Telefon: 0 233 - 22097
23249
24844
22571

Telefax: 0 233 - 24217

Referat für Stadtplanung und Bauordnung
Stadtplanung - Bezirk West
(Stadtbezirk 22)
PLAN-HA II/42 P
PLAN-HA II/52
PLAN-HA II/42 V
PLAN HA I/42

**Änderung des Flächennutzungsplanes
mit integrierter Landschaftsplanung
für den Bereich IV/50
und
Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2206
Bergsonstraße (westlich)
Bahnstrecke München–Augsburg (südlich)
Autobahn BAB 99 (östlich)
Kronwinkler Straße und Soldhofstraße (nördlich), inklusive der Rupert-Bodner-Straße, ausgenommen: Ausbesserungswerk der DB und direkt daran südlich angrenzende Gewerbeflächen.
(Teilverdrängung des Bebauungsplanes Nr. 950 vom 10.12.1975 samt der Ergänzung vom 26.11.2008)
(Teilverdrängung des Bebauungsplanes Nr. 1055 vom 30.06.1976)
- Rupert-Bodner-Straße -**

- Aufstellungsbeschluss -

Stadtbezirk 22 Aubing-Lochhausen-Langwied

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 17772

Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 11.03.2026 (VB)

Öffentliche Sitzung

Kurzübersicht

zum beiliegenden Beschluss

Anlass	Aufstellungsbeschluss
Inhalt	• Anlass der Planung • Ausgangssituation • Städtebauliche und grünordnerische Ziele • Planungskonzept • Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung / Artenschutz • Sozialgerechte Bodennutzung (SoBoN)
Gesamtkosten / Gesamterlöse	(-/-)

Klimaprüfung	Eine Klimaschutzrelevanz ist gegeben: Ja. Im Bebauungsplanverfahren werden / wurden durch den Klimafahrplan und die Umweltprüfung die Belange des Klimaschutzes und der Klimaanpassung berücksichtigt.
Entscheidungs-vorschlag	• Für das im Übersichtsplan des Referates für Stadtplanung und Bauordnung vom 12.03.2025 Maßstab 1 zu 7.500, schwarz umrandete Gebiet: Bergsonstraße (westlich), Bahnstrecke München–Augsburg (südlich), BAB 99 (östlich), Kronwinkler Straße und Soldhofstraße (nördlich), inklusive der Rupert-Bodner-Straße, ausgenommen Ausbesserungswerk der DB und direkt südlich daran angrenzende Gewerbeflächen - ist der Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung zu ändern und ein Bebauungsplan mit Grünordnung aufzustellen. Der diesbezügliche Übersichtsplan (Anlage 2) ist Bestandteil dieses Beschlusses. • Den Planungszielen wonach die städtebauliche Neuordnung des Planungsgebietes entsprechend genereller Prinzipien der nachhaltigen Stadtentwicklung erfolgen soll, konkretisiert durch die im Folgenden genannten Planungsziele, wird zugestimmt. ➢ Vorrangiges Ziel ist die Standortsicherung für einen dringend benötigten Busbetriebshof im Münchner Westen. Hierbei wird eine möglichst flächeneffiziente und kompakte Anordnung der Nutzungen angestrebt. ➢ Sicherung des gewerblichen Standorts und Erweiterung Unternehmerpark ➢ Sicherung des Standorts für Recycling- und Kreislaufwirtschaft ➢ Sicherung der Erholungsfunktion für Beschäftigte im Planungsgebiet ➢ Sicherung und freiraumplanerische Entwicklung eines Teilabschnitts der Parkmeile Pasing-Lochhausen/Grünzug L unter Berücksichtigung einer durchgängigen Wegeverbindung für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen ➢ Freihaltung und Qualifizierung der im FNP dargestellten Allgemeinen Grünflächen im Westen und Süden ➢ Flächensparende Sicherung der Erschließung ➢ Berücksichtigung von Fuß- und Radwegen ➢ Flächensparende Anordnung des ruhenden Verkehrs z.B. in Hochgaragen oder in Tiefgaragen unter den geplanten Gebäuden ➢ Schaffung und Sicherung erforderlicher Ausgleichsflächen innerhalb des Planungsgebietes bzw. in der unmittelbaren Umgebung ➢ Berücksichtigung von arten- und naturschutzfachlichen Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung von Eingriffen

Entscheidungs-vorschlag	➢ Möglichst weitgehender Erhalt des sehr erhaltenswerten und erhaltenswerten Baumbestands ➢ Minimierung der Versiegelung und möglichst naturnahe und oberflächliche Retention, Verdunstung, Speicherung und Versickerung von Niederschlagswasser (Schwammstadt-Prinzip) ohne Einleitung in die Kanalisation ➢ Verbesserung und Ergänzung der vorhandenen Grünstrukturen zur Optimierung der kleinklimatischen Verhältnisse und der Regenwasserretention (z.B. Pflanzung von standortgerechten Großbäumen, Dach- und Fassadenbegrünung) und zur positiven Beeinflussung der Artenvielfalt, (z.B. Vernetzung von Grünstrukturen innerhalb des Gebiets und mit der Umgebung, vor allem in Ost-West-Richtung entlang der Bahntrasse, entlang der zukünftigen Erschließungsstraße und ihrer Verlängerung sowie der vorhandenen Grünflächen im Süden) ➢ Freihaltung und Sicherung der Durchlüftungsachse südlich des Planungsgebiets von mindestens 30 m (anzustreben 50 m) ➢ Erhalt der Kaltluftproduktions- sowie -Transportfunktion der Frei- und Offenlandflächen entlang der Kaltluftleitbahn und Durchlüftungsachsen sowie der bioklimatischen Bedeutung des Planungsgebietes ➢ Umsetzung eines hohen Solarisierungsgrades im Sinne des Masterplans Solares München • Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt die Realisierbarkeit der Parkmeile Pasing-Lochhausen / Grünzug L zu prüfen (siehe Abb. 2). • Dem Straßenquerschnitt der Vorzugsvariante für die neue Erschließungsstraße, der die Standards auf Grund von Zwangspunkten in Teilen unterschreitet, wird grundsätzlich zugestimmt. • Im Rahmen der Variantenprüfung werden Bau- und Mobilitätsreferat gebeten, neben der Vorzugsvariante auch alternative Erschließungsmöglichkeiten zu prüfen. • Das Referat für Arbeit und Wirtschaft wird gebeten, die Finanzierung der Maßnahmen darzustellen.
Gesucht werden kann im RIS auch unter	Rupert-Bodner-Straße Bergsonstraße Kronwinkler Straße Soldhofstraße Aufstellungsbeschluss
Ortsangabe	Stadtbezirk 22 München Aubing-Lochhausen-Langwied

Telefon: 0 233 - 22097
23249
24844
22571

Telefax: 0 233 - 24217

Referat für Stadtplanung und Bauordnung
Stadtplanung - Bezirk West
(Stadtbezirk 22)
PLAN-HA II/42 P
PLAN-HA II/52
PLAN-HA II/42 V
PLAN HA I/42

**Änderung des Flächennutzungsplanes
mit integrierter Landschaftsplanung
für den Bereich IV/50
und
Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2206
Bergsonstraße (westlich)
Bahnstrecke München–Augsburg (südlich)
Autobahn BAB 99 (östlich)
Kronwinkler Straße und Soldhofstraße (nördlich), inklusive der Rupert-Bodner-Straße, ausgenommen: Ausbesserungswerk der DB und direkt daran südlich angrenzende Gewerbeflächen.
(Teilverdrängung des Bebauungsplanes Nr. 950 vom 10.12.1975 samt der Ergänzung vom 26.11.2008)
(Teilverdrängung des Bebauungsplanes Nr. 1055 vom 30.06.1976)
- Rupert-Bodner-Straße -**

- Aufstellungsbeschluss -

Stadtbezirk 22 München Aubing-Lochhausen-Langwied

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 17772

Anlagen:
1. Bezirksübersicht im Maßstab 1:50.000
2. Übersichtsplan zum Bebauungsplan mit Grünordnung im Maßstab 1:7.500
3. Städtische Flächen im Umgriff des Bebauungsplans mit Grünordnung
4. Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung (Ausschnitt) im Maßstab 1:10.000
5. Luftbild im Maßstab 1:10.000
6. Stellungnahme des Bezirksausschusses 22 München Aubing-Lochhausen-Langwied vom 10.12.2025

Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 11.03.2026 (VB)

Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis

I. Vortrag der Referentin 5
1. Anlass der Planung 5
2. Ausgangssituation 6

2.1. Lage im Stadtgebiet 6
2.2. Größe des Planungsgebietes, Eigentümerverhältnisse 6
2.3. Umfeld des Planungsgebietes 7
2.4. Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung 7
2.5. Bestehendes Baurecht 8
2.6. Denkmalschutz 9
2.7. Grünordnerische Grundlagen 9
2.8. Verkehrliche Erschließung 11
2.9. Vorbelastungen 12
3. Planungsziele für den Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2206 14
4. Planungskonzept 15
4.1. Erschließung 16
4.2. Bürgerbegehren „Grünflächen erhalten“ 19
5. Sozialgerechte Bodennutzung (SoBoN) 20
Klimaprüfung 20
Abstimmung mit Querschnitts- und Fachreferaten 21
Beteiligung des Bezirksausschusses 21
II. Antrag der Referentin 22
III. Beschluss 23

I. Vortrag der Referentin

Zuständig für die Entscheidung ist die Vollversammlung des Stadtrats gemäß § 2 Nr. 13 und § 4 Nr. 9 Buchst. B der Geschäftsordnung des Stadtrats der Landeshauptstadt München (nach Vorberatung im Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung).

1. Anlass der Planung

Der vorliegende Beschlussvorschlag dient der Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für den künftigen Standort des Busbetriebshofs für die Stadtwerke München (SWM) inklusive der Weiterentwicklung des Gewerbegebietes an der Rupert-Bodner-Straße.

Im Rahmen der stadtweiten Suche nach geeigneten Standorten für SWM-Betriebshöfe wurde eine derzeit unbebaute Fläche im Westen des Gewerbegebietes als potenzieller Standort für einen Busbetriebshof identifiziert. Die Fläche wurde bereits im „Grundsatzbeschluss Abstellanlagen, dauerhafte Betriebshöfe für U-Bahn, Tram und Bus der SWM /MVG“ vom 20.07.2022 (Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 06185) als Standort aufgenommen, der vertieft geprüft werden soll. Ein solcher Busbetriebshof wird dringend benötigt, damit künftig auch im Münchner Westen ein Standort für die wachsende Busflotte der SWM/MVG vorgehalten werden kann.

In den Sitzungen des gemeinsamen Ausschusses des Referats für Stadtplanung und Bauordnung und des Referats für Arbeit und Wirtschaft am 15.03.2017 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20/07490) sowie am 19.12.2018 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20/02731) wurde das bestehende Gewerbegebiet an der Rupert-Bodner-Straße im Rahmen der Fortschreibung des Gewerbeflächenentwicklungsprogramms (GEWI) behandelt. Der Stadtrat hat darin die Unterstützung der Entwicklung dieses zum Teil leerstehenden Gewerbegebietes beschlossen, unter anderem durch eine verbesserte Erschließung und optimierte Grundstückszuschnitte.

Das Gewerbegebiet befindet sich bereits in Umstrukturierung. Die Deutsche Bahn AG (DB) beabsichtigt, das ehemalige DB-Regio-Ausbesserungswerk abzureißen und durch einen Neubau für ein S-Bahn-Ausbesserungswerk zu ersetzen. Am 17.01.2023 wurde das dafür notwendige Planfeststellungsverfahren eingeleitet. Der Neubau des S-Bahn-Werks München-Langwied ist notwendig, da die DB mit der neuen Stammstrecke zum einen eine vergrößerte Fahrzeugflotte betreuen muss und die neuen Züge andere Anforderungen an die Gebäude stellen. Unter anderem werden die Züge länger. Die Plangenehmigung für den Abbruch des Ausbesserungswerks wurde mittels Planfeststellungsbeschluss vom 14.08.2025 vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA) erteilt. Das Verfahren für den Neubau des Ausbesserungswerks befindet sich in Vorbereitung.

Gemäß Stadtratsbeschluss Nr. 20-26 / V 06185 ist für weitere Entwicklungen innerhalb des Gewerbegebietes, insbesondere für den geplanten Busbetriebshof der SWM, eine zusätzliche Erschließungsstraße erforderlich, die das vorhandene und künftige Gewerbegebiet im Norden an die Bergsonstraße anbindet. Dafür bietet sich ein Korridor nördlich des Ausbesserungswerks an, dessen weit überwiegende Flächen sich im Eigentum der DB befinden und derzeit privat genutzten werden. Die DB hat unter bestimmten Voraussetzungen Verkaufsbereitschaft signalisiert.
Auf dieser Basis und mit der damit verbundenen Chance, das Gewerbegebiet an der Rupert-Bodner-Straße künftig verträglicher anzubinden, kamen die Überlegungen zur Ertüchtigung des Standorts überhaupt erst in Gang.

2. Ausgangsituation

2.1. Lage im Stadtgebiet

Das Plangebiet liegt im Nordwesten Münchens im Stadtbezirk 22, Aubing-Lochhausen-Langwied, westlich der S-Bahn-Station Langwied und südlich Bahnlinie München-Augsburg bzw. der S-Bahn-Gleise der Linie S3 Mammendorf - Holzkirchen.

Das Planungsgebiet erstreckt sich im Westen bis zu den Grünanlagen am Krautgartenweg bzw. zu den Grünanlagen oberhalb des Tunnels Aubing im westlichen Abschnitt der Bundesautobahn (BAB 99). Im Norden wird es durch die Gleisanlage der S-Bahnlinie und im Süden durch das Wohngebiet um die Kronwinkler Straße und die Soldhofstraße begrenzt. Die dem Gewerbegebiet namensgebende Rupert-Bodner-Straße liegt innerhalb des Planungsgebiets und bildet dessen östliche Grenze. Ausgenommen vom Planungsumgriff sind die Gleisanlagen der DB sowie der überwiegende Teil des rechtskräftigen Bebauungsplans Nr. 950, d. h. die Flächen des sich aktuell im Bau befindlichen neuen Unternehmerparks sowie das ehemalige Heizkraftwerk, das inzwischen als Kunstkraftwerk genutzt wird.

2.2. Größe des Planungsgebietes, Eigentümerverhältnisse

Das ca. 27,4 ha große Planungsgebiet befindet sich zum überwiegenden Teil im Eigentum zweier privater Eigentümer*innen und der Deutschen Bahn AG.
In untergeordnetem Umfang von ca. 1,5 ha, also etwa 5,5 %, befinden sich städtische Flächen im Umgriff (Anlage 3). Darüber hinaus sind in geringem Umfang weitere Flächen privater Dritter im Umgriff befindlich.

Im Bereich der künftigen Erschließungsstraße einschließlich begleitender Fuß- und Radwege (in der Vorzugsvariante) befinden sich derzeit überwiegend Flächen im Eigentum der DB. Es ist vorgesehen, dass alle für die benötigte Erschließungsstraße erforderlichen Flächen seitens der Projektentwicklerin erworben werden und an die

Landeshauptstadt München abgetreten werden.

Im Nordosten des Planungsgebietes ist ein gemäß Bundes-Immissionsschutzgesetz genehmigtes Recyclingunternehmen ansässig, das am Standort bleiben möchte und auch Entwicklungsabsichten bekundet hat.

Die bestehende Rupert-Bodner-Straße ist bis auf den südlichen Anschluss an die Bergsonstraße im Eigentum der Planungsbegünstigten. Sie ist zum überwiegenden Teil bis zum bestehenden Unterführungsbauwerk der DB als Eigentümerweg gewidmet. Im südlichen Teil, im Anschluss an die Bergsonstraße, ist sie als Ortsstraße gewidmet.

Im Süden des Planungsgebietes liegt eine Grünfläche, die als Teil der sogenannten Parkmeile Pasing-Lochhausen bzw. des Grünzugs L ertüchtigt werden soll. Die Flächen befinden sich überwiegend im Eigentum der Planungsbegünstigten und der Landeshauptstadt München, weitere einzelne Flurstücke gehören privaten Dritten

2.3. Umfeld des Planungsgebietes

Im Norden des Planungsgebietes erstreckt sich, getrennt durch die Bahnlinie München-Augsburg, die Langwieder Haide. Nördlich der Bahnlinie wird die Langwieder Haide im Westen durch Ausgleichsflächen und im Osten durch landwirtschaftliche Nutzflächen fortgeführt.

Das Ausbesserungswerk der Deutschen Bahn und der künftige Unternehmerpark sind die direkten Nachbarn im Osten. Südlich grenzt das Planungsgebiet an ein Wohngebiet. Im weiteren Umfeld westlich und südöstlich befinden sich weitere Wohngebiete. Westlich, im direkten Anschluss an das Planungsgebiet, befinden sich entlang des Baches Quellsack Ausgleichsflächen, ein Bolzplatz und ein Gewerbebetrieb am Krautgartenweg sowie landwirtschaftliche Flächen.

Das südlich benachbarte ehemalige Aubinger Heizkraftwerk, ein Industriedenkmal, wurde zum Bergson Kunstkraftwerk, einem Zentrum für Kunst-, Kultur- und Gastronomie umgebaut.

Im südlichen und östlichen Umfeld gibt es weitere gewerbliche Nutzungen.

2.4. Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung

Im geltenden Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung der Landeshauptstadt München ist der überwiegende Teil als Gewerbegebiet (GE) dargestellt. Eine Gewerbegebietsfläche verläuft entlang der Bahngleise der Bahnstrecke München–Augsburg. Eine weitere größere Gewerbegebietsfläche befindet sich südlich des Ausbesserungswerks der DB. Das Ausbesserungswerk der DB ist als Bahnanlage (BAHN) dargestellt.

Die Gewerbegebiete sind von Grünflächen umgeben. Im Norden entlang der Bahnstrecke sind sonstige Grünfläche (SG) und im Süden sowie im Westen allgemeine Grünflächen (AG) ausgewiesen.
Im Nordwesten ist zusätzlich eine Sportanlage (SPOR) dargestellt. Zwischen den Gewerbegebieten verläuft in Ost-West-Richtung ungefähr auf der Trasse der privaten Bahnstraße eine ökologische Vorrangfläche (OEKO).

Die Gewerbegebiete sind mit der landschaftsplanerischen Schraffur „Vorrangige Maßnahmen zur Verbesserung der Grünausstattung“ überlagert.

Die allgemeinen Grünflächen, sowie Teile der Rupert-Bodner-Straße sind mit der Schraffur „Fläche mit Nutzungsbeschränkungen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft“ kombiniert.

Entlang der Bahnstrecke, parallel zum Autobahnring (BAB 99) sowie entlang der Bergsonstraße südöstlich des Umgriffs sind übergeordnete Grünbeziehungen dargestellt.

Der Planungsumgriff schließt die Bahnanlagen und Teile des südlichen Gewerbegebietes nicht mit ein.

Die Realisierung der geplanten Nutzungen erfordert eine Änderung des Flächennutzungsplans im Parallelverfahren zum Bebauungsplanverfahren.

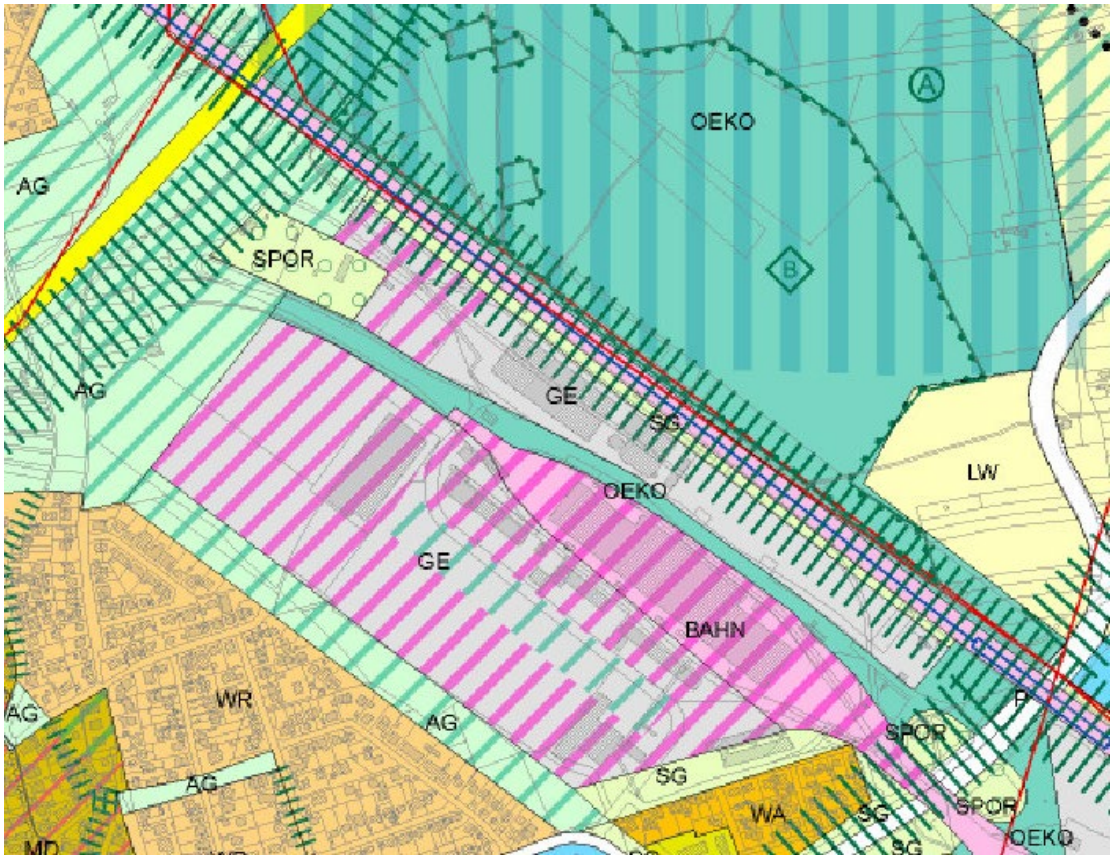


Abb. 1
Flächennutzungsplan (Ausschnitt) © Landeshauptstadt München - Kommunalreferat - GeodatenService 2025, ohne Maßstab

2.5. Bestehendes Baurecht

Das Planungsgebiet überlagert teilweise den rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 950 vom 10.12.1975. Dieser setzt innerhalb von zwei Baufeldern nördlich und südlich der Rupert-Bodner-Straße gewerbliche Nutzungen fest, die über die Rupert-Bodner-Straße an die Bergsonstraße angebunden werden. Im November 2008 wurde dieser um textliche Ergänzungen gemäß § 13 des Baugesetzbuches (BauGB) zum Ausschluss von Einzelhandelsnutzungen ergänzt.

Der östliche Bereich des Planungsumgriffs überlagert geringfügig den rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 1055 rechtsverbindlich seit 30.06.1976, der die beiden

Unterführungen der Bergsonstraße im Bereich der Bahnlinie der S3 Mammendorf – Holzkirchen und der Gleise zum Ausbesserungswerk der Deutschen Bahn regelt.

Das restliche Planungsgebiet beurteilt sich überwiegend gemäß § 35 BauGB.

Direkt benachbart zum Planungsgebiet bestehen der rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 211a rechtsverbindlich seit 10.04.1978 sowie der Aufstellungsbeschluss Nr. 1633 vom 11.05.1988. Der Bebauungsplan Nr. 211a sichert neben einer Gemeinbedarfsfläche für eine Kanalbetriebsstation auch allgemeine Wohngebäude. Mit dem Aufstellungsbeschluss Nr. 1633 sollte die Entwicklung des bestehenden Wohngebietes unter Einbeziehung von gewerblicher Nutzung untersucht werden.

2.6. Denkmalschutz

Im Planungsgebiet wurden vom Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege keine Baudenkmäler kartiert. In direkter Umgebung, nahe der Südseite des Planungsgebietes, befindet sich jedoch das ehemalige Aubinger Heizkraftwerk, das bis in die 1960er Jahre in Betrieb war und unter Denkmalschutz steht. Es handelt sich um einen monumentalen kubischen Sichtziegelbau, der zwischenzeitlich zum Bergson Kunstkraftwerk umgebaut wurde.

Südwestlich des Planungsgebietes befindet sich das im Jahr 1010 erstmals urkundlich, als „Ubingen“, erwähnte Dorf Aubing. Es ist eines der ältesten und größten Dörfer im Münchner Umland und bildet als ehemaliger Ortskern Aubing (E-1-62-000-5) ein denkmalgeschütztes Ensemble. Hier befinden sich mehrere, einzelne Baudenkmäler.

Besonders erwähnenswert ist die spätgotische Pfarrkirche St. Quirin (D-1-62-000-7069) mit einem Polygonchor, dessen Kern aus dem 13. Jahrhundert stammt. Im Bereich der Kirche und ihres Vorgängerbaus führten untertägige mittelalterliche und frühneuzeitliche Befunde zur Kartierung eines Bodendenkmals (D-1-7834-0335). Nordöstlich davon verzeichnete das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege ein weiteres Bodendenkmal mit Spuren einer Siedlung aus dem späten Mittelalter und der frühen Neuzeit (D-1-7834-0385).

2.7. Grünordnerische Grundlagen

2.7.1. Naturraum

Das Planungsgebiet liegt im Naturraum der Münchner Schotterebene.

2.7.2. Orts- und Landschaftsbild, Versiegelung

Das Orts- und Landschaftsbild ist geprägt von Gewerbeansiedlungen, Flächen der Bahn, sowie größeren zusammenhängenden Grünflächen im Westen und Süden. Nach Norden hin stellt die Bahnstrecke eine klare Abgrenzung zur nördlich liegenden Langwieder Haide dar. Im Süden und Osten grenzen Wohngebiete mit vorrangig Ein- und Mehrfamilienhäusern an.

Das Plangebiet selbst weist bis auf die Grünflächen im Westen und Süden einen sehr hohen Versiegelungsgrad auf.

2.7.3. Hydrologie

Im Planungsgebiet sind keine oberirdischen Gewässer vorhanden. Westlich davon fließt parallel zur BAB 99 der Bach Quellsack, der weiter nördlich in den Langwieder

Bach mündet.

Der mittlere Grundwasserspiegel liegt bei ca. 1,50 – 4,50 m unter der Geländeoberkante. Im Hochwasserfall kann der Grundwasserstand bis auf ca. 0,70 – 3,30 m unter Geländeoberkante ansteigen (ca. 514,50 – 517,20 m ü. NN). Der höchste Grundwasserstand befindet sich im Westen bzw. Südwesten und fällt nach Osten hin ab. Aufgrund des natürlich hoch anstehenden Grundwasserspiegels im südwestlichen Randbereich des Plangebietes können hier anmoorige Böden (evtl. auch Torf) ausgebildet sein. Bei Vorhandensein dieser Böden muss die Durchlässigkeit des Untergrundes für die Entwässerungsplanung untersucht werden.

2.7.4. Klima

Für das Planungsgebiet und seine Umgebung weist die Stadtklimaanalyse der Landeshauptstadt München (2014) eine Kaltluftleitbahn und eine Ventilationsbahn aus. Das Planungsgebiet liegt in einem Bereich mit einem hohen Kaltluftvolumenstrom und steht in Verbindung mit der Kaltluftleitbahn mit Orientierung nach Nordosten entlang der untertunnelten BAB 99. Insbesondere während austauscharmer Wetterlagen erfüllt diese eine wichtige klimatische Funktion.

Entlang des Bahngleiskörpers im Norden des Planungsgebietes verläuft eine Ventilationsbahn, die auch bei austauschstärkeren Wetterlagen eine Funktion als Luftleitbahn ausüben kann.

Die Grün- und Freiflächen des Plangebiets sind von sehr hoher bioklimatischer Bedeutung. Die auf den Grünflächen produzierte und abtransportierte Kalt- und Frischluft wirkt sich vor allem nachts ausgleichend auf die bebaute Umgebung aus. Die versiegelten Flächen der Bahn und der östlich der Rupert-Bodner-Straße gelegenen Gewerbeansiedlung weisen hingegen eine sehr ungünstige bioklimatische Situation auf. Die umliegenden Wohnsiedlungen befinden sich im Wirkungsbereich der lokal entstehenden Strömungssysteme und weisen eine gute bis sehr gute bioklimatische Situation auf.

Zur frühzeitigen Berücksichtigung der klimatischen Aspekte in der Planung wurde vor dem Bauleitplanungsverfahren eine gutachterliche Einschätzung vorgenommen. Diese bestätigt, dass der Planungsraum im Bestand - mit Ausnahme der an der Rupert-Bodner-Straße gelegenen, in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Halle - eine typische Kaltluftproduktionsfläche darstellt. Die durchgeführte Simulation der Kaltluftentstehung und des -transports zeigt, dass das Planungsgebiet im Bestand umströmt wird und die für den Siedlungsraum südöstlich des Planungsgebiets primäre Kaltluftversorgung von Norden erfolgt. In Teilen verlaufen Kaltluftströmungen westlich entlang der BAB 99. Ein geringer Teil davon dringt über Südwesten in das Planungsgebiet und in den angrenzenden Siedlungsraum ein.

2.7.5. Vegetation, Biotop und Artenschutz

Das Planungsgebiet ist im Norden und im Zentrum von versiegelten Flächen mit Gewerbehallen und Lagerflächen geprägt. Entlang der Werksstraße der Deutschen Bahn sowie entlang der Gleise in deren Verlängerung nach Osten und Westen sind straßen- bzw. schienenbegleitend Heckenstrukturen vorhanden. Ein Teil dieser Grünstrukturen ist als Biotop (M-0102-001, Bahnböschungen und Verschnittflächen in Langwied) kartiert. Die westlich daran anschließende Fläche ist als Biotopentwicklungsfläche eingetragen. Entlang der Bahnstrecke am nördlichen Rand des Planungsumgriffs befinden sich weitere Grünstrukturen in Form von Sträuchern

und Hecken.

Im Westen befinden sich großflächige, offene Wiesenflächen, die im Süden durch einen Gehölzstreifen begrenzt werden. Südlich davon grenzen landwirtschaftlich genutzte Flächen an. Der südöstliche Bereich wird von Gehölzstrukturen dominiert, die teilweise topografisch bedingt sind. Dazwischen liegen kleinere Wiesenflächen. Ein Teil dieser Gehölzstrukturen ist als Biotop (M-0447, Baumhecke an der Rupert-Bodner-Straße) kartiert. In der Baumschicht dominieren Weiden, Kirschen und Zitterpappeln, in der Strauchschicht Hartriegel, Holunder und Purpurweide.

Die ebenfalls im Umgriff kartierten Biotope M-0102-002 (Bahnböschungen und Verschnittflächen in Langwied) und M-0103 (Altgrasflur an der Rupert-Bodner-Straße) sind inzwischen überbaut und damit nicht mehr vorhanden.

Im östlichen Bereich der großen, offenen Wiesenfläche ist eine Teilfläche als Biotopentwicklungsfläche eingetragen.

Gemäß der amtlichen Artenschutzkartierung des Bayerischen Landesamts für Umwelt sind im Untersuchungsgebiet Vorkommen relevanter Vogelarten, Fledermäuse, Zauneidechsen, verschiedener Tagfalterarten, Heuschreckenarten, Wanzen und Wildbienen bekannt. Im weiteren Verfahren werden Kartierungen der Vegetationsstrukturen, inklusive der Habitatstrukturen, sowie der geschützten Arten durchgeführt.

An das Planungsgebiet grenzen mehrere Ausgleichsflächen aus Planfeststellungsverfahren an. Diese befinden sich entlang der Gleise am Nordrand der offenen Wiesenflächen, sowie im Bereich des Baches Quellsack. Im Planungsgebiet befindet sich auf dem Flurstück 2450 (Gemarkung Aubing) sowie auf einer Teilfläche des Flurstücks 2444/2 (Gemarkung Aubing) im Osten eine Ausgleichsfläche, die im Rahmen der Maßnahmen am Bergson Kunstkraftwerk ausgewiesen wurde.

In Teilen des Planungsgebiets (Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 950) gilt die städtische Baumschutzverordnung.

2.7.6. Erholung

Aktuell findet innerhalb des Planungsgebiets keine Erholungsnutzung statt. Einzig im Nordwesten befindet sich eine Tennisplatzanlage. Die Grünanlagen über der Autobahnüberdeckung der BAB 99 entlang des Baches Quellsack sowie die Langwieder Haide werden hingegen zum Spazierengehen genutzt. Durch die Grünflächen im Südwesten des Planungsumgriffs verlaufen einzelne Trampelpfade.

2.8. Verkehrliche Erschließung

2.8.1. Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Die nächstgelegene S-Bahnhaltestelle Langwied ist ca. 800 m (Luftlinie) entfernt. Von dort aus fährt die S-Bahn stadtauswärts in Richtung Mammendorf und stadteinwärts über das Stadtzentrum in Richtung Holzkirchen.

Die öffentliche Erschließung wird durch die Buslinie 143 mit den Haltestellen Kronwinkler Straße (ca. 500 m Luftlinie) und Langwied (ca. 800 m Luftlinie) ergänzt. Diese verkehrt entlang der Bergsonstraße in Richtung Westen nach Freiham (über Aubing) und in Richtung Osten zum Olympia-Einkaufszentrum (über den Bahnhof

Obermenzing).

2.8.2. Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Derzeit erfolgt die Erschließung des Planungsgebietes über die bestehende Rupert-Bodner-Straße und über die werksinterne Erschließungsstraße im Nordosten, die zur Bergsonstraße führt. Die beiden Erschließungsstraßen befinden sich überwiegend in Privatbesitz.
Über die Bergsonstraße, die Straße „An der Langwieder Haide“ und die Mühlangerstraße besteht eine gute Anbindung des Planungsgebietes an die BAB 8/ BAB 99.

Das prognostizierte Verkehrsaufkommen kann gemäß dem Verkehrsgutachten vom 05.02.2024 grundsätzlich vom umliegenden Straßennetz aufgenommen werden. Detaillierte Untersuchungen zu baulichen und/oder verkehrssteuernden Maßnahmen werden im Rahmen des Verfahrens durchgeführt.

2.8.3. Fuß- und Radverkehr

Gemäß Stadtratsbeschluss (Sitzungsvorlage 20-26 / V04418 „Radschnellverbindungen München und Umland“ vom 12.04.2022) soll die Radschnellverbindung Richtung Fürstenfeldbruck südöstlich des Planungsgebietes verlaufen.

Entlang der gesamten Rupert-Bodner-Straße bis zur Unterführung im Norden befindet sich im Bestand ein beidseitiger Gehweg. Durch die bestehende Unterführung führt nur auf der Ostseite ein einseitiger Gehweg. Im südöstlichen Abschnitt der bestehenden DB-Werksstraße zwischen der Einmündung der Bergsonstraße und dem Abzweig zur Tennisanlage des ESV München West ist ebenfalls ein beidseitiger Gehweg vorhanden. Im weiteren Verlauf Richtung Nordwesten besteht dann nur noch einseitig ein Gehweg auf der Nordseite, und zwar bis kurz hinter dem Bahnübergang.

2.8.4. Ruhender Verkehr

Aktuell befinden sich entlang der Rupert-Bodner-Straße abschnittsweise beidseitige Parkierungsflächen für Längsparker. Neben diesen Flächen sind keine weiteren öffentlichen Parkierungsflächen im Planungsgebiet ausgewiesen.

2.9. Vorbelastungen

2.9.1. Lärm

Es wurde bereits im Juni 2024 eine schalltechnische Untersuchung vorgenommen, die bei den Lärmeingangswerten zu folgenden Aussagen kommt:

2.9.1.1 Verkehrslärm

Die Schallimmissionen wurden durch Ausbreitungsberechnung für den Straßen- und Schienenverkehrslärm ermittelt. Die höchsten Beurteilungspegel treten am Plangebietsrand entlang der nordöstlichen Plangebietsgrenze im Nahbereich zu den Bahnstrecken 5543 und 5503 auf und betragen bis zu (aufgerundet)72/67 dB(A). Mit zunehmendem Abstand von den Schienen- und Straßenverkehrswegen nehmen die Verkehrslärmimmissionen ab. Im westlichen Bereich des Plangebietes werden daher Beurteilungspegel von bis zu 51/47 dB(A) prognostiziert. Somit werden die Orientierungswerte der DIN 18005 für GE (65/55 dB(A)) ausschließlich im nordöstlichen Bereich des Plangebietes überschritten.

2.9.1.2 Anlagenlärm

Der Untersuchungsumgriff (Plangebiet und unmittelbare Nachbarschaft) ist durch ein gewachsenes Nebeneinander unterschiedlichster Gewerbebetriebe (Recycling-Betriebe, Produktions- und Lagerhallen, Handwerksbetriebe, Bürogebäude usw.) geprägt. Für den gewerblichen Anlagenlärm wurden die Gewerbebetriebe und -nutzungen sowohl im Umfeld des Plangebietes (sog. Vorbelastung) als auch innerhalb des Plangebietes (sog. Zusatzbelastung) berücksichtigt. Für die meisten der dort bestehenden Gewerbetriebe und -anlagen ist eine Betriebsgenehmigungen erforderlich. Diese beinhalten Auflagen zum Lärmschutz, die das Miteinander von einzelnen Gewerbenutzungen und schutzbedürftiger Nachbarschaft reglementieren.

Die Berechnungsergebnisse gemäß schalltechnischer Untersuchung zeigen, dass innerhalb des Plangebietes

- im Tagzeitraum keine Überschreitungen der Orientierungswerte der DIN 18005 für Gewerbegebiete (65 dB(A)) prognostiziert werden.
- im Nachtzeitraum nur Überschreitungen der Orientierungswerte der DIN 18005 für Gewerbegebiete (50 dB(A)) im Bereich der künftigen Erweiterung der Rupert-Bodner-Straße prognostiziert werden.

außerhalb des Plangebietes

- im Tagzeitraumkeine Überschreitungen der Orientierungswerte der DIN 18005 an den maßgeblichen Immissionsorten prognostiziert werden.
- im Nachtzeitraum im südlichen und südwestlichen Bereich ggf. Überschreitungen bzw. ein nahezu vollkommenes Ausschöpfen der Orientierungswerte der DIN 18005 prognostiziert werden.

In der schalltechnischen Untersuchung konnte ermittelt werden, dass die Realisierung des geplanten Busbetriebshofes aus schalltechnischer Sicht unter Berücksichtigung unterschiedlicher Maßnahmen (Einhausungen, Abschirmungen, kurze Fahrwege auf dem Betriebsgelände etc.) grundsätzlich möglich ist. Eine Erweiterung des Unternehmerparks kann voraussichtlich aufgrund des rein tagzeitlichen Betriebes und unter der Annahme einer im Allgemeinen nicht störenden gewerblichen Nutzung ebenfalls umgesetzt werden.

2.9.2. Altlasten und Kampfmittel

Der Altlastenverdacht für nahezu das gesamte Planungsgebiet hat sich bestätigt. Lediglich im südlichen Planabschnitt liegen randlich vereinzelt kleine Flächenabschnitte ohne Hinweis auf eine umweltrelevante Vornutzung.

Neben der altlastenrelevanten Überprägung des Geländes aufgrund seiner Nutzungshistorie befinden sich innerhalb des Planumgriffs auch flächige, parallel tiefergehende Auffüllungen mit Verfüllmächtigkeiten von bis zu 8,5 m. Dabei handelt es sich um ehemalige Kiesgruben, die seinerzeit nach Beendigung der Abbauaktivitäten mit Material unbekannter Herkunft wieder verfüllt wurden. In dem Auffüllmaterial, welches in den tiefergehenden Verfüllzonen bis ins Grundwasser hineinreicht, wurden bei den bisher durchgeführten altlastenspezifischen Bodenuntersuchungen überwiegend umweltrelevante Schadstoffbelastungen insbesondere durch polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe, untergeordnet auch durch Schwermetalle und Mineralölkohlenwasserstoffe, festgestellt. Der die aufgefüllten Bodenschichten unterlagernde gewachsene Kies ist weitestgehend unbelastet. Zudem sind stellenweise kleinräumige nutzungsbedingte Verunreinigungen bekannt. Untersuchungen der Bodenluft, die flächendeckend im

Planumgriff veranlasst wurden, blieben ohne umweltrelevanten Befund.

Im November 2023 wurden in Tiefen von 2,5 m und 5,0 m Grundwasserbeprobungen vorgenommen. Aus den bisher vorliegenden Untersuchungsergebnissen lässt sich keine Gefährdung des in diesen Tiefen anstehenden Grundwassers abzuleiten. Im Rahmen des Bauleitplanverfahrens wird das weitere Vorgehen, unter anderem der Bedarf an detaillierteren altlastenspezifischen Bodenuntersuchungen, geklärt.

Die Luftbildauswertung aus der Voruntersuchung schließt ein Vorkommen von Kampfmitteln im Planungsgebiet nicht aus.

Eine Erstanalyse auf das Vorkommen von Kampfmitteln ergab, dass sich das Planungsgebiet nachweislich in einem ehemaligen Bombenabwurfgebiet befindet. Das direkt benachbarte Areal, das Bahnbetriebswerk München-Pasing, war aufgrund seiner kriegswichtigen Infrastruktur Ziel alliierter Luftangriffe.

Im südwestlichen Bereich des Planungsgebietes befand sich zudem nach Kriegsende eine mit Wasser gefüllte, ehemalige Kiesgrube, die inzwischen wieder verfüllt wurde. Aufgrund der Wasseroberfläche sind mögliche Kriegseinwirkungen durch Abwurfmunition dort nicht nachzuweisen. Hier ist ebenso die Verfüllung mit Kriegsschutt möglich, eher jedoch die Verklappung und Entsorgung von Munition. Die endgültige Verfüllung der Kiesgrube ist auf den Luftbildern von 1960, 1965 und 1970 zu sehen.

Da kein Luftbild aus dem Jahr 1945 vorliegt, liegt die tatsächliche Situation nach Kriegsende zeitlich deutlich vor den auf dem Luftbild von 1946 erkennbaren Strukturen. Die Nutzung des Areals erreichte 1993 ihren Höhepunkt und wurde anschließend stetig zurückgebaut. Tiefgründige oder großflächige Bodeneingriffe konnten anhand der vorliegenden Zeitreihe nicht festgestellt werden. Es ist jedoch weiterhin mit dem Verbleib von Kampfmitteln auf dem Gelände bis zum heutigen Zeitpunkt zu rechnen. Dies ist im Zuge des Bauleitplanverfahrens zu berücksichtigen.

3. Planungsziele für den Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2206

Die städtebauliche Neuordnung des Planungsgebietes soll entsprechend genereller Prinzipien der nachhaltigen Stadtentwicklung erfolgen und sich im Einzelnen insbesondere an folgenden Zielen orientieren:

- Vorrangiges Ziel ist die Standortsicherung für einen dringend benötigten Busbetriebshof im Münchner Westen. Hierbei wird eine möglichst flächeneffiziente und kompakte Anordnung der Nutzungen angestrebt.
- Sicherung des gewerblichen Standorts und Erweiterung Unternehmerpark
- Sicherung des Standorts für Recycling- und Kreislaufwirtschaft
- Sicherung der Erholungsfunktion für Beschäftigte im Planungsgebiet
- Sicherung und freiraumplanerische Entwicklung eines Teilabschnitts der Parkmeile Pasing-Lochhausen/Grünzug L unter Berücksichtigung einer durchgängigen Wegeverbindung für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen
- Freihaltung und Qualifizierung der im FNP dargestellten Allgemeinen Grünflächen im Westen und Süden
- Flächensparende Sicherung der Erschließung
- Berücksichtigung von Fuß- und Radwegen
- Flächensparende Anordnung des ruhenden Verkehrs z.B. in Hochgaragen oder in Tiefgaragen unter den geplanten Gebäuden
- Schaffung und Sicherung erforderlicher Ausgleichsflächen innerhalb des

Planungsgebietes bzw. in der unmittelbaren Umgebung
- Berücksichtigung von arten- und naturschutzfachlichen Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung von Eingriffen
- Möglichst weitgehender Erhalt des sehr erhaltenswerten und erhaltenswerten Baumbestands
- Minimierung der Versiegelung und möglichst naturnahe und oberflächliche Retention, Verdunstung, Speicherung und Versickerung von Niederschlagswasser (Schwammstadt-Prinzip) ohne Einleitung in die Kanalisation
- Verbesserung und Ergänzung der vorhandenen Grünstrukturen zur Optimierung der kleinklimatischen Verhältnisse und der Regenwasserretention (z.B. Pflanzung von standortgerechten Großbäumen, Dach- und Fassadenbegrünung) und zur positiven Beeinflussung der Artenvielfalt, (z.B. Vernetzung von Grünstrukturen innerhalb des Gebiets und mit der Umgebung, vor allem in Ost-West-Richtung entlang der Bahntrasse, entlang der zukünftigen Erschließungsstraße und ihrer Verlängerung sowie der vorhandenen Grünflächen im Süden)
- Freihaltung und Sicherung der Durchlüftungsachse südlich des Planungsgebiets von mindestens 30 m (anzustreben 50 m)
- Erhalt der Kaltluftproduktions- sowie -Transportfunktion der Frei- und Offenlandflächen entlang der Kaltluftleitbahn und Durchlüftungsachsen sowie der bioklimatischen Bedeutung des Planungsgebietes
- Umsetzung eines hohen Solarisierungsgrades im Sinne des Masterplans Solares München

4. Planungskonzept

Anlass für das aktuelle Bauleitplanverfahren ist der dringend benötigte Busbetriebshof für die Stadtwerke München (SWM). Auf dem Gelände sollen etwa 200 Gelenkbusse mit ausschließlich batterieelektrischem Antrieb versorgt und abgestellt werden. Neben Abstellhallen, Werkstätten und Lagern umfasst das Raumprogramm auch die dazugehörige Ladeinfrastruktur, die Betriebsbereitmachung sowie E-Bus-Sonderräume/ -flächen. Auch Verwaltung, Kantine und allgemeine Technikräume müssen eingeplant werden. Auf dem Gelände des Busbetriebshofs müssen ebenfalls ca. 80 Stellplätze für die Deutsche Bahn untergebracht werden, da die ursprüngliche Verortung in der DB-Werkstraße aufgrund der neuen Erschließungsstraße künftig voraussichtlich nicht mehr möglich sein wird. Der gesamte Flächenbedarf beträgt ca. 47.700 m².

Um eine optimierte, flächensparsame Lösung für den Busbetriebshof zu erarbeiten, haben die SWM die Erstellung einer zweiphasigen Machbarkeitsstudie für den benötigten Busbetriebshof in Auftrag gegeben. Die Machbarkeit für den Busbetriebshof am Standort Gewerbegebiet Rupert-Bodner-Straße konnte grundsätzlich nachgewiesen werden.

In diesem Zusammenhang soll auch das Gewerbegebiet an der Rupert-Bodner-Straße weiterentwickelt werden. Südlich der für den Busbetriebshof vorgesehenen Fläche sind ähnlich der Fläche im weiteren östlichen Anschluss, wo derzeit ein Unternehmerpark entstehen soll, gewerblich genutzte Flächen geplant. Im Nordosten des Planungsgebietes wird die Sicherung und ggf. Erweiterung des ansässigen Recyclingunternehmens angestrebt. Insgesamt soll eine verträgliche Erschließung des Planungsgebietes gesichert werden.

Die bestehenden Grünflächen im Süden und Westen sind Teil der sogenannten Parkmeile Pasing-Lochhausen beziehungsweise des Grünzugs L. Diese sollen als Teil des gesamtstädtischen Grünkonzepts die großen städtischen Parks mit den Landschaftsräumen des Münchner Grüngürtels am Stadtrand verbinden. Sie tragen

zur Vernetzung einzelner Stadtteile, zur Förderung der Biodiversität, zur Regulierung des Stadtklimas sowie zur Sicherung der Erholungsfunktion bei. Durch die Aufnahme der Flächen in den Bebauungsplanumgriff kann das Ziel der Stadt, die Parkmeile in diesem Bereich weiterzuentwickeln, gesichert werden. Dabei soll eine für die Allgemeinheit zugängliche Durchwegung in Ost-West-Richtung geschaffen werden.

Die folgende Flächenkonzeption zeigt die geplante Entwicklung des Gebiets.

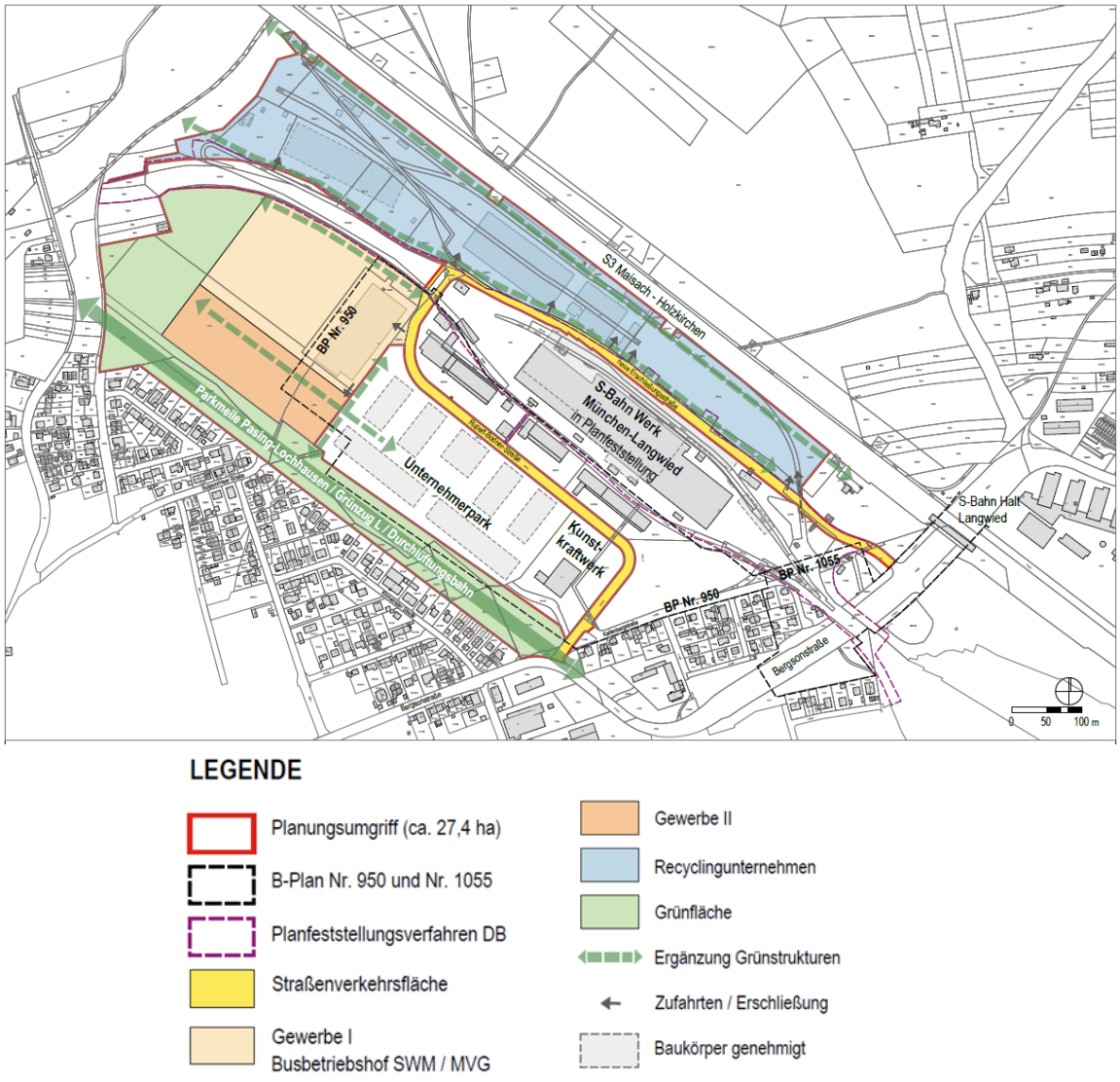


Abb. 2
Flächenkonzept, Stand 28.02.2025, © CL MAP GmbH für Aurelis Real Estate Service GmbH, ohne Maßstab

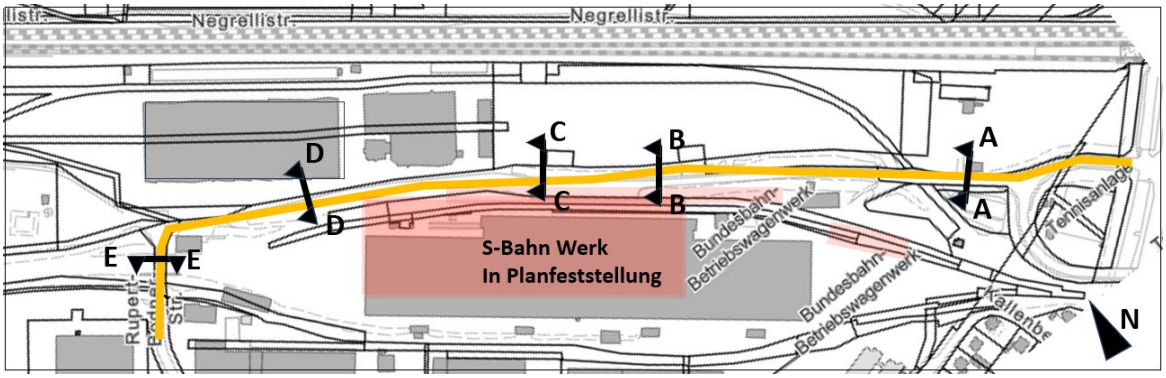
4.1. Erschließung

Gemäß Beschlusslage ist für die Ansiedlung eines Busbetriebshofes die Sicherung der künftigen Haupterschließungsstraße nördlich des DB-Ausbesserungswerks mit Anbindung an die Bergsonstraße unabdingbare Voraussetzung (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 06185, vgl. Nr. 1 Allgemeiner Planungsanlass).

4.1.1. Vorzugsvariante der Erschließung

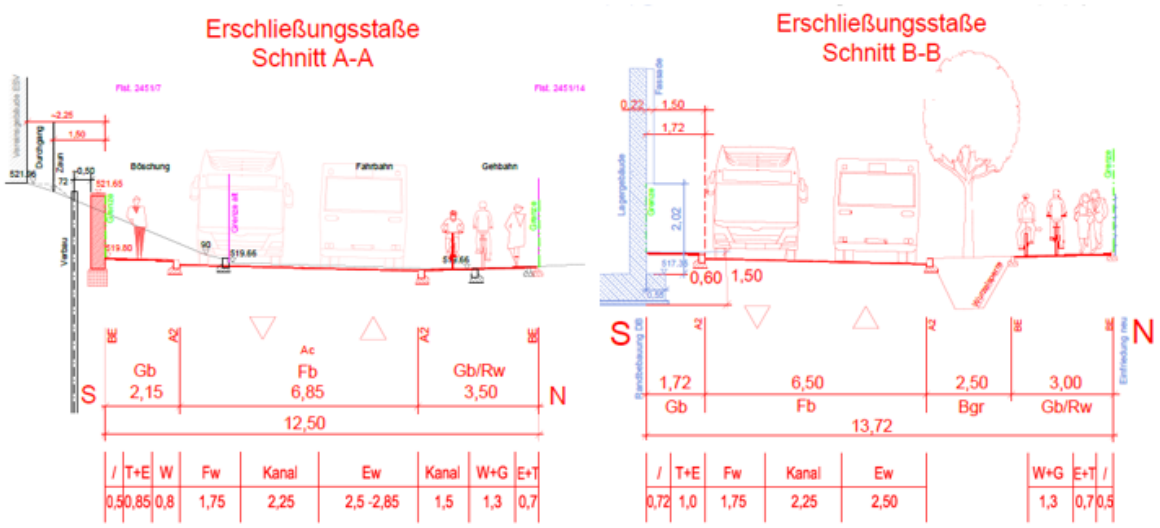
Die Vorzugsvariante der neuen Erschließungsstraße schließt das Gewerbegebiet auf

Höhe des Ausbesserungswerks an die Bergsonstraße an. Sie dient der Entlastung der Wohnsiedlungen südlich des Planungsgebietes vom künftigen Verkehr. Damit die derzeitige Werkstraße der DB die künftigen Verkehre aus dem Gewerbegebiet und dem Busbetriebshof aufnehmen kann, muss sie ertüchtigt werden. Aufgrund der bereits bestehenden und in Betrieb befindlichen Hallen der Recyclingfirma sowie der geplanten Neusituierung des DB-Ausbesserungswerks ist der mögliche Korridor für die geplante Erschließungsstraße beengt. In Abstimmung mit den beteiligten Fachdienststellen wurde ein Straßenquerschnitt mit begleitenden Fuß- und Radwegen sowie Baumstandorten entwickelt. Dieser sieht aktuell eine Fahrbahnbreite von 6,5 m und einen kombinierten Fuß- und Radweg von ca. 3,25 m Breite vor. Aufgrund räumlicher Zwangspunkte werden die Standards aus den geltenden Richtlinien (FGSV; ERA 2010) für die erforderlichen Fuß- und Radwege überwiegend knapp erreicht, in Teilbereichen jedoch geringfügig unterschritten. In Abhängigkeit von der verfügbaren Straßenbreite kann der Gehweg abschnittsweise beidseitig oder als kombinierter Fuß- und Radweg einseitig untergebracht werden. Der Baumgraben kann aus Platzgründen voraussichtlich nicht durchgehend, sondern nur abschnittsweise entlang der neuen Erschließungsstraße angelegt werden. Die nachstehenden Abbildungen zeigen den möglichen Verlauf der neuen Erschließungsstraße samt einiger Straßenquerschnitte.



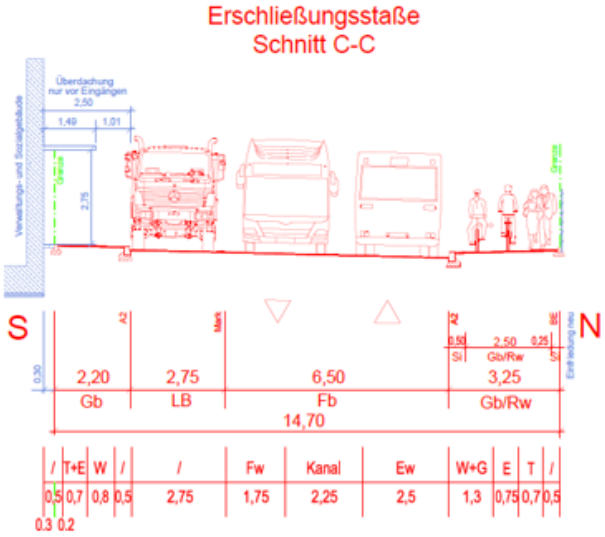
Oben Abb. 3: Neue Erschließungsstraße (gelb) – schematischer Verlauf & Position der Schnitte (s.u.),
© Landeshauptstadt München – Kommunalreferat-GeodatenService, 2025

Unten Abb. 4: Neue Erschließungsstraße - mögliche Querschnitte (A-A bis D-D) & bestehendes Unterführungsbauwerk (E-E); © Aurelis Real Estate Service GmbH ohne Maßstab – Stand 03.12.2024

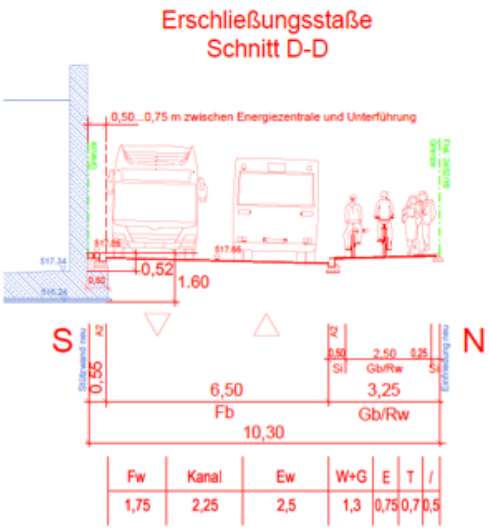


Schnitt A-A: Baumgraben nicht möglich

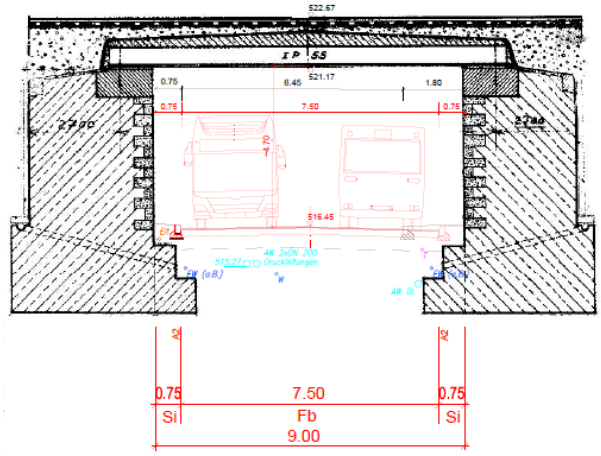
Schnitt B-B: Gehbereich (1,72 m) und kombinierter Fuß- und Radweg (3,00 m)



Schnitt C-C: Baumgraben nicht möglich



Schnitt D-D: Baumgraben nicht möglich, nur kombinierter, einseitiger Fuß- und Radweg



Schnitt E-E: Unterführungsbauwerk im Bestand, kein Fuß- und Radweg

Grundsätzlich könnte die künftige Erschließungsstraße über die bestehende Bahnunterführung im Westen an die bestehende Rupert-Bodner-Straße angebunden werden. Die bestehende Unterführung ist allerdings zu schmal, um alle notwendigen Funktionen aufzunehmen. Im weiteren Verfahren ist zu prüfen, inwieweit eine Reduzierung der Anforderungen in Kauf genommen werden kann oder eine weitere Unterführung für den Fuß- und Radverkehr bzw. eine neue Unterführung, die alle Anforderungen erfüllt, erforderlich ist.

Gemäß dem DB-Projekt P.012002600 – Planfeststellung nach § 18 AEG für das Vorhaben „Neubau S-Bahn Werk München–Langwied“ (Stand 2. Tektur vom 11.10.2024) – soll die bestehende Eisenbahnüberführung samt der Unterführung durch einen Neubau ersetzt werden. Eine genaue Planung dazu liegt dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung noch nicht vor. Im Anhörungsverfahren äußerte die

Landeshauptstadt München gegenüber der DB den Wunsch, die erforderlichen Straßenraumbreiten einschließlich Fuß- und Radwegen der neuen Erschließungsstraße zu berücksichtigen, damit das neue Unterführungsbauwerk auch mit Blick auf die neue Erschließungsstraße ertüchtigt werden kann.

Diese favorisierte Erschließungsvariante gewährleistet voraussichtlich die verträglichste Verkehrsabwicklung. Zu diesem Zweck sind in geeigneter Weise Fuß- und Radwege herzustellen und südlich der Unterführung an die bestehende Rupert-Bodner-Straße anzubinden. Die dafür erforderlichen neuen Straßenflächen stehen derzeit noch nicht zur Verfügung, da sie erst von der DB (aktuelle DB-Werkstraße) sowie weiteren Eigentümer*innen erworben werden müssen.

4.1.2. Alternative Erschließungsvarianten

Folgende Erschließungsvarianten sollen darüber hinaus ebenfalls untersucht werden:

Alternative 1:
Sicherung der Flächen für eine neue Einbahnstraße (inkl. Fuß- und Radwegen) nördlich des DB-Ausbesserungswerks mit Verbindung zur bestehenden Rupert-Bodner-Straße. Dadurch wird die bestehende Rupert-Bodner-Straße durch die Anbindung im Norden an die Bergsonstraße entlastet.

Vorteile:
- geringerer Flächenbedarf
- Aufteilung der ein- und ausfahrenden Busse (z. B. Einfahrt der Busse über die Rupert-Bodner-Straße und Ausfahrt über die neue Erschließungsstraße) und damit verbunden geringere Verkehrsbelastung an den betroffenen Knotenpunkten

Klärungsbedarf:
- Neuordnung der Fahrtrouten aufgrund Einbahnstraßenregelung
- Eingänge / Zufahrten zum DB-Gelände über öffentliche Straße (aktuell über eigene Werkstraße)

Alternative 2:
Ertüchtigung der bestehenden Rupert-Bodner-Straße zur Haupterschließungsstraße des Gewerbegebietes mit Anschluss im Süden an die Bergsonstraße, keine Ertüchtigung der DB-Werkstraße zur öffentlichen Straße.

Vorteile:
- kein Flächenerwerb im Norden notwendig

Klärungsbedarf:
- Belastung für die umgebende Wohnbebauung
- Platzbedarf für eine Wendemöglichkeit
- Flächenverfügbarkeit für Rad- und Fußverkehr im bestehendem Straßenquerschnitt Rupert-Bodner-Straße

4.2. Bürgerbegehren „Grünflächen erhalten“

Das Bürgerbegehren „Grünflächen erhalten – München mit Bedacht gestalten“ wurde am 01.03.2023 in der Vollversammlung des Stadtrats behandelt und inhaltlich übernommen (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 08833). Der Stadtrat hat gemäß Art. 18a

Absatz 14 Satz 1 GO die Forderungen des Bürgerbegehrens mehrheitlich übernommen. Das Ziel des Bürgerbegehrens ist die dauerhafte Erhaltung der im Flächennutzungsplan als „Allgemeine Grünfläche“ ausgewiesenen Flächen sowie aller öffentlichen Grünanlagen, die Teil der städtischen Grünanlagensatzung sind. Die Ziele des Bürgerbegehrens werden wie folgt berücksichtigt:

Die Allgemeinen Grünflächen im Westen und Süden sollen erhalten und als Grünflächen gesichert und weiter qualifiziert werden.

Die im FNP dargestellte Allgemeine Grünfläche im Nordwesten wird im Bestand als Gewerbefläche genutzt und ist bereits größtenteils versiegelt. Für diesen Bereich besteht eine Genehmigung nach BImSchG für eine gewerbliche Nutzung.

5. Sozialgerechte Bodennutzung (SoBoN)

Das Planungsgebiet befindet sich überwiegend im privaten Eigentum. Der Flächenanteil der Landeshauptstadt München beträgt etwa 5,5%. Die aktuelle Entwicklung dient unter anderem der Deckung des notwendigen Infrastrukturbedarfs (Busbetriebshof und neue Erschließungsstraße).

Für den Planungsumgriff gelten die Verfahrensgrundsätze zur Sozialgerechten Bodennutzung in der Fassung vom 28.07.2021, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03932 (SoBoN 2021), mit Aktualisierung vom 02.10.2024 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 11344) da der vorgesehene Bebauungsplan zu Bodenwertsteigerung in nicht unerheblichen Umfang führt und SoBoN-relevante Kosten und Lasten für die Landeshauptstadt München zu erwarten sind. Da es sich um ein Vorhaben ohne Wohnbau handelt, erfolgt keine Bindung von Förderquoten bzw. von preisgedämpften Mietwohnungsbau nach dem Baukasten der SoBoN 2021.

Die durch die Planung entstehenden ursächlichen Kosten und Lasten müssen gemäß den vom Stadtrat beschlossenen „Verfahrensgrundsätzen zur Sozialgerechten Bodennutzung“ von den Planungsbegünstigten getragen werden.

Die Planungsbegünstigten haben die insoweit erforderlichen Grundzustimmungen abgegeben.

Aufgrund des städtischen Flächenanteils wurde das Kommunalreferat gebeten, seine Grundzustimmung zu erteilen. In der referatsübergreifenden Arbeitsgruppe „Sozialgerechte Bodennutzung“ wurde die Planung am 23.07.2025 vorgestellt. Das Kommunalreferat gab für die städtischen Flächen seine Grundzustimmung zu Protokoll.

Klimaprüfung

Ist Klimaschutzrelevanz gegeben: Ja.

Im Bebauungsplanverfahren werden / wurden durch den Klimafahrplan und die Umweltprüfung die Belange des Klimaschutzes und der Klimaanpassung berücksichtigt.

Abstimmung mit Querschnitts- und Fachreferaten

Eine über die auf Arbeitsebene erfolgten Abstimmungen hinausgehende Mitzeichnung durch die Fachreferate war vorliegend nicht erforderlich.

Beteiligung der Bezirksausschüsse

Der Bezirksausschuss des 22. Stadtbezirks München Aubing-Lochhausen-Langwied hat sich in der Sitzung vom 10.12.2025 mit der Planung befasst und dazu seine einstimmige Zustimmung (siehe Anlage 6) vorbehaltlich nachstehender Erschließungsvorgaben abgegeben:
1. Erschließung ausschließlich über die neue Erschließungsstraße;
2. Abfluss des gesamten Gewerbeverkehrs, auch aus der Rupert-Bodner-Straße, nur über die neue Erschließungsstraße direkt auf die Bergsonstraße am S-Bahnhof Langwied.
3. Mit einseitigem Fuß- und Radweg besteht Einverständnis.

Stellungnahme:
1. Aus planerischer Sicht wird auf Basis aktueller Erkenntnisse ebenfalls die Erschließung des künftigen Busbetriebshofes über die neue Straße nördlich des S-Bahn-Werks München-Langwied (siehe dazu 4.1.1 Favorisierte Erschließung) favorisiert. Die maßgebenden technischen Rahmenbedingungen wie auch die Flächenverfügbarkeit können jedoch erst im förmlichen Verfahren dezidiert untersucht und einer planerischen Lösung zugeführt werden. In diesem Zusammenhang werden auch alternative Erschließungsszenarien, wie in 4.1.2 beschrieben, überprüft.

2. Für das bestehende Gewerbegebiet an der Rupert-Bodner-Straße gilt der rechtsverbindliche Bebauungsplan Nr. 950 vom 10.12.1975, textlich ergänzt im November 2008. Dieser sichert die verkehrliche Erschließung des bestehenden Gewerbegebietes über die Rupert-Bodner-Straße. Es ist aktuell nicht vorgesehen über den dargestellten Umgriff dieses Aufstellungsbeschlusses hinaus, den Bebauungsplan Nr. 950 zu ändern.

3. Das Einverständnis mit einseitigem Fuß- und Radweg wurde zur Kenntnis genommen.

Der Bezirksausschuss des 22. Stadtbezirk München Aubing-Lochhausen-Langwied hat Abdruck der Sitzungsvorlage erhalten.

Dem Korreferenten, Herrn Stadtrat Paul Bickelbacher, und den zuständigen Verwaltungsbeirätinnen, Frau Stadträtin Simone Burger und Frau Stadträtin Heike Kainz, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Antrag der Referentin

Ich beantrage:

1. Für das im Übersichtsplan des Referates für Stadtplanung und Bauordnung vom 12.03.2025 Maßstab 1 zu 7.500, schwarz umrandete Gebiet: Bergsonstraße (westlich), Bahnstrecke München–Augsburg (südlich), BAB 99 (östlich), Kronwinkler Straße und Soldhofstraße (nördlich), inklusive der Rupert-Bodner-Straße, ausgenommen Ausbesserungswerk der DB und direkt südlich daran angrenzende Gewerbeflächen - ist der Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung zu ändern und ein Bebauungsplan mit Grünordnung aufzustellen. Der diesbezügliche Übersichtsplan (Anlage 2) ist Bestandteil dieses Beschlusses.

2. Den Planungszielen wonach die städtebauliche Neuordnung des Planungsgebietes entsprechend genereller Prinzipien der nachhaltigen Stadtentwicklung erfolgen soll, konkretisiert durch die im Folgenden genannten Planungsziele, wird zugestimmt.
   - Vorrangiges Ziel ist die Standortsicherung für einen dringend benötigten Busbetriebshof im Münchner Westen. Hierbei wird eine möglichst flächeneffiziente und kompakte Anordnung der Nutzungen angestrebt.
   - Sicherung des gewerblichen Standorts und Erweiterung Unternehmerpark
   - Sicherung des Standorts für Recycling- und Kreislaufwirtschaft
   - Sicherung der Erholungsfunktion für Beschäftigte im Planungsgebiet
   - Sicherung und freiraumplanerische Entwicklung eines Teilabschnitts der Parkmeile Pasing-Lochhausen/Grünzug L unter Berücksichtigung einer durchgängigen Wegeverbindung für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen
   - Freihaltung und Qualifizierung der im FNP dargestellten Allgemeinen Grünflächen im Westen und Süden
   - Flächensparende Sicherung der Erschließung
   - Berücksichtigung von Fuß- und Radwegen
   - Flächensparende Anordnung des ruhenden Verkehrs z.B. in Hochgaragen oder in Tiefgaragen unter den geplanten Gebäuden
   - Schaffung und Sicherung erforderlicher Ausgleichsflächen innerhalb des Planungsgebietes bzw. in der unmittelbaren Umgebung
   - Berücksichtigung von arten- und naturschutzfachlichen Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung von Eingriffen
   - Möglichst weitgehender Erhalt des sehr erhaltenswerten und erhaltenswerten Baumbestands
   - Minimierung der Versiegelung und möglichst naturnahe und oberflächliche Retention, Verdunstung, Speicherung und Versickerung von Niederschlagswasser (Schwammstadt-Prinzip) ohne Einleitung in die Kanalisation
   - Verbesserung und Ergänzung der vorhandenen Grünstrukturen zur Optimierung der kleinklimatischen Verhältnisse und der Regenwasserretention (z.B. Pflanzung von standortgerechten Großbäumen, Dach- und Fassadenbegrünung) und zur positiven Beeinflussung der Artenvielfalt, (z.B. Vernetzung von Grünstrukturen innerhalb des Gebiets und mit der Umgebung, vor allem in Ost-West-Richtung entlang der Bahntrasse, entlang der zukünftigen Erschließungsstraße und ihrer Verlängerung sowie der vorhandenen Grünflächen im Süden)
   - Freihaltung und Sicherung der Durchlüftungsachse südlich des Planungsgebiets von mindestens 30 m (anzustreben 50 m)
   - Erhalt der Kaltluftproduktions- sowie -Transportfunktion der Frei- und Offenlandflächen entlang der Kaltluftleitbahn und Durchlüftungsachsen sowie der bioklimatischen Bedeutung des Planungsgebietes
   - Umsetzung eines hohen Solarisierungsgrades im Sinne des Masterplans Solares München

3. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt die Realisierbarkeit des Teilabschnitts der Parkmeile Pasing-Lochhausen / Grünzug L zu prüfen (siehe Abb. 2).

4. Dem Straßenquerschnitt der Vorzugsvariante für die neue Erschließungsstraße, der die Standards auf Grund von Zwangspunkten in Teilen unterschreitet, wird grundsätzlich zugestimmt.

5. Im Rahmen der Variantenprüfung wird das Mobilitätsreferat gebeten, neben der Vorzugsvariante auch alternative Erschließungsmöglichkeiten zu prüfen.

6. Das Referat für Arbeit und Wirtschaft wird gebeten, die Finanzierung der Maßnahmen darzustellen.

III. Beschluss

nach Antrag

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Ober-/Bürgermeister*in

Die Referentin

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/ 42 V

Zur weiteren Veranlassung.

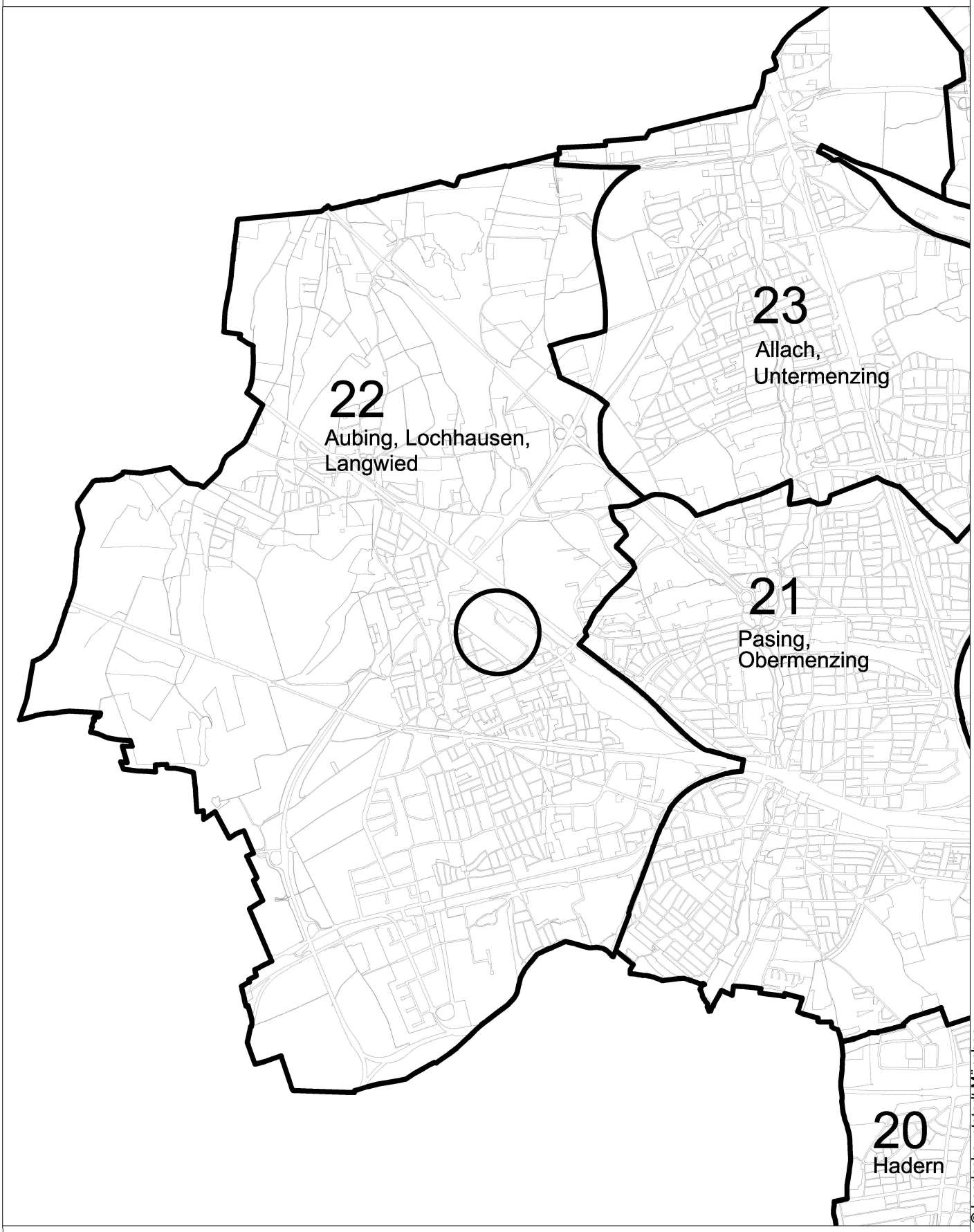
Zu V.:

1. Die Übereinstimmung des Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An den Bezirksausschuss 22
3. An das Kommunalreferat – RV.
4. An das Kommunalreferat – IS – KD – GV
5. An das Baureferat VR1
7. An das Baureferat RG 4
8. An das Kreisverwaltungsreferat
9. An das Mobilitätsreferat
10. An das Referat für Klima- und Umweltschutz
11. An das Referat für Bildung und Sport
12. An das Sozialreferat
13. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3
14. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I
15. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/01
16. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/42P
17. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/52
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/42V

Anlage 1



© Landeshauptstadt München

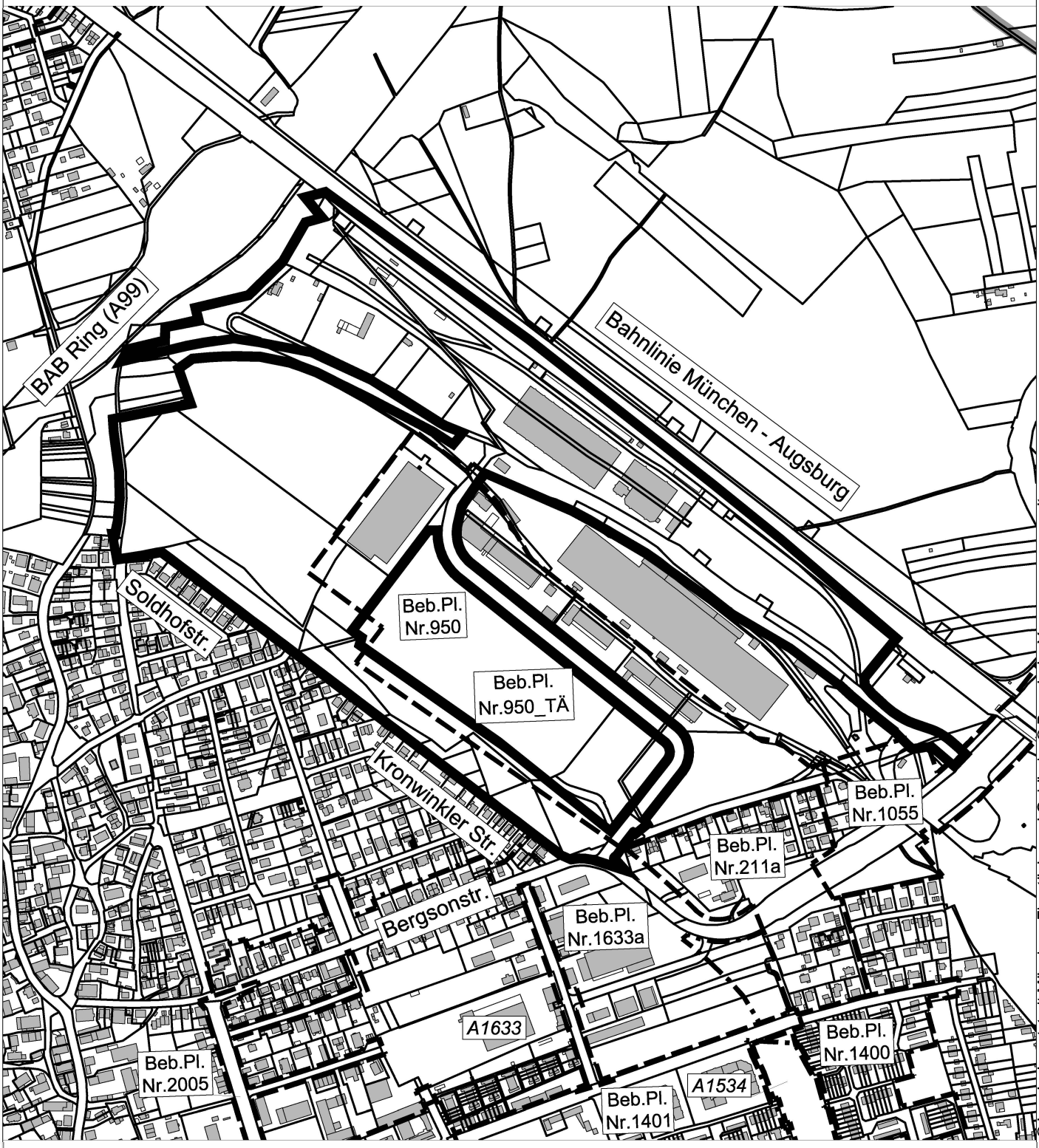
Landeshauptstadt München
Referat für Stadtplanung
und Bauordnung

Bezirksübersicht

M = 1 : 50000

Lage der beabsichtigten
Überplanung

Anlage 2



© Landeshauptstadt München, Flurstücke und Gebäude: © Bayerische Vermessungsverwaltung

Legende:

Geltungsbereich des Beb.Pl. gem. Beschlussvorlage

Geltungsbereich bestehender Bebauungspläne:

Rechtsverbindl. Beb.Pl.

Aufstellungsbeschluss

M = 1 : 7500

0 375

Übersichtsplan zum Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2206

Bereich:

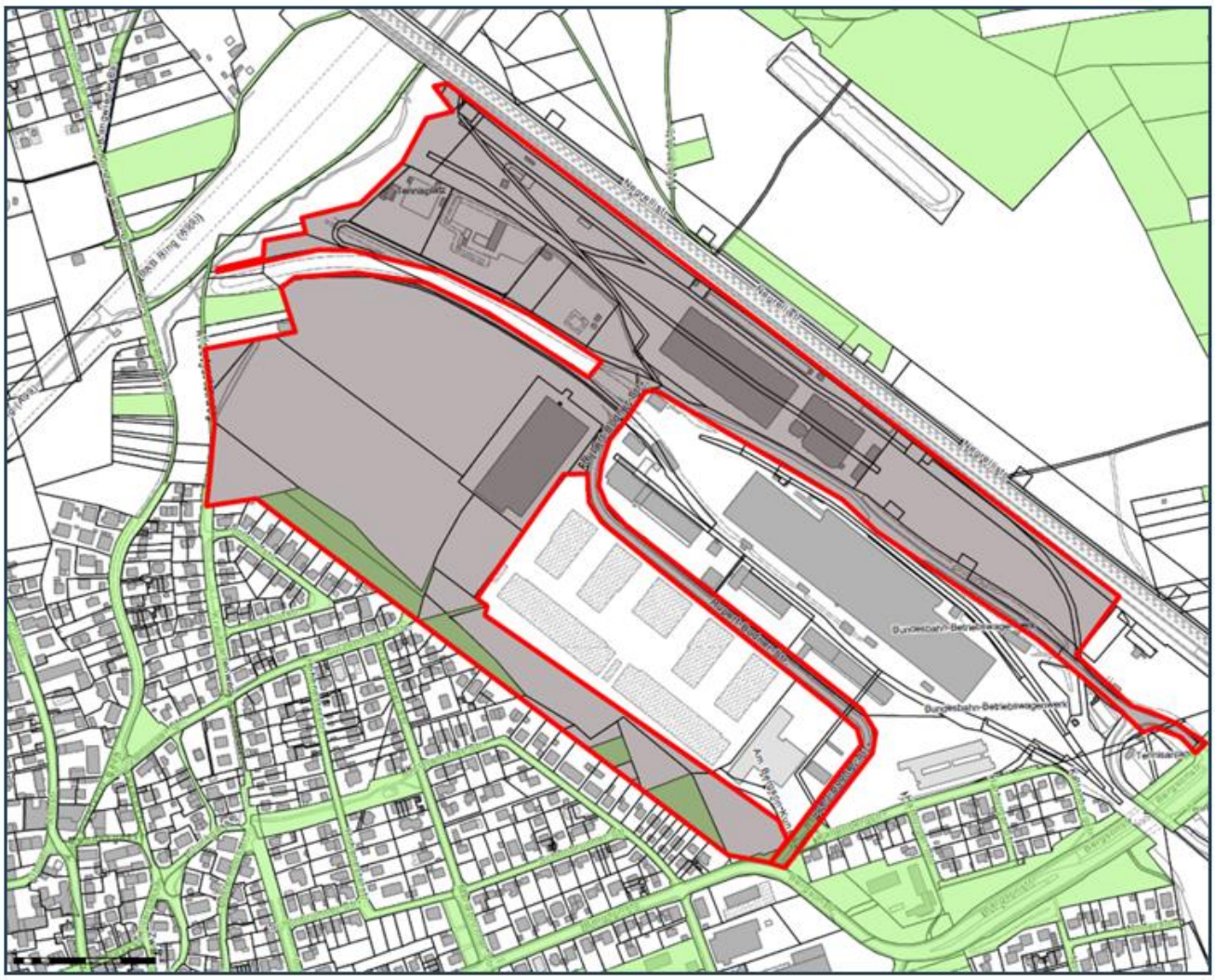
Bergsonstraße (westlich),
Bahnstrecke München - Augsburg (südlich),
Autobahn BAB 99 (östlich),
Kronwinkler Straße und Soldhofstraße (nördlich),
inklusive der Rupert-Bodner-Straße,
- ausgenommen: Ausbesserungswerk der DB und direkt daran südlich angrenzenden Gewerbeflächen

Landeshauptstadt München
Referat für Stadtplanung und Bauordnung

HA II / 42 P

am 12.03.2025

Anlage 3



Städtische Flächen im Umgriff des
Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2206

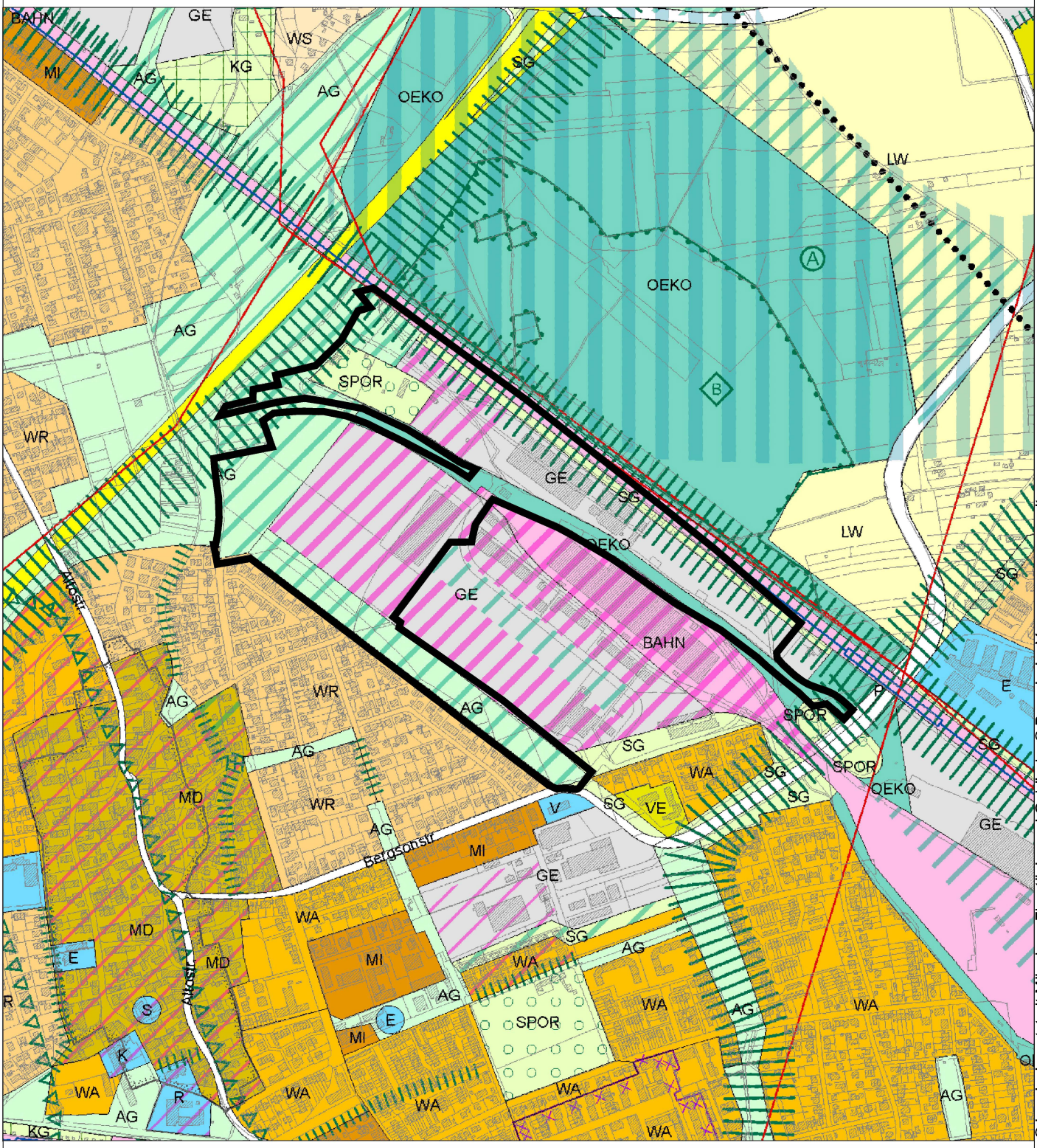
Bereich:
Bergsonstraße (westlich),
Bahnstrecke München – Augsburg (südlich),
Autobahn BAB 99 (östlich),
Kronwinkler Straße und Soldhofstraße (nördlich) –
ausgenommen: Ausbesserungswerk der DB und direkt
daran südlich angrenzenden Gewerbeflächen

Landeshauptstadt München
Referat für Stadtplanung und Bauordnung

HA II / 42 P

Am 25.08.2025

Anlage 4



© Landeshauptstadt München, Flurstücke und Gebäude: © Bayerische Vermessungsverwaltung

Legende:

Geltungsbereich des Beb.Pl. gem. Beschlussvorlage

M = 1 : 10 000

0 500

Flächennutzungsplan zum Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2206

Bereich:

Bergsonstraße (westlich),
Bahnstrecke München - Augsburg (südlich),
Autobahn BAB 99 (östlich),
Kronwinkler Straße und Soldhofstraße (nördlich)
- ausgenommen: Ausbesserungswerk der DB und direkt daran südlich angrenzenden Gewerbeflächen

Landeshauptstadt München
Referat für Stadtplanung und Bauordnung
HA II / 42 P

am 25.08.2025

Anlage 5

© Landeshauptstadt München, Flurstücke und Gebäude: © Bayerische Vermessungsverwaltung

Legende:

Geltungsbereich des Beb.Pl.
gem. Beschlussvorlage

M = 1 : 10 000

0 500

Luftbild zum
Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2206

Bereich:

Bergsonstraße (westlich),
Bahnstrecke München - Augsburg (südlich),
Autobahn BAB 99 (östlich),
Kronwinkler Straße und Soldhofstraße (nördlich)
- ausgenommen: Ausbesserungswerk der DB und direkt daran südlich angrenzenden Gewerbeflächen

Landeshauptstadt München
Referat für Stadtplanung und Bauordnung
HA II / 42 P

am 25.08.2025

Von: bag-west.dir
An: mailbox-plan.ha2-42v
Betreff: AW: Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 17772 (BA-Anhörung Aufstellungsbeschluss Rupert-Bodner Straße)
Datum: Freitag, 12. Dezember 2025 10:03:28

Sehr [redacted]

der Bezirksausschuss 22 Aubing-Lochhausen-Langwied hat sich in seiner Sitzung am 10.12.25 mit o.g. Sitzungsvorlage zum Aufstellungsbeschluss befasst und gibt hierzu einstimmig gefasste Stellungnahme ab:

Zustimmung zum Ausbau der Erschließungsstraße. Folgende Anmerkungen bittet der Bezirksausschuss zudem aufzunehmen:
- Erschließung ausschließlich über die neue Erschließungsstraße
- Abfluss des gesamten Gewerbeverkehrs, auch aus der Rupert-Bodner-Straße, nur über die neue Erschließungsstraße direkt auf die Bergsonstraße am S-Bahnhof Langwied
- Mit einseitigem Fuß- und Radweg besteht Einverständnis.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]
Landeshauptstadt München Direktorium - HA II / BA Geschäftsstelle West für die Bezirksausschüsse 20, 21, 22, 23, 25
Landsberger Str. 486, 81241 München
[redacted]
bag-west.dir@muenchen.de

Bitte denken Sie an die Umwelt, bevor Sie diese E-Mail ausdrucken. Pro Blatt sparen Sie durchschnittlich 15gr Holz, 260ml Wasser, 0,05kWH Strom und 5gr CO2.

Von: mailbox-plan.ha2-42v <plan.ha2-42v@muenchen.de>
Gesendet: Montag, 1. Dezember 2025 11:12
An: bag-west.dir <bag-west.dir@muenchen.de>
[redacted]
Betreff: Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 17772 (BA-Anhörung Aufstellungsbeschluss Rupert-Bodner Straße)

Liebe Kolleg*innen,

anbei die Unterlagen zur o.g. Sitzungsvorlage mit der Bitte um fristgerechte Rückmeldung bis zum 12.01.2026.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

--

Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung
Stadtplanung, HAII-40V / Verwaltungsteam (West)
Organisations-E-Mail: plan.ha2-42v@muenchen.de
[redacted]

Hinweise zur elektronischen Kommunikation mit der Landeshauptstadt München:
http://www.muenchen.de/ekomm.

Bitte denken Sie an die Umwelt, bevor Sie diese E-Mail ausdrucken. Pro Blatt sparen Sie durchschnittlich 15 gr Holz, 260ml Wasser, 0,05 kWH Strom und 5 gr CO^2.