleansstraße (südöstlich),
Höhe Spicherenstraße (südwestlich),
Bahnlinie München - Rosenheim (nordwestlich),
Höhe Elsässer Straße (nordöstlich)



Landeshauptstadt München
Referat für Stadtplanung und Bauordnung

HA II / 21P
HA II / 20V
HA II / 52



6-2024
PlanG 23.05.2022

Quelle: KR-GSM-BO

nicht maßstabsgerechte Verkleinerung

Verfahren nach §3 Abs. 2 BauGB

Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1956a - Orleanshöfe

Orleansstraße (südöstlich), Höhe Spicherenstraße (südwestlich),
Bahnlinie München – Rosenheim (nordwestlich), Höhe Elsässer Straße (nordöstlich)

Verfahrensträgerin: Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung

Nr.	ID	Äußerung im Verfahren	Stellungnahme der Verwaltung
1	1008	<p>Die Skrupellosigkeit der Stadtverwaltung und hier im Besonderen des Planungsreferates kennt keine Grenzen.</p> <p>Mitten in die Vorweihnachtszeit, wenn die Vorfreude auf Weihnachten das einzige sein sollte, was uns beschaeftigt, und wenn Friede in alle Herzen einkehren sollte, findet die Oeffentlichkeitsbeteiligung eines so umstrittenen Projektes statt.</p> <p>Die Forderung des BA, die Mauer, an der Sophie Scholl zuletzt lebend gesehen wurde, als Gedenkstaette zu erhalten, wurde nicht stattgegeben. Somit liest sich die Stelle im Ausschreibungstext: der BA wurde eingebunden, uebersetzt als : der BA wurde informiert bzw. : der BA wurde ignoriert.</p> <p>Wurde die Denkmalwuerdigkeit der Mauer geprueft?</p> <p>Bei dem Satz 'sanft in das Umfeld eibgebunden' fragt man sich, wo die Behauptung aufhoert und die Unwahrheit anfaengt. Oder die Geschmacklosigkeit. Die Planungen sitzen wie ein Eiterpickel vor dem gewachsenen Stadtteil, die dargestellten 8 Stockwerke werden perspektivisch verzerrt dargestellt, damit sie niedriger erscheinen vor der vorhandenen 4geschossigen Bauweise.</p> <p>Der Satz im Ausschreibungstext : "Vor dem Hintergrund des anhaltend hohen Bedarfs an Wohnraum" kann fortgefuehrt werden: "plant die Stadt weiterhin massiv neuen Wohnraummangel".</p> <p>Wieviel Wohneinheiten sollen hier entstehen, und wieviel Arbeitsplaetze?</p> <p>Angeichts der Planungen fuer die 2. Stammstrecke muss ein Gutachten vorgelegt werden, ob eine Bebauung diesen Bereiches vor Fertigstellung der Stammstrecke die Kosten fuer den Bau der 2. Stammstrecke erhoehen. In diesem Fall waere die Vergabe von Baurecht zum aktuellen Zeitpunkt unwirtschaftlich fuer die LHM.</p>	<p>Die grundsätzlichen Auslegungsfristen sind im Baugesetzbuch (BauGB) verankert. Nach § 3 Abs. 2 BauGB sind die Unterlagen für die Dauer eines Monats bzw. mindestens 30 Tage auszulegen und nur bei wichtigen Gründen länger auszulegen. Allein die Tatsache der vorweihnachtlichen Stimmung stellt keinen wichtigen Grund dar. Der Stadtrat der Landeshauptstadt München (LHM) sieht lediglich in den Sommerferien eine allgemeine Verlängerung der Auslegungsfristen auf 6 Wochen vor. Aufgrund der Vorweihnachtszeit wurde der Auslegungszeitraum jedoch auf freiwilliger Basis über den gesetzlich geforderten Zeitraum um 6 Tage verlängert. Darüber hinaus wurde in Bezug auf die Bürgerfreundlichkeit mit der digitalen Beteiligungsplattform „Bauleitplanung Online München“ (BOM) eine Möglichkeit geschaffen, auf der sich die interessierten Bürger*innen rund um die Uhr und ohne bestimmte Öffnungszeiten zu städtebaulichen Bauleitplänen informieren und eine Stellungnahme abgeben können.</p> <p>Das bayerische Landesamt für Denkmalpflege wurde im Laufe des Bebauungsplanverfahrens bezüglich der Denkmaleigenschaft des Weiße-Rose-Zauns beteiligt und kam zu dem Ergebnis, dass es sich bei dem Zaun um kein Baudenkmal im eigentlichen Sinne handelt. Im Vorfeld der Planungen und auf Einladung der Planungsbegünstigten hatte der Bezirksausschuss Stadtbezirk 5 Au-Haidhausen, die Weiße Rose Stiftung e.V. in der Ludwig-Maximilians-Universität München sowie das Kulturreferat der Landeshauptstadt München mit dem Münchner Stadtmuseum einen „Runden Tisch“ gebildet, der die Planungsbegünstigte als beratendes Gremium bei der künftigen Gestaltung eines Erinnerungsortes auf dem Areal und bei der Frage nach einer Verwendung von Zaunelementen begleitet hat. Das Ergebnis floss in die Festsetzungen des Bebauungsplanes mit Satzung ein.</p> <p>Ein Bebauungsplan eröffnet die Möglichkeit einer städtebaulichen Entwicklung oder Neubestimmung, gleichwohl war man im vorliegenden Bebauungsplan darauf bedacht, keinen Höhenbruch zwischen dem Neubau und dem Bestand zu schaffen, gleichwohl aber einen spannungsreichen und gegliederten Stadtraum zu entwickeln.</p> <p>Mit dem vorliegenden Bebauungsplan wird ein städtebaulicher Rahmen geschaffen, in dem zeitgemäße Wohngebäude in moderner Architektur entstehen können. Ziel der LH München ist es, dabei flächensparend und kompakt zu bauen. Die Dichte des Planungskonzeptes resultiert aus dem</p>

Nr.	ID	Äußerung im Verfahren	Stellungnahme der Verwaltung
			<p>Wettbewerbsergebnis. Wie in der Begründung zum Bebauungsplan dargelegt, werden etwa 250 Wohneinheiten und 500 Arbeitsplätze geschaffen.</p> <p>Der Bebauungsplan wurde unter Beteiligung und in enger Abstimmung zwischen der Vorhabenträgerin der 2. Stammstrecke und der Planungsbegünstigten entwickelt. Die zeitliche Umsetzung sowie die Baustellenkoordination mündete u. a. in den Abschnittsbildungen des Bebauungsplanes. Die Wirtschaftlichkeit in der Verzahnung der vielfältigen Baumaßnahmen war wesentlich Voraussetzung für das Bauleitplanverfahren.</p>
2	1007	<p>Die Planung der Grünflächen der Orleanshöfe erfolgte nicht entsprechend der Grünflächenauflagen. Als vermeintlicher "Ausgleich" ist vorgesehen, die Grünflächen am Johannisplatz zu verbessern, richtig? Das können wir als Anwohner der Orleansstraße nicht akzeptieren. Wir sprechen uns ausdrücklich dafür aus, dass die Grünflächen an der Orleansstraße im Zuge des Baus der Orleanshöfe angemessen optimiert werden, um Lärm-, Luft- und Klimaverträglichkeit vor Ort zu sichern – statt an anderer Stelle = Johannisplatz zu investieren, wo es schließlich bereits großzügige Grünflächen gibt.</p> <p>Wir fordern also eine Optimierung des Bebauungsplans dahingehend, dass dieser entsprechend mehr Grünflächen / Baumpflanzungen DIREKT IN DER ORLEANSSTRAßE zur Umsetzung bringt (statt am Johannisplatz).</p>	<p>Der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung hat am 08.02.2023 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 04273) den Beschluss „Grün- und Freiflächenversorgung in der Bebauungsplanung – Orientierungswerte“ gefasst, der für die Freiflächenversorgung innerhalb des mittleren Rings einen Orientierungswert von insgesamt 15 m² öffentlicher und privater Grün- und Freifläche pro Einwohner*in vorsieht. Diese Orientierungswerte für Freiflächen sind in der Regel umzusetzen, sie können aber aus städtebaulichen Gründen einzelfallbezogen unterschritten werden. Dabei ist stets eine Einzelfallprüfung durchzuführen, bei der auch Kompensationsmaßnahmen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität in Grünanlagen im Umfeld des Planungsgebietes untersucht werden. Dies trifft auf die Orleanshöfe zu, da auf Basis des ausgewählten städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerbsentwurfs das Planungsgebiet mit seiner hohen baulichen Dichte einen Beitrag zum gesamtstädtischen Ziel der Wohnraumschaffung leistet. Zudem werden wichtige Nachhaltigkeitsaspekte umgesetzt, da die Verdichtung zentraler und gut erschlossener Siedlungsbereiche im Sinne der Innenentwicklung aus Sicht des Klimaschutzes sinnvoll ist, Für das Gelände an der Orleanstraße wurdeder größtmögliche Anteil an lärmgeschützten und damit gut nutzbaren Freiflächen innerhalb des Planungsgebiets generiert.</p> <p>Aufgrund der Unterschreitung der Freiflächenorientierungswerte werden zusätzlich zu den neu geplanten Freiflächen in den Innenhöfen, der Quartiersnische und auf den Dächern im Planungsgebiet Aufwertungs- und Kompensationsmaßnahmen in der öffentlichen Grünfläche am Johannisplatz sowie Entsiegelungs- und Begrünungsmaßnahmen im Kreuzungsbereich Schiltbergerstraße/Johannisplatz durchgeführt. Insgesamt ist die Freiflächenversorgung damit gewährleistet.</p>

Nr.	ID	Äußerung im Verfahren	Stellungnahme der Verwaltung
			<p>Die bestehende stadtbildprägende und kleinklimatische relevante Baumreihe auf der Ostseite der Orleansstraße soll weitgehend erhalten werden. Lediglich im Bereich der Zufahrten sind einzelne, wenige Fällungen erforderlich. Die Westseite der Orleansstraße liegt außerhalb des Bebauungsplanumgriffs, weswegen hierzu keine Regelungen getroffen werden können.</p> <p>Darüber hinaus wurde innerhalb des Planungsgebiets und in unmittelbarer Nähe zur Orleansstraße die Neupflanzung von 60 Bäumen festgesetzt. Damit ergibt sich unter Berücksichtigung der voraussichtlich zu fällenden 12 Bäumen eine deutliche Erhöhung der Baumanzahl direkt angrenzend an die Orleansstraße.</p> <p>Mehr Baumpflanzungen können aus Platzgründen in der Orleansstraße nicht festgesetzt werden.</p> <p>Die Lärm- Luft- und Klimaverträglichkeit wurde im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens gutachterlich geprüft und festgestellt. Hierzu wird auf die Begründung in der Beschlussvorlage (s. Ziffer 4.13, 4.14, und 4.20) verwiesen.</p>
3	1006	<p>Wir möchten gerne als Hausgemeinschaft mitteilen, dass wir die Planung der unterschiedlichen Geschosshöhen Wechsel zwischen 3 und 4 gut finden.</p> <p>Für die fehlenden Grünflächen im Plan möchten wir eine Nachbesserung fordern, dass mehr Bepflanzung direkt an der Orleansstr bei den Orleanshöfen umgesetzt wird.</p>	<p>Im Umgriff des Bebauungsplans werden circa 2.734 m² ebenerdige Freiflächen und circa 3.665 m² Freiflächen auf den Dächern neu geschaffen. Um einen hohen Anteil an Bepflanzung zu sichern, wurde im Bereich der Dachflächen sowohl der Anteil der zu begrünenden Flächen als auch die Dicke der Vegetationsschicht festgesetzt. Zudem werden als Kompensation für die voraussichtlich 12 zu fällenden Bäume, 60 Neupflanzungen sowie die Begrünung von 30% der Fassaden ab dem 1. Obergeschoß festgesetzt. Die Festsetzung von noch mehr Bepflanzung ist aus Platzgründen nicht möglich.</p> <p>Im Weiteren wird auf die Stellungnahme der Verwaltung zu ID 1007 verwiesen.</p>
4	1003	<p>1. wenn ich es richtig verstanden habe, dann sind bei dem Bebauungsplan die Grünflächenauflagen nicht erfüllt und</p> <p>2. dafür wurde eine Verbesserung der Grünflächen am Johannisplatz ausgehandelt.</p>	<p>Der Umfang der Aufwertungsmaßnahmen auf dem Johannisplatz wurde am 08.10.2024 bereits durch den Stadtrat beschlossen (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 14655). Es werden nicht nur minimale Ausbesserungen des Fuß- und Basketballfeldes durchgeführt, sondern u.a. die Spielplätze erweitert, gendergerecht gestaltet und ein Nutzungsangebot für alle Bevölkerungsgruppen geschaffen</p>

Nr.	ID	Äußerung im Verfahren	Stellungnahme der Verwaltung
		<p>3. Das ist für mich eine inakzeptable Lösung der ungenügenden Grünflächen an der Orleansstr.</p> <p>Begründung: 4. Johannisplatz ist bereits sehr grün durch das Gelände der Kirche und den Spielplatz. Eine minimale Ausbesserung des Fuß-/ Basketball Feldes bringt nicht den nötigen Ausgleich für eine Lärm-, Luft- und Klimaverträglichkeit in der Zukunft für die Orleansstr, wo das Bauvorhaben umgesetzt wird.</p> <p>5. Ich fordere daher eine realistischere Nachbesserung des Bauvorhaben um Grünflächen und Baumpflanzung direkt in der Orleansstr umzusetzen, d.h. auf beiden Straßenseiten.</p>	<p>Ebenso erfolgt unter Kostenbeteiligung der Planungsbegünstigten eine Entsiegelungs- und Begrünungsmaßnahme innerhalb der Straßenverkehrsfläche im Kreuzungsbereich Schiltbergerstraße/ Johannisplatz. Hier sollen Flächen, die derzeit versiegelt sind und dem ruhenden Verkehr dienen, entsiegelt werden und für den Aufenthalt ausgestattet werden. Auch diese Fläche wird künftig zusätzlich der Erholung dienen.</p> <p>Im Weiteren wird auf die Stellungnahmen der Verwaltung zu ID 1007 und 1006 verwiesen.</p>
5	1001	<p>Hauptsache billige Wohnungen für deutsche und ausreichend Parkplätze für Bewohner und Besucher. Grünflächen, Bäume, öffentliche Plätze und Denkmäler haben wir genug und den Klimaquatsch von grünen Ideologen sollte man gänzlich ignorieren.</p>	<p>Durch die Festsetzungen des Bebauungsplans wird ein Angebot an neuem Wohnraum geschaffen. Städtisches Ziel ist es, dass sich dieses Wohnungsangebot an unterschiedliche Bevölkerungs- und Einkommensgruppen richtet. Sichergestellt wird dieses Ziel durch zusätzliche vertragliche Vereinbarungen für einen Anteil an preisgedämpftem Wohnungsangebot auf Grundlage der Verfahrensgrundsätze zur sozialgerechten Bodennutzung (SoBoN).</p> <p>Das Stellplatzangebot für Nichtwohnnutzungen entspricht der Stellplatzsatzung LHM. Für Wohnnutzungen ist es das städtische Ziel, das Mobilitätsangebot zu verbessern und gleichzeitig den motorisierten Individualverkehr (MIV) zu reduzieren. Erreicht wird dies durch die Umsetzung eines Mobilitätskonzepts, welches alternative und klimafreundliche Fortbewegungsmöglichkeiten, wie Carsharing, Bikesharing, geteilte Lastenräder sowie weitere Angebote vorsieht und somit der Stellplatzschlüssel für den MIV reduziert werden kann. Im vorliegenden Bebauungsplan wird durch ein entsprechendes alternatives Mobilitätsangebot der Stellplatzschlüssel von 1 Stellplatz pro Wohneinheit auf einen Faktor von 0,7 pro Wohneinheit pro Festsetzung reduziert.</p> <p>Mit dem Beschluss zur Klimaneutralität in München 2035 hat der Stadtrat der LHM entschieden, dass insbesondere die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen im Zuge der Baurechtsschaffung miteinander in Einklang gebracht werden sollen. Diesen Forderungen aus dem Stadtrat wird der Bebauungsplan durch entsprechende Festsetzungen zum Klimaschutz und zur</p>

Nr.	ID	Äußerung im Verfahren	Stellungnahme der Verwaltung
			<p>Klimaanpassung gerecht. Hierzu gehören unter anderem ein Angebot an Freiflächen und Baumpflanzungen.</p> <p>Auch der sorgsame Umgang mit der Erinnerungskultur in Form des „Weiße-Rose-Zauns“ wird an diesem historischen Standort als große Verpflichtung angesehen und begründet damit den Erhalt eines Zaunelements als Erinnerungsort in der Quartiersnische.</p>
6	1002	wir bitten um die Schaffung von Sozialwohnungen. Wir von s1af e.V. hoffen, dass viele Wohnungen für alleinerziehende Frauen und ihre Kinder entstehen werden!	Es wird auf die Stellungnahme der Verwaltung zu ID 1001 verwiesen.
7	1000	Hallo mir wäre ganz wichtig,dass keinerlei Hotelketten weiter wachsen. Wir brauchen Wohnungen, bezahlbar, Hotelzimmer gibt es hier wegen der Messe, mehr als genug.	<p>Im Bereich des Kerngebiets (MK) und des Urbanen Gebiets (Süd) (MU (Süd)) ist eine Hotelnutzung durch die Gesetzgebung allgemein zulässig. Städtebaulich besteht im Planungsgebiet keine Veranlassung eine bestimmte Nutzung, die in der festgesetzten Gebietskategorie allgemein zulässig ist, auszuschließen. Zudem tragen die differenzierten Nutzungsmöglichkeiten zu einer Belebung des Quartiers bei.</p> <p>Ein großes Angebot an Wohnraum wird im Bereich des MU (Nord) geschaffen. Im Weiteren wird auf die Stellungnahme der Verwaltung zu ID 1001 verwiesen</p>
8	1005	<p>Ein Bebauungsplan im beschleunigten Verfahren ohne Durchführung einer Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB auf Emissionen und Immissionen ist an der Örtlichkeit unzulässig und verstößt gegen EU-Recht, zB Bahn-/Schienenlärm, Erschütterungen, Altlasten Boden.</p> <p>EU-Kommission: Deutschland hinkt beim Lärmschutz hinterher</p> <p>eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/HTML/?uri=CELEX:52023DC0139</p> <p>Lärmschutz - Regierung von Oberfranken</p>	<p>Für die Auswahl des Bebauungsplanverfahrens ist das Baugesetzbuch (BauGB) maßgeblich. Der Gesetzgeber sieht für die Wiedernutzbarmachung von Flächen, die Nachverdichtung oder andere Maßnahmen der Innenentwicklung (Bebauungsplan der Innenentwicklung) bis zu einer bestimmten Flächeninanspruchnahme das so genannte beschleunigte Verfahren vor. Für den vorliegende Bebauungsplan kam nach Prüfung der Voraussetzungen das Verfahren nach §13a Abs. 2 Nr. 1 BauGB zur Anwendung, wodurch keine Umweltprüfung nach §2 Abs, 4 BauGB erforderlich ist.</p> <p>Zur Aufstellung des hier vorliegenden Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 1956a sind Gutachten u. a. zu Bahn-/Schienenlärm, Erschütterung und Altlasten erstellt worden. Die Ergebnisse sind in den Festsetzungen des</p>

Nr.	ID	Äußerung im Verfahren	Stellungnahme der Verwaltung
			Bebauungsplans berücksichtigt worden. Es wird auf die Begründung in der Beschlussvorlage verwiesen.
9	1004	<p>mit großem Interesse haben wir Ihren sektoralen Bebauungsplan 1956a/Orleanstraße gelesen. Als Münchner Bürgerinitiative haben wir großes Interesse am Erhalt von Grünflächen und an der korrekten Einhaltung der aktuellen Baugesetzgebung. Wir stehen für ein lebenswertes München, das nicht vollständig von Lärm, Verkehr und Beton gekennzeichnet ist. Wir möchten in diesem speziellen Fall eine zusammenfassende Stellungnahme einer Bürgerin vorausschicken.</p> <ul style="list-style-type: none"> · Wir sehen die Bebauung im vorliegenden Bebauungsplan 1956a für hochgradig kritisch an. Die Bebauung überschreitet in allen relevanten Bereichen Temperatur, Lärm, EMF-Strahlung und Luftreinhaltung die zulässigen Grenzwerte erheblich oder führt zu Überschreitungen in der Nachbarschaft. Zudem liegt die Bebauung in einer anerkannten Luftschneise entlang der A94/Passau. Wir glauben nicht, dass diesen Überschreitungen und ihren Auswirkungen mittels Bauauflagen entgegnet werden kann. Eine Genehmigung unter solchen Bedingungen führt offensichtlich zu gesundheitlichen Schäden an Psyche und Körper. Wir wollen an dieser Stelle feststellen, dass die Verantwortlichen offensichtlich mit vorgegebenen Beurteilungsergebnissen genehmigen. · Wir rechnen nicht damit dass irgendein Ergebnis irgendeines Gutachters oder eine Stellungnahme aus der Bauauflegung überhaupt eine Chance haben in den Prozess einzufließen. Zumal wenn die Überschreitungen so signifikant sind und eine Genehmigung trotzdem erteilt wird. · Wir möchten Sie gleich in der Präambel auf die absehbaren NO2- und Feinstaubüberschreitungen in der Orleanstraße hinweisen. Die Bebauung in Größe und Höhe wirkt als Windblockade. Damit bleiben Schadstoffe im westlichen Nachbargebiet in den Straßenschluchten stehen. Und verursachen gesundheitliche Schädigungen. · Wir haben uns angesichts dieser Bebauung gefragt, ob es überhaupt noch eine Bebauung in München geben kann, die sie nicht zulassen? Sind hier 	<p>Bei dem Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1956a (Orleanshöfe) handelt es sich um einen qualifizierten Bebauungsplan nach §30 Abs. 1 BauGB.</p> <p>Die Aufstellung des Bebauungsplans erfolgte auf Basis der geltenden rechtlichen Vorschriften, insbesondere den Vorgaben des Baugesetzbuchs (BauGB). Dabei waren auch die Belange nach § 1 Abs. 6 BauGB zu berücksichtigen, wie z. B. die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse. Themen, wie Lärmschutz, Lufthygiene und elektromagnetische Felder wurden gutachterlich untersucht. Die Ergebnisse fanden in dem Bebauungsplan mit Grünordnung durch entsprechende Festsetzungen Eingang (siehe hierzu auch Ziffern 4.13., 4.14. und 4.19. der Begründung der Beschlussvorlage).</p>

Nr.	ID	Äußerung im Verfahren	Stellungnahme der Verwaltung
		<p>Statistiken speziell hinsichtlich großer Quartiere verfügbar?</p> <p>Unter diesen und weiteren Aspekten nehmen Sie bitte unsere Anmerkungen für das Protokoll trotzdem zur Kenntnis:</p> <p>Verfügbarkeit Unterlagen im Internet Wir halten nach wie vor Ihre digitale Plattform unter https://bauleitplanung.muenchen.de/plaene/muenchen für nicht geeignet einem durchschnittlich, nicht IT-affinem Bürger die Unterlagen verfügbar zu machen. Gerade für ältere MitbürgerInnen stellt diese Art von Auslegung ein Hindernis dar.</p> <p>Mail und Unterlagen sind gut bedienbar. Nicht jedoch Ihre Seite, die im Workflow nicht einheitlich und fehlerbehaftet ist. Wir sehen in diesem Verfahren eine Diskriminierung gerade älterer Bürger.</p> <p>Bereitstellung über die Winterferien Sie haben die Bauauslegung in weiten Teilen über die Weihnachtsferien durchgeführt. Wir sehen damit nicht die gesetzliche Grundlage für Bauauslegungen als gegeben an. Eine besonders verlängerte Frist wäre mehr als angemessen gewesen. Gerade hinsichtlich der Komplexität des Vorhabens.</p> <p>Veröffentlichung / Deutsche Bahn Sie weisen direkt im Header der Bauleitplanung darauf hin, dass das Projekt „Orleanshöfe“ auf dem ehemaligen(?) und/oder der derzeit genutzten Fläche der deutschen Bahn hergestellt werden soll. Gleichzeitig sucht das Sozialreferat aber „händeringend“ Flächen. Wie passt es zusammen, dass die</p>	<p>Verfügbarkeit Unterlagen im Internet Gemäß § 3 Abs. 2 BauGB sind die Entwürfe der Bauleitpläne mit der Begründung im Internet zu veröffentlichen. Zusätzlich zur Veröffentlichung im Internet sind eine oder mehrere andere leicht zu erreichende Zugangsmöglichkeiten zur Verfügung zu stellen.</p> <p>In der Bekanntmachung ist die Adresse zur digitalen Beteiligungsplattform „Bauleitplanung Online München“ mit einer Erläuterung zum Auffinden der Unterlagen angegeben.</p> <p>Zusätzlich wurden die Verfahrensunterlagen, wie bereits auch vor der Einführung der Veröffentlichung im Internet, während des Veröffentlichungszeitraums beim Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Blumenstraße 28 b (Hochhaus), Erdgeschoss, Raum 071 (Auslegungsraum - barrierefreier Eingang an der Ostseite des Gebäudes, auf Blumenstraße 28 a), von Montag mit Freitag von 6 Uhr bis 18 Uhr als leicht zu erreichende Zugangsmöglichkeit öffentlich ausgelegt. Ein Verweis hierzu erfolgte sowohl über die ortsübliche Bekanntmachung im Amtsblatt als auch in der lokalen Tagespresse (Süddeutsche Zeitung, Münchner Merkur) und auf der Homepage der Landeshauptstadt München.</p> <p>Bereitstellung über die Winterferien Es wird auf die Stellungnahme der Verwaltung zu ID 1008 verwiesen.</p> <p>Veröffentlichung / Deutsche Bahn Alle Grundstücke im Umgriff des Bebauungsplanes sind in privatem Eigentum. Ein Tausch von städtischen und privaten Grundstücken fand nicht statt. . Das Sozialreferat ist im Bebauungsplanverfahren beteiligt gewesen. Nach eingehender Prüfung wurde eine Einrichtung des Sozialreferats im Bereich des</p>

Nr.	ID	Äußerung im Verfahren	Stellungnahme der Verwaltung
		<p>öffentliche Hand mögliche Tauschflächen mit der Bahn oder sogar Flächen im Staatseigentum verkauft bei gleichzeitigem Flächenbedarf z.B. für Containerbauten?</p> <p>Verkauf DB-Flächen Wie ist der Verkauf an die GVG zustande gekommen? Gab es hier eine Ausschreibung gemäß europäischen Standards? Wie hat die Stadt München dabei mitgewirkt?</p> <p>Umweltverträglichkeitsprüfung Sie schreiben in Ihrer Ausführung: „Es besteht keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach Anlage 1 zum Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) oder nach Landesrecht und es gibt keine Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung der in § 1 Abs. 6 Nr. 7 Buchst. b) BauGB genannten Schutzgüter.“</p> <p>Dem widerspricht zum einen der zahlreiche Bestand. Zum anderen ist das Gebiet die einzige größere Grünfläche, die einen Kontrast zur übermäßigen Bebauung links und rechts darstellt.</p> <p>Umweltverträglichkeit-> Temperatur Einer Bebauung stehen klar die Klima-Analysen aus 2014 und des DWD von 2020 entgegen. Das Gebiet wird heute bereits als klimatisch ungünstig eingestuft. Eine weitere Bebauung ist ein weiterer Sargnagel für die künftige Wohnbarkeit des Münchner Ostens. Und für die Gesundheit der Bewohner.</p> <p>Abbildung [da für die Veröffentlichung von Bildmaterial der Einwendenden keine Erlaubnis vorliegt, werden diese nur im Verwaltungsakt aufbewahrt]</p> <p>Ein 12-stöckiger Hitzekessel zusätzlich zur ohnehin schon vorhandenen Versiegelung angesichts dieser Faktenlage hat auch statistisch nachweisbare erhebliche Auswirkungen für das gesamte Planungsgebiet.</p> <p>Umweltverträglichkeit -> Luftschneise Man sieht deutlich, dass es sich um eine Luftschneise handelt. Die einzige Schneise, die das ganze Gebiet überhaupt abkühlen kann ist entlang der A94</p>	<p>Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 1956a nicht als zielführend betrachtet.</p> <p>Verkauf DB Flächen Die privaten Grundstücksgeschäfte fanden bereits vor 2008 statt. Es lag kein Vorkaufsrecht der LHM und auch keine Verpflichtung zur Ausschreibung nach europäischen Standards vor.</p> <p>Umweltverträglichkeitsprüfung Es wird auf die Stellungnahme der Verwaltung zu ID 1005 verwiesen.</p> <p>Im Bestand ist keine Grünfläche vorhanden. Das Gelände wurde nach Aufgabe des Rangierbahnhofs und der Zollabfertigung als Fahrzeugabstellanlage eines KFZ-Handels, Parkplatz, Baustelleneinrichtungsfläche und temporärer Standplatz für Containeranlagen genutzt. Dementsprechend weist das Gebiet im Bestand bereits eine Versiegelung von 85% auf, durch die Planung reduziert sich der Anteil an oberirdisch versiegelten Bereichen um 20%.</p> <p>Umweltverträglichkeit-> Temperatur Das Gebiet weist bereits im Bestand eine ungünstige bioklimatische Situation. Diese Situation wird nicht durch die neue Bebauung verschlechtert. In der Bebauungsplanung wird jedoch mit mikroklimatischen Aspekten auf diese ungünstige Bestandssituation reagiert. Es erfolgte u.a. die Schaffung einer guten bioklimatischen Aufenthaltsqualität in den Innenhöfen, v.a. durch nicht unterbaute Bereiche, die Großbaumstandorte ermöglichen. Zusätzlich kann durch die geplanten Nischen und der abschnittsweisen Blockbildung mit differenzierter Höhenentwicklungen eine Durchlüftung stattfinden.</p> <p>Der Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1956a sieht keine 12-stöckigen Gebäude vor.</p> <p>Umweltverträglichkeit -> Luftschneise Es liegt entlang der Bahngleise ein hohes Wirkungspotential einer übergeordneten Ventilationsbahn vor, an welcher das Planungsgebiet unmittelbar anschließt, dieses jedoch nicht behindert. Die Bahntrasse mit ihrer</p>

Nr.	ID	Äußerung im Verfahren	Stellungnahme der Verwaltung
		<p>und hier nehme sie bewusst Verwirbelungen in Kauf. Zumal bei 12-stöckiger Bebauung. Damit schaden Sie allen Bewohnern des gesamten westlich gelegenen Innenstadtbereichs und werden das gesamte Kaltluftstrom-Gefüge im Osten verschieben. Das in einem Gebiet, das auch nach STEP2024 als dringendes Handlungsfeld gekennzeichnet ist.</p> <p>Abbildung [da für die Veröffentlichung von Bildmaterial der Einwendenden keine Erlaubnis vorliegt, werden diese nur im Verwaltungsakt aufbewahrt]</p> <p>Niedrige grüne Bauten mit viel Bäumen wäre das Rezept gewesen. Offensichtlich hat im Rahmen dieser Auslegung eine gesamt-klimatische Betrachtung nicht stattgefunden.</p> <p>Erfahrungsgemäß beantworten Sie solche Stellungnahmen mit dem Verweis, dass nur das aktuelle Bebauungsgebiet beurteilt wird. Hier hätten wir uns von der Stadt München städtebauliche Verantwortung und klimatische Zukunftsfähigkeits-Gedanken gewünscht.</p> <p>Umweltverträglichkeit -> Schadstoffe Man sieht den Einfluss auf die Luftschneisen und entsprechende Wirkungen auf das Umfeld deutlich an der Windkarte aus der Schadstoffberechnung</p> <p>Abbildung [da für die Veröffentlichung von Bildmaterial der Einwendenden keine Erlaubnis vorliegt, werden diese nur im Verwaltungsakt aufbewahrt]</p> <p>Die Bebauung wirkt als Strömungsdamm in Richtung Orleansstraße und schadet damit allen Nachbarn. Noch deutlicher sichtbar bei gängigen mittleren Windgeschwindigkeiten:</p> <p>Abbildung [da für die Veröffentlichung von Bildmaterial der Einwendenden keine Erlaubnis vorliegt, werden diese nur im Verwaltungsakt aufbewahrt]</p> <p>Diese Wirkung wird besonders am NO2 auf der Orleansstraße sichtbar:</p> <p>Abbildung [da für die Veröffentlichung von Bildmaterial der Einwendenden keine Erlaubnis vorliegt, werden diese nur im Verwaltungsakt aufbewahrt]</p> <p>Es ist uns völlig unverständlich wie die Stadt München einer berechneten NO2-Überschreitung entgegenzutreten will. Ebenso Feinstaub etc. . Eine Bebauung</p>	<p>Eigenschaft als Kaltluftleitbahn unterstützt den Luftaustausch und die Temperatursenkung an der südost-Seite des Quartiers. Die Nischen und die Stichstraße tragen zur Durchlüftung des Quartiers bei. Die notwendige Lärmschutzwand mindert diesen Effekt in verträglichen Rahmen. Außerdem erhöht sich durch die Neupflanzung von 60 Bäumen gegenüber dem Bestand die Anzahl an Bäumen deutlich und der Versiegelungsgrad wird durch die Maßnahme um rund 20 % reduziert, was ebenfalls zu einer positiven bioklimatischen Aufenthaltsqualität im Planungsgebiet beiträgt.</p> <p>Umweltverträglichkeit -> Schadstoffe Ergebnis des Lufthygienegutachtens war, dass die Windgeschwindigkeiten im Bereich der geplanten Bebauung und dem anliegenden Verkehrsbereich im Mittel abnehmen werden. Was sich jedoch nur minimal auf die Bestandsbebauung auswirken wird.</p> <p>Entsprechend dem Lufthygienegutachten sind die Immissionsgrenzwerte, bezogen auf das hier vorliegende Bebauungsplanverfahren, unterschritten. Die höchsten Konzentrationen entstehen im Bereich der Tiefgaragenzufahrt, halten jedoch auch hier die Grenzwerte ein. Eine weitere Untersuchung ist daher nicht erforderlich.</p>

Nr.	ID	Äußerung im Verfahren	Stellungnahme der Verwaltung
		<p>unter dem Wissen dieses Zusammenhangs in dieser Höhe ist keinesfalls genehmigungsfähig.</p> <p>Wir bitten um Prüfung der Seiteneffekte und auch der Maßnahmen für die Bewohner, sowie die Auswirkungen auf energetische Bedarfe z.B. Luftreinigungsfilter im Planungsgebiet.</p> <p>Wir halten das Vorhaben unter diesen Gesichtspunkten nicht für genehmigungsfähig.</p> <p>Umweltverträglichkeit -> Lärm Speziell das Thema „Lärm“ macht uns fassungslos. Die Darstellung der Karten reicht kaum mehr für übliche Farbgebungen in Bebauungsgebieten:</p> <p>Abbildung [da für die Veröffentlichung von Bildmaterial der Einwendenden keine Erlaubnis vorliegt, werden diese nur im Verwaltungsakt aufbewahrt]</p> <p>Die Annahme, dass der Bau zum schallbrechenden Wohnraum wird widerspricht Allem wie Menschen leben wollen. Es wird überdurchschnittlich viel Energie aufgewendet um dem unseeligem Mix aus Lärm und Temperatur gerecht zu werden. Übliche Schallpegelkarten hören bei dunkelrot auf. Sie mussten für eine Wohnbebauung bereits auf „dunkelblau“ zurückgreifen. Die Schallpegel-Skala ist logarithmisch, d.h. die zulässigen Grenzwerte werden um mindestens Faktor 4 überschritten.</p> <p>Wenn sie dieses Vorhaben für eine Bebauung freigeben, dann wird es das Referenzprojekt für alle weiteren Bebauungen dienen. Nach diesem Maßstab können Sie direkt neben der Startbahn Erding bauen.</p> <p>Umweltverträglichkeit -> EMF-Strahlung Die EMF-Strahlung sowohl von der Straßenbahn, als auch vom DB-Betrieb ist so hoch, dass Sie bereits im Gutachten eine Verlegung der Kindertagesstätte weg von den Gleisfeldern empfehlen: „Es wird empfohlen, Aufenthaltsbereiche für Kinder (Kindertagesstätten mit Freibereichen und Kinderzimmer von Wohnungen) in den Innenhof bzw. abgewandt von den Plangebietsgrenzen zu situieren.“</p>	<p>Umweltverträglichkeit -> Lärm Die Versorgung mit Wohnraum stellt angesichts des prognostizierten Wachstums Münchens eine bedeutende Herausforderung dar, da die Flächen für Wohnungsbau in München begrenzt sind. Zu einer nachhaltigen und ökologischen Stadtplanung gehört auch ein sparsamer Umgang mit Grund und Boden sowie die Vermeidung der Zersiedelung der Landschaft, Ziel der LHM ist es daher, flächensparend und kompakt zu bauen und bereits versiegelte Flächen zu nutzen.</p> <p>Die im Gutachten verwendete Farbskala entspricht der standardmäßig im Lärmberechnungsprogramm IMMI implementierten Darstellung von Rasterlärmkarten. Durch die Lage des Planungsgebiets ist dieses unweigerlich einer hohen Belastung durch Verkehrslärm und Schienenlärm ausgesetzt. In Bereichen mit Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV (> 64/54 dB(A) Tag/Nacht) und der Vorsorgewerte der LHM (> 65/60 dB(A) Tag/Nacht) wird durch die Schaffung von Innenhöfen, und die Orientierung aller Wohnungen in den Innenhof reagiert, um diese vor den bestehenden Lärmquellen gut abzuschirmen. Die Fassaden nach außen werden mit modernem baulichem Schallschutz versehen.</p> <p>Umweltverträglichkeit -> EMF-Strahlung Die Untersuchung zu den elektrischen und magnetischen Feldern (EMF), die auf das Gebiet einwirken, kommt zu dem Ergebnis, dass die gesetzlichen Grenzwerte der 26. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV) zuverlässig eingehalten werden.</p> <p>Seitens der LHM wird für Kinderspielbereiche grundsätzlich empfohlen die gesetzlichen Grenzwerte deutlich zu unterschreiten. Daher wird, neben den Gründen des Lärmschutzes, auch aus Gründen der elektrischen und-magnetischen Felder immer empfohlen, die Kinderfreibereiche in abgewandte Bereiche zu legen.</p> <p>Bezüglich der Verlegung der so genannten Speiseleitung der Deutschen Bahn wird im Gutachten deutlich, dass dies noch nicht mit berechnet wurde, sondern vom Ist-Zustand ausgegangen wird. Aus gutachterlicher Sicht wäre durch die Erdverlegung jedoch keine relevante Erhöhung der Feldstärken zu erwarten, da</p>

Nr.	ID	Äußerung im Verfahren	Stellungnahme der Verwaltung
		<p>Sie gehen sogar von Verlegungsmaßnahmen der deutschen Bahn für überirdische Leitungen aus; Maßnahmen, die erfahrungsgemäß nicht nachgehalten werden und Jahre dauern können:</p> <p>Abbildung [da für die Veröffentlichung von Bildmaterial der Einwendenden keine Erlaubnis vorliegt, werden diese nur im Verwaltungsakt aufbewahrt]</p> <p>Wir vermuten, dass von den Beteiligten und/oder vom Münchner Stadtrat niemand in den Orleanshöfen wohnen wird. Die Schädlichkeit von EMF-Strahlung ist mittlerweile auch wissenschaftlich anerkannt. Schlafstörungen und Krebs sind anerkannte Folgen.</p> <p>Infrastruktur Die Stadt München rechnet Neubaugebiete und verdichtete Gebiete üblicherweise mit 0,5-0,7 Autos pro WE. Diese Quote hat sich angesichts realer Zahlen als völlig haltlos erwiesen. Hier ist zu klären wie das bestehende Verkehrsaufkommen noch zu einer für Anwohner erträglichen Situation führen soll. Wir weisen hier ausdrücklich auch auf die allgemein Menschenrechtslage und auf die Normen für WR-Gebiete hin. Die Bebauung hat massiv negative Auswirkung auf die umliegenden Gebiete.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gibt es hier valide, angepasste Hochrechnungen, sowie in haltbarer Zeit geplanten Ausbau ÖPNV. • Wann und wo werden die Stellplätze entstehen? <p>Soziale Infrastruktur Die soziale Infrastruktur wächst im Regelfall weniger als der Zuzug. Gibt es hier Hochrechnungen und Auslastungsberechnungen? Berücksichtigen diese auch</p>	<p>infolge der Verlegung nicht näher an das Plangebiet herangerückt wird und bei erdverlegten Leitungen niedrigere Feldstärken zu erwarten wären.</p> <p>Infrastruktur Die Ermittlung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens, welches durch den Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1956 entstehen, erfolgt auf Basis bundesweit anerkannter und gültiger Richtlinien anhand der geplanten Nutzungen und der daraus resultierenden Anzahl an Bewohner, Beschäftigten sowie der Besucher bzw. Kunden. In der Berechnung wird zudem die aktuelle Studie zum Verkehrsverhalten in München berücksichtigt. Im Gutachten wurden auch die Prognosen des öffentlichen Verkehrs berücksichtigt. Das Planungsgebiet weist schon heute eine gute öffentlichen Personennahverkehrerschließungsqualität auf. In kurzer Entfernung befindet sich der Ostbahnhof mit Haltepunkten mehrerer S-Bahnen, U-Bahnen, Trambahnen und Bussen. Der weitere Ausbau des ÖPNV, über die im Bebauungsplan untersuchten Bereiche hinausgehend, ist nicht Gegenstand des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 1956a.</p> <p>Die Stellplatzsatzung der LH München sieht aktuell einen Stellplatz pro Wohneinheit vor. Eine Reduzierung der Stellplatzzahl kann nur auf Grundlage eines Mobilitätskonzeptes erfolgen. Im vorliegenden Fall wurde ein Mobilitätskonzept vertraglich vereinbart und damit konnte die Stellplatzzahl auf 0,7 pro Wohneinheit reduziert werden. Für die gewerblichen genutzten Bereich gilt weiterhin uneingeschränkt die Stellplatzsatzung der LH München. Die erforderlichen Stellplätze werden in der Tiefgarage im Planungsgebiet errichtet.</p> <p>Soziale Infrastruktur Der Bedarf an sozialer Infrastruktur wurde geprüft, und wird entsprechend der geplanten Dichte im Planungsgebiet nachgewiesen. Der Bebauungsplan Nr. 1956a setzt daher eine Kindertagesstätte fest, die sowohl den planungsursächlichen Bedarf abdeckt als auch bekannte Entwicklungsmaßnahmen der Umgebung berücksichtigt.</p> <p>Verkehr Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens werden die Bewältigung der Auswirkungen des durch das Planungsgebietes ausgelösten Verkehrs untersucht. Das Verkehrsgutachten berücksichtigt dabei die vorhandenen Verkehrsprognosen bis 2035. Die Verkehrsqualität an den untersuchten</p>

Nr.	ID	Äußerung im Verfahren	Stellungnahme der Verwaltung
		<p>das Wachstum in der Umgebung? Werden bestehende Einrichtungen mit einer Garantie geg. mit Umzug versehen?</p> <p>Verkehr Der Verkehr im Gebiet wird wie in ganz München kollabieren. Mögliche Maßnahmen sind ein „Mobilitätskonzept“ und neutrale Hochrechnungen zum Beispiel vom TÜV oder ADAC. Wie stellen Sie sicher, dass der Verkehr um das Planungsgebiet und den beteiligten Straßen nicht kollabiert. Wir bitten Sie in der Antwort nicht von Lastenfahrräder o.ä. auszugehen, sondern die realen lokalen Quoten und Pendel-Verkehr zu berücksichtigen. Unsere Fragen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Haben Sie die gesundheitlichen Auswirkungen des Zusatz-Verkehrs bewertet? • Haben Sie das zusätzliche Stauaufkommen bewertet? • Muss das Verkehrskonzept für das Stadtviertel wieder einmal erst nach dem Kollabieren des Verkehrs eingefordert werden? • Auf wieviele Jahre sind Ihre Berechnungen ausgelegt? Welche Generation soll die städtebaulichen Fehler dieser Generation aufräumen? <p>Compliance / Konformität Finanzen Die Bebauung entsteht mit Hilfe staatlicher/städtischer Förderung. In diesem Fall gleich 3 Modelle. Dies ist in Zeiten, in denen Stadt, Land, Bund die zugelassenen Schuldenbremsen diskutieren und überschreiten, bzw. nicht mehr gesetz- und verfassungskonform gestalten(s. auch Urteile des Bundesverfassungsgerichts zu diversen Haushalten) zu hinterfragen. Wir bitten um Prüfung und falls möglich Vorlage der städtischen Invest- und Förderungszahlen zum Projekt inkl. langfristiger Planung.</p>	<p>Knotenpunkten wird im Prognosejahr 2035 bereits ohne die Neubebauung ihre Kapazitätsgrenzen erreichen, das Verkehrsgutachten bestätigt jedoch, dass dies nicht durch das Bauvorhaben verstärkt wird. Durch die Umsetzung eines Mobilitätskonzepts kann die Anzahl der nachzuweisenden Stellplätze reduziert werden, was sich als Folge in einer Reduzierung des induzierten motorisierten Individualverkehrs auswirkt.</p> <p>Durch die Lage des Planungsgebiets ist dieses unweigerlich einer hohen Lärmbelastung durch Verkehrslärm und Schienenlärm ausgesetzt. Mit der immissionstechnischen Untersuchung wurden für die verschiedenen Lärmarten auch die Auswirkungen durch die Planung auf die Umgebung geprüft. Hierbei lässt sich bezüglich des Straßenverkehrslärm feststellen, dass sich die Immissionswerte durch die neue Bebauung nicht ändern werden. Auf die dennoch bestehenden hohen Lärmwerte wird durch die Schaffung von Innenhöfen, und der Orientierung aller Wohnungen in den Innenhof, reagiert. Die Fassaden nach außen werden mit baulichem Schallschutz versehen.</p> <p>Compliance / Konformität Finanzen Die Vergabe von Fördermitteln sowie die Einhaltung derer Compliance-Richtlinien sind nicht Gegenstand des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 1956a und bedürfen daher keiner gesonderten Prüfung im Rahmen dieses Verfahrens. Für das vorliegende Verfahren gelten die Verfahrensgrundsätze zur Sozialgerechten Bodennutzung (SoBoN) aus dem Jahr 2006, da bereits 2008 die Aufstellung des Bebauungsplans beschlossen und die Grundzustimmung von der Planungsbegünstigten eingeholt wurde. Die SoBoN wurde zwischenzeitlich 2017 und 2021 fortentwickelt und an veränderte rechtliche und finanzielle Rahmenbedingungen angepasst. Für Altverfahren, wie das vorliegende, gelten jedoch weiterhin die zum Zeitpunkt des Aufstellungsbeschlusses gültigen Verfahrensgrundsätze, da anderenfalls die Planungssicherheit gefährdet wäre.</p> <p>Compliance / Absicherung Förderung auch in Hochzinsphasen Es wird davon ausgegangen, dass mit der genannten Förderung der geförderte Wohnungsbau im Rahmen der sozialgerechten Bodennutzung (SoBoN) gemeint ist.</p>

Nr.	ID	Äußerung im Verfahren	Stellungnahme der Verwaltung
		<p>Compliance / Absicherung Förderung auch in Hochzinsphasen Es ist mittlerweile anerkannt, dass die exzessive Förderung von Wohnraum zur Nicht-Konformität des Münchner-Haushalts binnen 2 Jahren führen wird. 346 Millionen Euro werden heute schon an Zinsen bei Niedrigzins-Niveau bezahlt. In Phasen der Hochzinspolitik wird dies den Haushalt bis zur Nicht-Konformität belasten.</p> <p>Ist die von Ihnen genannte Förderung und die Maßnahmen von einem anerkanntem Wirtschaftsprüfer geprüft? Wie stellen sich die Aufsichtsbehörden dazu?</p> <p>Compliance / Berufung Auftrag Wohnungsversorgung Sie stellen fest: „Auch in den nächsten Jahren steht die Bereitstellung bezahlbaren Wohnraums in München vor einer Vielzahl von Herausforderungen. Es besteht eine große, gemeinsame (Art. 106 Abs. 2 BV) Verantwortung von Seiten des Staates und der Kommune, ausreichend bezahlbaren Wohnraum bereitzustellen. Die Versorgung der Bevölkerung mit bezahlbarem Wohnraum ist ein wichtiges Ziel der Münchner Wohnungspolitik.“</p>	<p>Die Fragen betreffen nicht konkret den gegenständlichen Bebauungsplan, sondern betreffen die allgemeinen Grundsätze der sozialgerechten Bodennutzung.</p> <p>Hinweislich soll aber Folgendes ausgeführt werden: Die SoBoN ist ein bewährtes Instrument der Stadt München zur Schaffung von bezahlbarem Wohnraum und zur Beteiligung von Planungsbegünstigten an den Folgekosten der Stadtentwicklung. Sie basiert auf städtebaulichen Verträgen und überträgt Kosten für Infrastruktur und geförderten Wohnungsbau auf die Planungsbegünstigten, was den städtischen Haushalt entlastet. Seit ihrer Einführung 1994 bis Ende 2021 wurden durch die SoBoN 59.130 Wohnungen geschaffen, davon 16.060 geförderte. Als Teil der Bauleitplanung unterliegt sie der kommunalen Selbstverwaltung und wird vom Stadtrat beschlossen. Die Rechtmäßigkeit der SoBoN wurde gerichtlich bestätigt und von Aufsichtsbehörden nicht beanstandet. Das Münchner Modell gilt bundesweit als Vorbild für eine sozial ausgewogene Stadtentwicklung. Die SoBoN trägt dazu bei, die Kosten der Stadtentwicklung gerecht zu verteilen und bezahlbaren Wohnraum zu schaffen, ohne den städtischen Haushalt direkt zu belasten. Die Angemessenheit der Lasten für die Planungsbegünstigten wird dabei stets überprüft, um eine wirtschaftlich tragfähige Entwicklung sicherzustellen.</p> <p>Compliance / Berufung Auftrag Wohnungsversorgung Die Fragen betreffen nicht konkret den gegenständlichen Bebauungsplan, sondern betreffen die allgemeinen Grundsätze der sozialgerechten Bodennutzung.</p> <p>Hinweislich soll aber Folgendes ausgeführt werden: Die Sozialgerechte Bodennutzung (SoBoN) der Landeshauptstadt München gilt für alle Bevölkerungsgruppen. Eine Beschränkung auf bestehende bayerische Bewohner wäre rechtlich nicht möglich und, verstieße gegen das Freizügigkeitsrecht des Art. 11 GG. Die SoBoN zielt darauf ab, bezahlbaren Wohnraum für alle zu schaffen, ohne zwischen bestehenden und zuziehenden Bewohnern zu unterscheiden. Eine Quotenregelung ausschließlich für bayerische Bewohner wäre daher nicht mit dem Konzept der SoBoN vereinbar und rechtlich bedenklich.</p>

Nr.	ID	Äußerung im Verfahren	Stellungnahme der Verwaltung
		<p>Hat ein Jurist das politisch motivierte und geförderte Wachstum hinsichtlich der Berufung auf Art. 106 geprüft. Er gilt für die derzeitigen Bewohner Bayerns (s. Absatz 1). Entsprechend müsste man die Quoten auf Zuzug durch bayrische Bewohner beschränken.</p> <p>Wohnraum / Grenzen Die Stadt hat ca. 310 Quadratkilometer. Beabsichtigen Sie unter Berufung auf §106(2) nun die ganze Stadt mit Wohnraum zu versiegeln und nicht mehr lebensfähig zu erhalten. Dies wäre dann im Umkehrschluss eine Vernichtung von Wohnraum. Gibt es dafür Berechnungen?</p> <p>Freiflächenversorgung Die Freiflächenversorgung ist gemäß Stadtratsbeschluss mit 20qm pro Einwohner sicherzustellen:</p> <p><i>Pro Einwohner*in kann zirka 8,06 m² anrechenbare Öffentliche Grünfläche und 11,86 m²</i></p> <p><i>private Freifläche für die Freizeitnutzung gesichert werden. Auf den Dächern wird eine Freiflächenversorgung von 2,3 m² nachgewiesen.</i></p> <p>Wie stellen Sie diese Freiflächenversorgung im Umfeld eines fast vollständig bebauten Stadtteils sicher? Eine Freifläche in Freiham wird den Bewohnern am Ostbahnhof nicht nützen. Das gesamte Gebiet ist nahezu versiegelt.</p>	<p>Wohnraum / Grenzen Die LHM strebt eine ausgewogene und nachhaltige Stadtentwicklung an, die sowohl den Bedarf an neuem Wohnraum als auch den Erhalt von Grün- und Freiflächen berücksichtigt.</p> <p>Gemäß § 1 Abs. 7 BauGB wägt der Stadtrat bei jedem Bebauungsplan sorgfältig alle öffentlichen und privaten Belange gegeneinander ab. Dies umfasst unter anderem Aspekte wie Wohnraumbedarf, Umweltschutz, Verkehr und Lebensqualität. Durch umfassende gutachterliche Untersuchungen und die Berücksichtigung verschiedener Interessen wird sichergestellt, dass die Stadtentwicklung im Einklang mit den Bedürfnissen der Bevölkerung und den gesetzlichen Vorgaben steht. Der Bebauungsplan Nr. 1956a ist das Ergebnis dieses ausgewogenen Planungsprozesses und zielt darauf ab, eine lebenswerte und zukunftsfähige Stadtentwicklung zu gewährleisten.</p> <p>Freiflächenversorgung Der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung hat am 08.02.2023 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 04273) den Beschluss „Grün- und Freiflächenversorgung in der Bebauungsplanung – Orientierungswerte“ gefasst, der für die Freiflächenversorgung innerhalb des mittleren Rings einen Orientierungswert von insgesamt 15 m² öffentlicher und privater Grün- und Freifläche pro Einwohner*in vorsieht. Diese Orientierungswerte für Freiflächen sind in der Regel umzusetzen, sie können aber aus städtebaulichen Gründen einzelfallbezogen unterschritten werden. Dabei ist stets eine Einzelfallprüfung durchzuführen, bei der auch Kompensationsmaßnahmen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität in Grünanlagen im Umfeld des Planungsgebietes untersucht werden. Dies trifft auf die Orleanshöfe zu.</p> <p>Des Weiteren wird auf die Stellungnahme der Verwaltung zu ID 1007 verwiesen.</p> <p>Für den Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1956a wurden 8,7 m² pro Einwohner und 2 m² pro Arbeitsplatz nachgewiesen. Auf die Dachflächen entfallen davon 4,2 m² pro Einwohner und 2 m² pro Arbeitsplatz. (s. Ziffer 7 der Begründung in der Beschlussvorlage). Aufgrund der Unterschreitung der Freiflächenorientierungswerte werden zusätzlich zu den neu geplanten Freiflächen im Planungsgebiet Aufwertungs- und Kompensationsmaßnahmen in der öffentlichen Grünfläche am Johannisplatz sowie Entsiegelungs- und</p>

Nr.	ID	Äußerung im Verfahren	Stellungnahme der Verwaltung
		<p>Bearbeitung Stellungnahmen Die Bearbeitung von Stellungnahmen ist üblicherweise auf die Durchsetzung von Baumaßnahmen und Bebauungsplänen angelegt. Wir bitten um Mitteilung einer Quote oder Kennzahl, welche die Wirksamkeit des Auslegungsverfahrens aufzeigt. Wie stellen Sie die objektive Bearbeitung der Anmerkungen gemäß BauGB sicher?</p> <p>Soziale Infrastruktur Die Bürger fordern die Errichtung sozialer Infrastruktur wie z.B. Ärztehaus. Die soziale Infrastruktur, speziell die ärztliche Versorgung muss mit dem Wachstum unbedingt Schritt halten. Andernfalls in Gesundheit und Leben der Anwohner und Bürger gefährdet. Inwiefern leistet das Bauvorhaben seinen Beitrag zur Sicherstellung der sozialen Versorgung? Inwiefern wird städtische und staatliche Infrastruktur mit dem Bauvorhaben prozentual mit zugebaut?</p> <p>Bauvollzug Wie stellen Sie sicher, dass künftig Auflagen im Bauvorhaben und gängige</p>	<p>Begrünungsmaßnahmen im Kreuzungsbereich Schiltbergerstraße/ Johannisplatz durchgeführt, so dass auch dieser Bereich künftig für den Aufenthalt zur Verfügung steht. Insgesamt ist die Freiflächenversorgung damit gewährleistet.</p> <p>Bearbeitung Stellungnahmen Im Zuge der Aufstellung eines Bebauungsplanverfahrens werden durch den Stadtrat bei jedem Bebauungsplan gemäß § 1 Abs. 7 BauGB im Rahmen der Abwägung die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abgewogen. Es handelt sich hier um Einzelfallentscheidungen, die keine Quote oder Kennzahl hervorrufen. Die Ergebnisse der Abwägung sind jeweils Teil der Beschlussvorlage zum Billigungsbeschluss.</p> <p>Soziale Infrastruktur Der Bedarf an sozialer Infrastruktur wurde geprüft und wird entsprechend der geplanten Dichte im Planungsgebiet nachgewiesen. Im Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1956a wurden hierzu per Festsetzung eine Kindertagesstätte aufgenommen.</p> <p>Die Sicherung der ärztlichen Versorgung kann nicht über den Bebauungsplan erfolgen. Dies ist Aufgabe anderer Planungs- und Genehmigungsverfahren und erfolgt unter anderem auf Basis der Bedarfsplanung auf Landesebene. Die Festsetzungen des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 1956a stehen einer Ansiedlung von Arzt*innen im gewissen Umfang nicht entgegen.</p> <p>Bauvollzug Die Einhaltung relevanter Gesetze und Regelwerke im Rahmen des Bauvollzugs ist nicht Gegenstand des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 1956a, sondern nachfolgender Planungs- und Genehmigungsverfahren.</p> <p>Dabei überprüft die Baugenehmigungsbehörde, die Lokalbaukommission (LBK), ob ein Bauvorhaben mit den rechtlichen Anforderungen übereinstimmt, sowie die Einhaltung der erteilten Auflagen auf der Baustelle.</p> <p>Sonstige Anmerkungen Die Gutachten werden durch externe Fachfirmen erstellt und die jeweils einschlägigen Regelwerke und Vorgaben zugrunde gelegt.</p>

Nr.	ID	Äußerung im Verfahren	Stellungnahme der Verwaltung
		<p>Normen eingehalten werden? Wer kontrolliert die Baustellen im Interesse der öffentlichen Hand?</p> <p>Sonstige Anmerkungen Den sonstigen Anmerkungen des BUND Naturschutzes und des Denkmalschutzes schließen wir uns an. Wir hätten uns nur gewünscht, dass irgendein Gutachter auch das Wohl der später im Umfeld und im Projekt wohnenden Menschen berücksichtigt hätte.</p> <p>Wer überprüft die Interessen der Nachbarn und künftigen Bewohner? Wer ist hier verantwortlich?</p> <p>Von allen Bebauungsplänen macht uns diese anstehende sicherlich erfolgende Genehmigung dieses Bebauungsplanes völlig fassungslos. Insgesamt sehen wir darin einen erheblichen Baustein unsere Stadt hinsichtlich Umwelt und Leben mehr und mehr in einen nicht mehr menschenwürdigen Zustand zu bringen. Die finanzielle und ökologische Belastung ist ebenso wie die soziale Belastung mittlerweile unerträglich geworden. Wir fordern ein Gesamtkonzept ein, das auch realistisch umgesetzt wird.</p> <p>Für eine Rückantwort wenden Sie sich bitte gerne an diese Mail-Adresse. Wir werden dann die interne Verteilung vornehmen. Wir bitten auch um Nachricht, ob Antworten der Stadt München Restriktionen hinsichtlich einer Veröffentlichung unterliegen.</p>	<p>Die Interessen der Nachbarn und künftigen Bewohner werden im Rahmen der Abwägung gemäß §1 Abs. 7 BauGB berücksichtigt. Die öffentlichen und privaten Belange werden dabei gegeneinander und untereinander gerecht abgewogen.</p> <p>Zur Gewährleistung eines qualitätsvollen Gesamtkonzeptes bei gleichzeitiger Berücksichtigung der komplexen Rahmenbedingungen, wie auch der Umgebung des Planungsgebiets, wurde auf Basis des Aufstellungsbeschlusses ein städtebaulicher und landschaftsplanerischer Wettbewerb ausgelobt. Der Wettbewerb wurde als offener städtebaulicher und landschaftsplanerischer Wettbewerb durchgeführt. Der vom Preisgericht zum ersten Preisträger gekürte Entwurf wurde als Masterplanung weiterentwickelt und dient als Grundlage des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 1956a</p> <p>Gemäß § 3 Abs. 2 S. 4 BauGB ist das Ergebnis der Prüfung der abgegebenen Stellungnahmen mitzuteilen. Das Ergebnis wird zu den einzelnen Punkten im Rahmen der Stellungnahme der Verwaltung zu den vorgebrachten Äußerungen mit dieser Beschlussvorlage mitgeteilt.</p>



Legende:



Bereich
Einleitungsbeschluss SEM



Aufzuhebender Bereich

Übersichtsplan

Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme
gemäß §165 Baugesetzbuch
für den Bereich Ostbahnhof - Leuchtenbergring
und S-Bahnhof Berg am Laim

Teilaufhebung des Einleitungsbeschlusses vom
23.04.1996 im Bereich des Bebauungsplanes
mit Grünordnung Nr. 1956a

Landeshauptstadt München
Referat für Stadtplanung und Bauordnung

HA II / 62 P

am 16.10.2025



ohne Maßstab

Klimacharta Orleanshöfe

Bebauungsplan Nr. 1956a



Auftraggeber:

GVG Immobilien Service GmbH
Orleansstraße 56
81667 München

Ersteller:

HÖCKER Project Managers GmbH
Landsberger Straße 191
80687 München

München, 02.07.2024



Inhaltsverzeichnis

1	Präambel	3
2	Übersicht Klimakonzept	4
3	Übersicht freiwillige Maßnahmen	8



1 Präambel

Die GVG-Gruppe plant, errichtet und bewirtschaftet seit über 40 Jahren Wohn- und Gewerbeimmobilien mit dem Schwerpunkt in München. Die große soziale, ökologische und ökonomische Verantwortung ist für die handelnden Personen der GVG ein wesentliches Kriterium bei der projekt- und unternehmensbezogenen Zielsetzung.

Neben der grundsätzlichen nachhaltigen Verantwortung der GVG-Gruppe hat die Landeshauptstadt München zudem, mit dem Ziel zur Klimaneutralität bis 2035, die Eindämmung der Klimakrise als höchste Priorität anerkannt.

Die GVG-Gruppe trägt durch die Aufstellung von Energie-, Mobilitäts- und Klimaresilienz-Konzepten dazu bei, eine nachhaltige und klimagerechte städtebauliche Entwicklung zu gewährleisten.

Im Sinne der Nachhaltigkeit ist es daher das langfristige Ziel, lebenswerten und gemeinschaftsfördernden Wohnraum für ca. 600 Bürger*innen und die dafür notwendige soziale Infrastruktur im 1. Entwicklungsabschnitt der Orleanshöfe zu schaffen. Gleichzeitig werden alle wirtschaftlich sinnvollen und angemessenen Möglichkeiten und Maßnahmen ausgeschöpft, die zum Klimaschutz und der Klimaanpassung und damit zur Klimaneutralität 2035 beitragen.

Viele dieser Maßnahmen und Anstrengungen zur Verwirklichung dieser Ziele sind durch die Festsetzungen im Bebauungsplan oder durch Regelungen im städtebaulichen Vertrag gesichert. Andere Maßnahmen sind solchen Sicherungen nicht zugänglich. Sie werden jedoch durch die GVG-Gruppe im Sinne des Münchner Ziels zur Klimaneutralität 2035 freiwillig durchgeführt. Die GVG-Gruppe kennt daher die städtische und politische Beschlusslage hin zu einem „Klimaneutralen München 2035“ an und verpflichtet sich selbst, neben den Gesamtmaßnahmen zum Klimaschutz und der Klimaanpassung, zusätzlich die nachfolgend aufgezeigten Maßnahmen unabhängig der Regelungsmöglichkeiten umzusetzen. Die so genannte Charta bildet dabei eine Absichtserklärung ohne Anerkennung einer Rechtsverpflichtung.

2 Übersicht Klimakonzept

Im Projekt Orleanshöfe wurden im Sinne des Klimaschutzes und der Klimaanpassung einige Maßnahmen ergriffen. Einige hiervon werden bereits durch Rechtsplan und Satzung festgesetzt. Andere Punkte werden im städtebaulichen Vertrag und dem Gestaltleitfaden dargestellt. Des Weiteren bildet die Charta eine Absichtserklärung über Maßnahmen, die über die Festsetzungen hinaus gehen.

Die angestrebten Maßnahmen werden in einem Klimakonzept für die Quartiersentwicklung gegliedert nach den Bausteinen Energie, Mobilität und Klimaresilienz. Dabei haben einige Maßnahmen Effekte auf mehrere Themenfelder.

Im Folgenden ist eine Übersichtstabelle dargestellt, welche alle getroffenen Maßnahmen im Sinne des Klimaschutzes und der Klimaanpassung aufführt und zeigt, wo diese verankert sind.

Maßnahme	Erläuterung	Satzung	Begr.	Städtb. Vertrag	Ge-staltl.	Charta
Bausteine Energie						
Primärenergie	EH 40, Nutzung Fernwärme mit Ergänzung erneuerbare Energien und Grundwasserwärmepumpen, Grund-Kälteerzeugung durch Grundwassernutzung					X
Energiesparende Lüftung	mit Rotationswärmetauscher und WRG					X
Öffenbare Fenster für Stoßlüftung	zur Unterstützung mechanische Lüftung					X
Sommerlicher Wärmeschutz	mittels außenliegenden Sonnenschutzes					X
Photovoltaik	PV auf Dach, über Technik, an LSWs	§16 (9), (10)	X		X	
Photovoltaik	Prüfung der Ergänzung an der Fassade					X
Heizmethode	Heizung und Kühlung über Niedertemperatur					X

Nachhaltigkeitszertifikat	Stufe Gold mit DGNB oder LEED					X
Maßnahme	Erläuterung	Satzung	Begr.	Städtb. Vertrag	Ge-staltl.	Charta
Bausteine Mobilität						
Mobilitätskonzept				X		
Neuer Nahversorgungsstandort	Wohnortnahe Versorgung für Neue Nutzer und Bestandsbevölkerung	§2 (5)				
Mobilitätsfaktor 0,7 (Wohnen) Abminderungsfaktor 0,75 (Gewerbe)		§11(2) und (3)	X			
E-Ladestation (PKW)	10 % der Stellplätze werden mit Ladeinfrastruktur für Quartiersgemeinschaft ausgerüstet					X
Car-Sharing	7 Stellplätze für Carsharing für Quartiersgemeinschaft hergestellt im MU Nord					X
Fahrradabstellräume	ebenerdig, wohnungsnah, sicher, Ergänzung mit bereitgestelltem Werkzeug	§§ 7(2), (3), 10(3)	X		X	
Förderung Radverkehr	Angebot von Duschmöglichkeiten (Gewerbe) und Fahrradreparatur Möglichkeiten					X
Lastenrad-Sharing	8 Lastenräder für Quartiersbewohner					X
Fahrrad-Sharing	10 Gemeinschaftsräder für Quartiersbewohner, weitere 47 m² für Gemeinschaftsräder					X
Paketannahme im Einzelhandel	vertragliche Regelung mit Einzelhandel für Quartiersgemeinschaft					X

Mieter-Buchungssystem für Sharing-Angebote	Informationen und Buchungsmöglichkeiten über Buchungssystem					X
Monitoring	Erstellung Erfahrungsbericht (nach 1, 4, 7 und 10 Jahren)					X
Maßnahme	Erläuterung	Satzung	Begr.	Städtb. Vertrag	Ge-staltl.	Charta
Bausteine Klimaresilienz						
Durchlüftung	Durchströmung durch die Quartiersnischen					X
Baumkonzept	Neupflanzung von Bäumen, maximal mögliche Begrünung der ebenerdigen Flächen, Erhalt des Altbaumbestandes entlang der Straße	§ 20, Planzeichnung	X		X	
Baumkonzept	klimaverträgliche Baumarten mit hohem Biodiversitätsindex	§ 20				
Baumkonzept	erhöhter Substrataufbau über TG und Schaffung von nichtunterbauten Flächen für bessere Wuchsbedingungen	§ 16 (7)				
Baumkonzept	Vermeidung von Hitzeinseln durch intensive Begrünung mit großen und mittelgroßen Bäumen	§ 20 (2) – (5)				
Dachbegrünung	hoher Anteil extensiver und intensiver Dachbegrünung	§ 16	X		X	
Fassadenbegrünung	Fassadenbegrünung am Gewerbeblock	§ 20 (8)	X		X	
Biodiversitätsfläche	Schaffung einer nicht Über- und Unterbauten Fläche - ZÖV	§ 21	X		X	

Biodiversitätsfläche	Verwendung ruderaler Pflanzen um Biodiversität zu fördern					X
Regenwassermanagement	Retentionsschicht auf den Flachdächern- Versickerung des anfallenden Regenwassers über Rigolen- erhöhter Substrataufbau mit erhöhtem Retentionsvolumen über TG	§§ 16 (11), 20(12)	X		X	
Regenwassermanagement	Speicherung und Nutzung von Regenwasser					X
Wassermanagement	Schluck- und Förderbrunnen zur Kühlung					X
Geringe Oberflächeninanspruchnahme	Großteil der Freiflächen wird ebenerdig begrünt, nicht unterbaute Hofbereiche und Minimierung der Versiegelungsflächen durch unterirdischen drive-way	Planzeichnung	X		X	X
Materialeinsatz	Verwendung heimischer Materialien, Einsatz nachwachsender Rohstoffe (Absichtserklärung ohne Anerkennung einer Rechtsverpflichtung), ressourcenschonende Herstellung, helle Oberflächen					X

3 Übersicht freiwillige Maßnahmen

Die Klimacharta zeigt die Anstrengungen, die die GVG über die festgesetzten Maßnahmen hinaus, unternehmen möchten, um das Quartier klimagerecht und nachhaltig zu gestalten.

Maßnahmen	Gewerbe (MK + MU Süd)	Wohnen (MU Nord)
Baustein Energie		
Primärenergie	Energiestandard EH 40	Energiestandard EH 40
	Wärmeversorgung mit Fernwärme mit Ergänzung durch erneuerbare Energien und Grundwasserwärmepumpen	Wärmeversorgung mit Fernwärme mit Ergänzung durch erneuerbare Energien und ggf. Grundwasserwärmepumpen
	Grund-Kälteerzeugung durch Grundwassernutzung (Förder- und Schluckbrunnen)	-
	Energieversorgung möglichst über CO ₂ neutrale Stromquellen	Energieversorgung möglichst über CO ₂ neutrale Stromquellen
Energiesparende Lüftung	Lüftung mit Rotationswärmetauscher und energiesparender Verteilung	Kontrollierte Wohnraumlüftung mit WRG
	Reduktion Mechanische Lüftung durch offenbare Fenster gemäß Schallschutzanforderungen	Reduktion Mechanische Lüftung durch offenbare Fenster gemäß Schallschutzanforderungen
	-	Nutzung von Nachtauskühlung mit KWL durch offenbare Fenster
Photovoltaik	Prüfung der Ergänzung des PVs auf dem Dach durch PV an der Fassade	Prüfung Ergänzung des PVs auf dem Dach durch PV an der Fassade

Sommerlicher Wärmeschutz	Verwendung eines intelligenten Außenlichtlenkungssystems zur Grundbeleuchtung der Innenräume mit gleichzeitiger Verschattung	-
Heizmethode	Heiz-, Kühlsysteme mit flächiger Wirkung und großen Speichermassen z.B. Segel oder abgehängte Decken mit geringen Systemtemperaturen und niedrigen Verteilungsverlusten	Heiz-, Kühlsysteme mit flächiger Wirkung und großen Speichermassen z.B. Fußbodenheizung mit geringen Systemtemperaturen und niedrigen Verteilungsverlusten
Sparsamer Umgang mit Frischwasser	Wassersparende Armaturen im Gebäude	Wassersparende Armaturen im Gebäude
Nutzereinfluss auf das Gebäude	Einfluss auf offenbare Fenster, Sonnenschutz, Beleuchtung, Heizung	Einfluss auf offenbare Fenster, Sonnenschutz, Beleuchtung, Heizung
Nachhaltigkeitszertifikat	Stufe Gold mit DGNB oder LEED	Stufe Gold mit DGNB oder LEED
Maßnahmen	Gewerbe (MK + MU Süd)	Wohnen (MU Nord)
Baustein Mobilität		
E-Ladestation (PKW)	10 % der Stellplätze werden mit Ladeinfrastruktur für Quartiersgemeinschaft ausgerüstet	
Car-Sharing	-	7 Stellplätze für Carsharing für Quartiersgemeinschaft
Förderung Radverkehr	Angebot von Duschmöglichkeiten und Fahrradreparatursmöglichkeiten	Angebot von Fahrradreparatursmöglichkeiten
Lastenrad-Sharing	-	8 Lastenräder für Quartiersbewohner
Fahrrad-Sharing	-	10 Gemeinschaftsräder für Quartiersbewohner, weitere 47 m² für Gemeinschaftsräder
Paketannahme im Einzelhandel	vertragliche Regelung mit Einzelhandel für Quartiersgemeinschaft	vertragliche Regelung mit Einzelhandel für Quartiersgemeinschaft

Mieter-Buchungssystem für Sharing-Angebote	Informationen und Buchungsmöglichkeiten über Buchungssystem	Informationen und Buchungsmöglichkeiten über Buchungssystem
Monitoring	Erstellung Erfahrungsbericht (nach 1, 4, 7 und 10 Jahren)	Erstellung Erfahrungsbericht (nach 1, 4, 7 und 10 Jahren)
Maßnahmen	Gewerbe (MK + MU Süd)	Wohnen (MU Nord)
Baustein Klimaresilienz		
Durchlüftung	Durchströmung durch Öffnung der Quartiersnische	-
bessere Durchlüftung Quartiersnische	-	Schaffung von gesunden Wohnverhältnissen im Sinne des Schallschutzes zur Reduktion der Höhe der LSW für eine bessere Durchlüftung
Baumkonzept	Verwendung von klimaverträglichen Baumarten mit hohem Biodiversitätsindex	Verwendung von klimaverträglichen Baumarten mit hohem Biodiversitätsindex
	Pflanzung von verschiedenen Laub- und Nadelholzbäumen	Pflanzung von verschiedenen Laub- und Nadelholzbäumen
Biodiversitätsfläche	Verwendung arten- und blütenreicher ruderaler Pflanzengesellschaften zur Schaffung hoher Biodiversität	Verwendung arten- und blütenreicher ruderaler Pflanzengesellschaften zur Schaffung hoher Biodiversität
(Regen-)Wassermanagement	Speicherung von Regenwasser durch Retentionschicht und Zisterne in der TG zur Reduzierung des Trinkwasserverbrauchs für Grünflächenbewässerung	Speicherung von Regenwasser durch Retentionschicht und Zisterne in der TG zur Reduzierung des Trinkwasserverbrauchs für Grünflächenbewässerung
	Schluck- und Förderbrunnen zur Kühlung (sh. Energiekonzept)	-

Materialien	Verwendung heimischer Materialien mit möglichst kurzen Lieferwegen (Absichtserklärung ohne Anerkennung einer Rechtsverpflichtung)	Verwendung heimischer Materialien mit möglichst kurzen Lieferwegen (Absichtserklärung ohne Anerkennung einer Rechtsverpflichtung)
	-	Verwendung nachwachsender Rohstoffe und möglichst ressourcenschonender Herstellung (Absichtserklärung ohne Anerkennung einer Rechtsverpflichtung)
	Verwendung langlebiger Materialien	Verwendung langlebiger Materialien
	Helle Oberflächen zur Vermeidung von Hitzestau	Helle Oberflächen zur Vermeidung von Hitzestau