

Telefon: 0 233 - 22097
23249
24844
Telefax: 0 233 - 24217

**Referat für Stadtplanung und
Bauordnung**
Stadtplanung - Bezirk West
PLAN-HA II/42 P
PLAN-HA II/52
PLAN-HA II/42 V

**Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2085
Karlsfelder Straße (neu) zwischen Dachauer
Straße und Schwabenbächl
Teilverdrängung des übergeleiteten Bebauungsplans in Form von
Straßenbegrenzungslinien an der Karlsfelder Straße östlich des Schwabenbächls**

Stadtbezirk 24 Feldmoching-HasenbergI

Hier:
Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Absatz 2 Baugesetzbuch (BauGB) (§ 13 BauGB)

Begründung des Bebauungsplans mit Grünordnung

Begründung des Bebauungsplans mit Grünordnung	1
1 Planungsanlass und Verfahren	2
2 Ausgangssituation	4
2.1 Lage im Stadtgebiet, Eigentumsverhältnisse und Größe des Planungsgebiets	4
2.2 Städtebauliche und grünordnerische Bestandsanalyse	4
2.2.1 Verkehrliche und städtebauliche Situation	4
2.2.2 Grünordnerische Bestandsanalyse	5
2.3 Vorbelastungen	6
2.4 Rechtliche Ausgangslage	6
2.5 Planerische Ausgangslage	7
2.5.1 Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung	7
2.5.2 Planungsrechtliche Bestandssituation	8
2.5.3 Gewerbeflächenentwicklungsprogramm	8
3 Planungsziele und Konzept	9
3.1 Planungsziele	9
3.2 Konzept	9
4 Festsetzungen des Bebauungsplans mit Grünordnung	11
4.1 Straßenverkehrsfläche	11
4.2 Artenschutzrechtliche Festsetzungen	12
4.3 Versickerung	13
5 Artenschutz / naturschutzrechtliche Eingriffsregelung	14
5.1 Artenschutz	14
5.1.1 Maßnahmen zur Vermeidung von Gefährdungen	14
5.1.2 Maßnahmen zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität - CEF-Maßnahmen (continuous ecological functionality measures)	16

5.2 Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung.....	17
5.3 Gesetzlich geschützte Biotope gemäß Art. 16 BayNatSchG und § 30 BNatSchG.....	17
6 Wesentliche Auswirkungen des Bebauungsplans mit Grünordnung.....	17
6.1 Verkehrsführung und Verkehrsbelastung	17
6.2 Verkehrslärm	18
6.2.1 Neubau öffentlicher Straßen.....	18
6.2.2 Auswirkungen des Planvorhabens auf die umgebende Bebauung / Nachbarschaft ..	19
6.3 Versickerung.....	19
6.4 Lufthygiene.....	19
6.5 Baumbestand	19
6.6 Artenschutz.....	20
7 Gutachten / Untersuchungen.....	20
8 Finanzierung / Kosten	21
9 Daten zum Bebauungsplan.....	21

1 Planungsanlass und Verfahren

Die bestehende Karlsfelder Straße, im Folgenden bezeichnet als Karlsfelder Straße (alt), liegt im Bereich zwischen der Dachauer Straße und der Brücke über das Schwabenbächl größtenteils auf Privatgrund und ist erst ab der Hausnummer 276 in Richtung Osten als Ortsstraße gewidmet. Über die Karlsfelder Straße (alt) ist auch die bestehende Teststrecke der MAN Truck & Bus SE (im Folgenden MAN) an die Werksflächen angebunden.

Die Straße ist für den heutigen Verkehr einschließlich der hier geführten Buslinie der Münchner Verkehrsgesellschaft (im Folgenden MVG) unzureichend ausgebaut und im erschließungsrechtlichen Sinne nie erstmalig hergestellt worden. Ein verkehrsgerechter Ausbau der Karlsfelder Straße in ihrem bisherigen Verlauf ist jedoch nicht möglich, da die erforderlichen Flächen nicht zur Verfügung stehen. Die Landeshauptstadt München verfolgte daher viele Jahre eine neue Straßenführung mit verkehrsgerechtem Profil weiter südlich über eine bestehende Stellplatzanlage, zunächst vorgesehen mit Anschluss an die bestehende Brücke über das Schwabenbächl.

Der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung hat daher am 16.10.2013 die Aufstellung des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 2085 beschlossen (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 12982).

Dabei ging man allerdings noch von einer Trassenführung über die bestehende Brücke über das Schwabenbächl aus. Diese Trassenführung ist jedoch nicht mehr möglich, da die Brücke 2017 unter Denkmalschutz gestellt wurde und somit nicht mehr baulich an die aktuellen Erfordernisse angepasst werden kann. Daher war eine neue Trassenführung zu suchen, was auch den Bau einer neuen Brücke über das Schwabenbächl erfordert.

Zeitweise wurde auch die Herstellung der Straße ohne vorhergehendes Bebauungsplanverfahren untersucht. Die neue Trassenführung sowie die dabei erforderliche Durchschneidung des kartierten Biotops Nr. M-0011-002 entlang des Schwabenbächls führen aber zu einer Planungsbedürftigkeit.

Des Weiteren soll nunmehr die südlich der Karlsfelder Straße und östlich des Schwabenbächls bestehende Siedlung Ludwigsfeld nachverdichtet und erweitert werden. Hierzu hat die Vollversammlung des Stadtrates am 27.07.2022 die Aufstellung des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 2179 beschlossen (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 05130).

Mit der vorliegenden Planung sollen die bestehenden Straßenbegrenzungslinien der Karlsfelder Straße ergänzt werden. Dabei berührt die Planung auch den Umgriff für die Überplanung der Siedlung Ludwigsfeld (Bebauungsplan mit Grünordnung in Aufstellung Nr. 2179). Die seit langem bestehenden und erkannten verkehrlichen Missstände in der Karlsfelder Straße lassen es nicht vertretbar erscheinen, den Abschluss der Planungen für die Siedlung Ludwigsfeld abzuwarten. Daher wird die Anpassung der Karlsfelder Straße nicht in das Planungsverfahren zur Erweiterung der Siedlung Ludwigsfeld integriert. Ggf. notwendige Anpassungen der südlichen Karlsfelder Straße sind zu gegebener Zeit im Rahmen der Überplanung der Siedlung Ludwigsfeld vorzunehmen.

Das Bebauungsplanverfahren wird im vereinfachten Verfahren nach § 13 BauGB durchgeführt.

Die Durchführung des vereinfachten Verfahrens nach § 13 BauGB ist möglich, sofern eine Änderung oder Ergänzung eines Bauleitplans erfolgt, ohne dabei die Grundzüge der Planung zu berühren und die weiteren Voraussetzungen nach § 13 Absatz 1 Satz 1 Nr. 1 bis 3 BauGB vorliegen.

Da die Karlsfelder Straße in ihrem Verlauf vom Ostrand der Siedlung Ludwigsfeld bis zum Schwabenbächl bereits durch Straßenbegrenzungslinien planungsrechtlich festgesetzt ist, werden diese Festsetzungen im Rahmen dieses Bebauungsplanverfahrens nur noch bis zur Dachauer Straße ergänzt und im Bereich östlich des Schwabenbächls geringfügig geändert. Die betroffenen Flächen werden zum größten Teil bereits jetzt für verkehrliche Belange, d.h. konkret für den ruhenden Verkehr, genutzt. Die Planung sieht größtenteils die Ergänzung der bestehenden Straßenbegrenzungslinien vor und trifft darüber hinaus wenige artenschutzrechtliche Regelungen.

Mit dieser Bebauungsplanung werden somit die Grundzüge der Planung (des übergeleiteten Bebauungsplans in Form von Straßenbegrenzungslinien an der Karlsfelder Straße östlich des Schwabenbächls) nicht berührt.

Insbesondere wird mit diesem Bebauungsplan auch nicht die Zulässigkeit von Vorhaben, die einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) unterliegen, vorbereitet oder begründet (§ 13 Absatz 1 Satz Nr. 1 BauGB). Das Straßenbauvorhaben fällt nicht unter die in Anlage 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) genannten Vorhaben, die zur Durchführung einer UVP verpflichten würden. Insbesondere sind die Nummern 14 und 18 der Anlage 1 zum UVPG im vorliegenden Fall nicht einschlägig. Dementsprechend kann die UVP-Pflicht im vorliegenden Fall verneint werden.

Es bestehen auch keine Anhaltspunkte für die Beeinträchtigung der in § 1 Absatz 6 Nr. 7 Buchstabe b BauGB genannten Schutzgüter (Natura 2000-Gebiete), da in der näheren Umgebung des Planungsgebietes keine Natura 2000-Gebiete liegen (§ 13 Absatz 1 Satz 1 Nr. 2 BauGB).

Ferner bestehen auch keine Anhaltspunkte dafür, dass bei der Planung Pflichten zur Vermeidung oder Begrenzung der Auswirkungen von schweren Unfällen nach § 50 Satz 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) zu beachten sind (§ 13 Absatz 1 Satz 1 Nr. 3 BauGB), da keine entsprechenden Betriebe in der

näheren Umgebung angesiedelt sind. Die gewerblichen Nutzungen in der näheren Umgebung beinhalten lediglich ein Parkhaus, Ausstellungsräume sowie, östlich des Schwabenbächls, eine Teststrecke der MAN. Diese Nutzungen lösen keine Pflichten zur Vermeidung oder Begrenzung von schweren Unfällen nach § 50 Satz 1 BImSchG aus. In der weiteren Umgebung ist zwar ein sog. Störfallbetrieb angesiedelt. § 50 BImSchG sieht die Beachtung von Pflichten zur Vermeidung oder Begrenzung der Auswirkungen von schweren Unfällen nach § 50 Satz 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in Bezug auf Verkehrsflächen nur für wichtige Verkehrswege vor. Hierunter sind Hauptverkehrswege zu verstehen. Mit der vorliegenden Planung wird keine Hauptverkehrsstraße geplant, so dass § 50 BImSchG nicht einschlägig ist.

Von der frühzeitigen Unterrichtung und Erörterung nach § 3 Absatz 1 BauGB und der frühzeitigen Beteiligung der Träger öffentlicher Belange nach § 4 Absatz 1 BauGB wurde gemäß § 13 Absatz 2 Satz 1 Nr. 1 BauGB abgesehen. Von der Umweltprüfung nach § 2 Absatz 4 BauGB, von dem Umweltbericht nach § 2a BauGB, von der Angabe nach § 3 Absatz 2 Satz 2 BauGB, welche Arten umweltbezogener Informationen verfügbar sind, sowie von der zusammenfassenden Erklärung nach § 6a Absatz 1 BauGB und § 10a Absatz 1 BauGB wird daher gemäß § 13 Absatz 3 BauGB abgesehen.

2 Ausgangssituation

2.1 Lage im Stadtgebiet, Eigentumsverhältnisse und Größe des Planungsgebiets

Das Planungsgebiet liegt im Westen des Stadtbezirks 24 Feldmoching-Hasenberg. Beginnend an der Kreuzung Dachauer Straße führt es bis zum Schwabenbächl und weiter bis zur bestehenden Karlsfelder Straße. Das ca. 10.500 m² umfassende Planungsgebiet befindet sich größtenteils im Eigentum eines Münchner Unternehmens, der MAN Truck & Bus SE. Mit dieser wurden bereits in der Vergangenheit Verträge zum Flächenerwerb geschlossen. Aufgrund der Anpassung des Umgriffs werden nun in einem ergänzenden Vertrag weitere Flächen erworben. Teilbereiche östlich des Schwabenbächls sind in städtischem Besitz, die betroffene Teilfläche des Schwabenbächls einschließlich der beidseitigen Uferstreifen sind in Privatbesitz. Der betroffene Grundeigentümer hat bereits seine Zustimmung signalisiert.

2.2 Städtebauliche und grünordnerische Bestandsanalyse

2.2.1 Verkehrliche und städtebauliche Situation

Der Bereich östlich der Dachauer Straße ist geprägt durch Gewerbenutzung. Unmittelbar nordwestlich der bestehenden Stellplatzanlage, dem Planungsgebiet zugewandt, bestehen im Lärmeinwirkungsbereich der neuen Straßenführung zudem noch mehrere gewerbliche Wohnheime, die sich in der Hand eines Unternehmens befinden.

Der Verkehr auf der Karlsfelder Straße (alt) hat in den letzten Jahren insgesamt leicht zugenommen. Das gilt insbesondere für den Ortsverbindungsverkehr zwischen Feldmoching und Ludwigsfeld, wobei zunehmend mehr über die Kristallstraße zur Dachauer Straße gefahren wird als über die Karlsfelder Straße

(alt) zur Dachauer Straße. Die Verkehrsbelastung der Karlsfelder Straße liegt derzeit bei ca. 8.000 – 10.000 Kfz/24h. Die Dachauer Straße ist südlich der Stadtgrenze heute mit ca. 40.000 – 42.000 Kfz/24h belastet.

2.2.2 Grünordnerische Bestandsanalyse

Das Orts- und Landschaftsbild ist geprägt durch den Übergang zwischen intensiver, gewerblicher Nutzung durch einen Industriebetrieb im Westen, Geschosswohnungsbau (Wohnheime) im Norden sowie den Freiflächen im Süden mit Hochstaudenfluren im Südosten und raumprägenden Gehölzbeständen im Südwesten und entlang des Schwabenbächls.

Teile des Planungsgebietes selbst dienen als Stellplatzanlage für die nördlich angrenzenden Wohnheime sowie für Mitarbeiter*innen des dort ansässigen Münchner Unternehmens und weisen eine entsprechend hohe Flächenversiegelung (überwiegend Asphalt, im östlichen Bereich Kiesdecke) auf.

Östlich der Stellplatzanlage befindet sich das Schwabenbächl, das nach Norden in den Würmkanal fließt. Im Bereich des Planungsgebietes ist der Bach ein verbautes, geradliniges Beton-Gerinne, das bis zu 2,5m eingetieft ist. Der Bach wird von einem kartierten Biotop Nr. M-0011-002 (Gehölze am Schwabenbächl) begleitet. Dieses besteht aus einem Ufergehölz zu beiden Seiten des Baches. Darin dominieren in der Baumschicht die Arten Esche, Spitz-Ahorn und Pappel, in der Strauchschicht vor allem Liguster und Weißdorn.

Im Süden grenzt auf dem Nachbargrundstück das Biotop Nr. M-0028 (Gehölz an der nordöstlichen Dachauer Straße) an, definiert als Feldgehölz, Gebüsch und Hecken. Im direkten Anschluss an das Planungsgebiet wird das Biotop von den Arten Esche, Ahorn, Weide und Hainbuche dominiert.

Zwischen dem Ostufer des Schwabenbächls und der bestehenden Karlsfelder Straße liegt ein städtisches Grundstück mit Grünbestand. Dieses ist als Ausgleichsfläche im Zusammenhang mit dem Bau des Nordwestsammelkanals ausgewiesen. Auf der Fläche befinden sich Gehölzbestände sowie Extensivwiesen. Als Entwicklungsziel wird eine Gehölzsukzession zu einem artenreichen, naturnahen, standortgemäßen Wald mit hohem Alt- und Totholzanteil angestrebt. Bei einem Teil der Wiesenflächen auf der Ausgleichsfläche handelt es sich laut Kartierungen zum benachbarten Bebauungsplanverfahren zur Siedlung Ludwigsfeld aus dem Jahr 2024 und 2025 inzwischen um eine artenreiche Extensivwiese, welche aufgrund ihrer Wertigkeit als nach § 30 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) geschütztes Biotop einzustufen ist.

Sowohl das Gehölzbiotop Biotop Nr. M-0028 (Gehölz an der nordöstlichen Dachauer Straße) sowie eine Teilfläche im Osten, an der Einmündung der neuen Karlsfelder Straße in die bestehende Karlsfelder Straße sind als Wald nach Waldgesetz klassifiziert.

In mehreren Begehungen wurden 2021 faunistische Erhebungen zu Säugetieren (Fledermäuse, Biber), Reptilien, Amphibien, Insekten (Libellen, Tagfalter, Heuschrecken), eine Habitaterfassung Nachtkerzenschwärmer und eine Brutvogelkartierung durchgeführt.

Entlang des Schwabenbächls wurden Biberspuren gefunden. Mittels Transektbegehungen und Batcordern konnten die prüfungsrelevanten Fledermausarten Kleine Bartfledermaus (*Myotis mystacinus*), Wasserfledermaus

(Myotis daubentonii), Großer Abendsegler (Nyctalus noctula), Weißrandfledermaus (Pipistrellus kuhlii) und Flughörnchen (Pipistrellus nathusii) nachgewiesen werden. Der Hauptteil der Nachweise wurde im Bereich der beleuchteten Stellplatzanlage aufgezeichnet. Es wurden keine geeigneten Quartiere gefunden, dennoch kann ein Vorkommen von Eintierern in verschiedenen Spalten und Höhlen nicht ausgeschlossen werden.

Es gab keine Nachweise von Amphibien und Reptilien.

Bei der Kartierung von Insekten wurden Vorkommen von Tagfaltern und Heuschrecken festgestellt. Überwiegend handelt es sich hierbei um häufige und ungefährdete Arten.

Bei der Erfassung der Brutvögel konnten die prüfungsrelevanten Arten Goldammer, Star und Stieglitz nachgewiesen werden sowie die zusätzlich für München zu prüfenden Arten (Abschichtungsliste, Referat für Gesundheit und Umwelt 2015) Eichelhäher, Heckenbraunelle, Kleiber, Ringeltaube, Sumpfrohrsänger und Zaunkönig. Im Untersuchungsgebiet sind zahlreiche Baumhöhlen vorhanden. Bis auf ein Rabenkrähennest wurden jedoch keine Bäume mit Horsten baumbrütender Vogelarten gefunden.

Das Planungsgebiet weist aufgrund seiner Nutzung als Gewerbegebiet und Verkehrsfläche weder öffentliche noch private Erholungsflächen auf und trägt somit nicht zur Erholungsfunktion bei. Nur im Bereich des Schwabenbächls wird ein Trampelpfad am Ostufer zum Spaziergehen genutzt. Dieser befindet sich innerhalb der Biotopfläche.

2.3 Vorbelastungen

Das Planungsgebiet sowie insbesondere die nordwestlich angrenzende Wohnheimbebauung ist derzeit den Lärmemissionen und auch Luftschadstoffbelastungen aus der Nutzung der bestehenden Stellplatzanlage ausgesetzt. Verkehrslärmbelastung aus Durchgangs- und Erschließungsverkehr liegt im Bereich der nördlich gelegenen Karlsfelder Straße (alt) vor.

Im Hinblick auf Altlasten wird keine Veranlassung für Untersuchungen im Umgriff auf Bebauungsplanebene gesehen. Grundsätzlich ist, mit Ausnahme von Flächen, die aus Baumschutzgründen nicht versiegelt werden können, von einer fast vollständigen Versiegelung und demzufolge auch Altlastenfreimachung der Flächen des Planungsumgriffes im Rahmen des Straßenbaus auszugehen. Für geringe Teilflächen, die für Versickerung vorgesehen sind, sind abhängig von der Projektplanung Detailuntersuchungen und gegebenenfalls Bodenaustausch im Vollzug vorzunehmen.

2.4 Rechtliche Ausgangslage

Das ca. 10.500 m² umfassende Planungsgebiet befindet sich größtenteils im Eigentum der MAN Truck & Bus SE (MAN). Die Verfügbarkeit für die Umsetzung des hiesigen Bebauungsplans ist gegeben.

Zwischen der Landeshauptstadt München und der MAN wurden bereits in der Vergangenheit Verträge zum Flächenerwerb geschlossen und der Erwerb u.a. in Form eines Tausches zu Flächen an der Bauschinger Straße und anderer Wegeflächen am 02.05.2013 von der Vollversammlung des Stadtrates (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 11164, nicht öffentlich) beschlossen. Diese Verträge haben weiterhin Bestand.

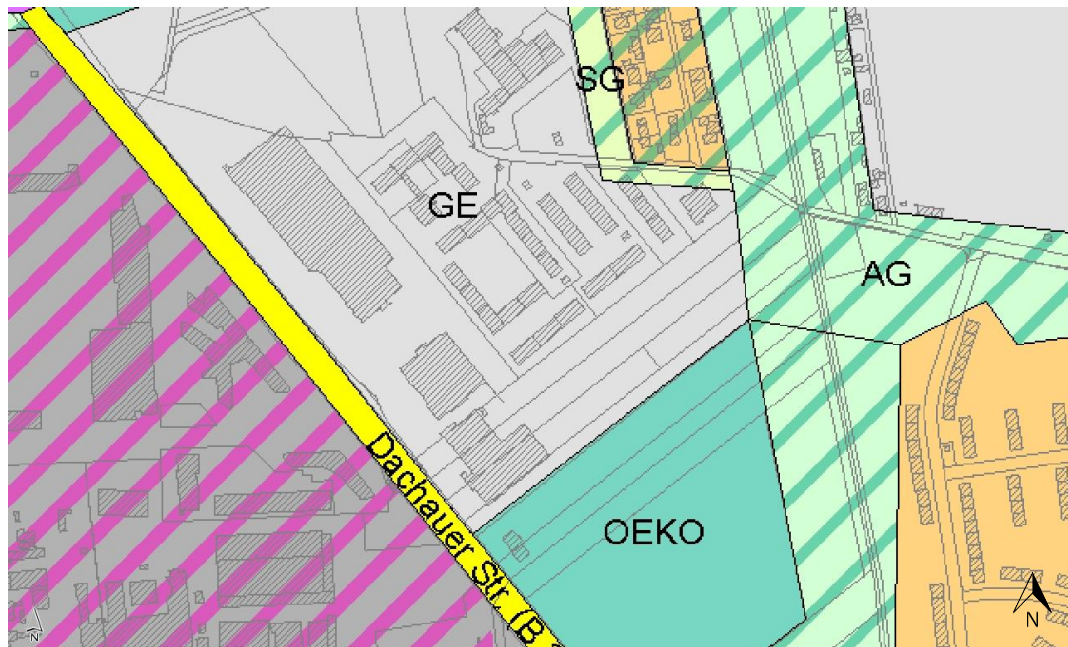
Aufgrund der neuen Trassenführung (neue Brücke), der breiteren

Straßenverkehrsfläche und der Erweiterung des Umgriffs werden weitere Flächen von der MAN benötigt. Dieser weitere Flächenerwerb erfordert einen ergänzenden Erwerbsvertrag zwischen Landeshauptstadt München und MAN, welcher derzeit verhandelt wird.

2.5 Planerische Ausgangslage

2.5.1 Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung

Der Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung, im Folgenden auch als FNP bezeichnet, stellt den überwiegenden Teil des Planungsgebiets als Gewerbegebiet dar, einen kleineren Teilbereich im Nordosten als Allgemeine Grünfläche mit Nutzungsbeschränkungen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft. Für den südlich an das Planungsgebiet angrenzenden Bereich stellt der FNP eine Ökologische Vorrangfläche dar.



Ausschnitt des geltenden Flächennutzungsplans mit integrierter Landschaftsplanung der Landeshauptstadt München - ohne Maßstab,

Quelle: © Landeshauptstadt München 2024; Flurstücke und Gebäude © Bayerische Vermessungsverwaltung

Durch die Planung wird als Nutzungsart lediglich eine öffentliche Straßenverkehrsfläche festgesetzt. Damit soll die Karlsfelder Straße (alt) mit einer angepassten Trassenführung ergänzt werden. Im Flächennutzungsplan werden lediglich örtliche und überörtliche Hauptverkehrsstraßen dargestellt. Die bestehende Karlsfelder Straße (alt) ist auch bislang im Flächennutzungsplan weder als örtliche noch als überörtliche Hauptverkehrsstraße dargestellt. Eine Darstellung der Karlsfelder Straße (neu) ist daher nicht erforderlich. Eine Änderung des Flächennutzungsplanes mit integrierter Landschaftsplanung im Umgriff des Bebauungsplanes ist somit nicht erforderlich, der Bebauungsplan kann aus dem bestehenden Flächennutzungsplan entwickelt werden.

Der Bebauungsplan setzt eine Straßenverkehrsfläche auch im Bereich einer im

Flächennutzungsplan dargestellten Allgemeinen Grünfläche fest.

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 Gemeindeordnung (GO) die Forderungen des Bürgerbegehrens mehrheitlich übernommen. Das Ziel des Bürgerbegehrens ist die dauerhafte Erhaltung der Allgemeinen Grünflächen, die im Flächennutzungsplan als Allgemeine Grünfläche dargestellt sind, sowie aller öffentlichen Grünanlagen, die Teil der städtischen Grünanlagensatzung sind. Die Ziele des Bürgerbegehrens werden wie folgt berücksichtigt:

Die Neutrassierung der Karlsfelder Straße durchschneidet im nordöstlichen Teil des Bebauungsplans die im FNP dargestellte Allgemeine Grünfläche. Die betroffene Fläche beträgt ca. 2.600 m². Dabei ist zu berücksichtigen, dass der Eingriff in unversiegelte Flächen gemäß Luftbild nur ca. 1.050 m² beträgt. Wie bereits zuvor dargelegt, werden im Flächennutzungsplan nur örtliche und überörtliche Hauptverkehrsstraßen gesondert dargestellt. Untergeordnete Straßenverkehrsflächen sind hingegen Teil der übrigen Darstellung. Auch die bestehende, weiter nach Osten führende Karlsfelder Straße ist im FNP als Allgemeine Grünfläche dargestellt. Ebenso wird die mit diesem Bebauungsplan neu festgesetzte Karlsfelder Straße (neu) im FNP als Teil der Allgemeinen Grünfläche dargestellt werden. Die hierdurch ausgelöste Versiegelung wird gemäß naturschutzrechtlicher Eingriffsregelung entsprechend ausgeglichen (siehe Ziffer 5.2).

Bei vollständigem Verzicht auf die Führung der Straße durch die Bereiche der im FNP dargestellten Allgemeinen Grünfläche ließe sich der erforderliche und von Politik und Öffentlichkeit seit Langem geforderte verkehrsgerechte Ausbau der Karlsfelder Straße (alt) als einem wichtigen Projekt der Daseinsvorsorge nicht verwirklichen. Zudem ließe sich ein wesentliches Projekt der verkehrlichen Infrastruktur einschließlich für den Radverkehr in Zusammenhang mit der Erweiterung der Siedlung Ludwigsfeld nicht verwirklichen.

2.5.2 Planungsrechtliche Bestandssituation

Das Planungsgebiet ist dem Außenbereich nach § 35 BauGB zuzuordnen.

Der nordwestliche Bereich des Planungsgebietes liegt im Geltungsbereich der Baumschutzverordnung der Landeshauptstadt München (BaumschutzV).

Die seit 1941 bestehende Brücke über das Schwabenbächl im Verlauf der Karlsfelder Straße (alt) wurde 2017 aufgrund ihrer historischen Bedeutung unter Denkmalschutz gestellt. Sie war Teil des Weges der KZ-Häftlinge von 1941 bis 1944 vom KZ-Außenlager östlich des Schwabenbächls zum BMW-Werk westlich der Dachauer Straße.

2.5.3 Gewerbeflächenentwicklungsprogramm

Das Gewerbeflächenentwicklungsprogramm der Landeshauptstadt München weist den überwiegenden Teil des Planungsgebiets als A-Fläche aus.

3 Planungsziele und Konzept

3.1 Planungsziele

Mit dem Bebauungsplanverfahren werden folgende Ziele verfolgt:

- Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Bau der Karlsfelder Straße (neu), U-1838, einschließlich einer Brücke über das Schwabenbächl und den Anschluss an die Karlsfelder Straße (alt) sowie Errichtung zweier Bushaltestellen im westlichen und im östlichen Teilabschnitt,
- Verbesserung der verkehrlichen Situation, insbesondere
 - die Schaffung einer verkehrsgerechten KFZ-Verbindung von der Karlsfelder Straße (alt) zur Dachauer Straße,
 - eine Entlastung des Bereichs an der bisherigen, nördlich verlaufenden Karlsfelder Straße (alt) und Verbesserung der Verkehrssicherheit in diesem Bereich,
 - Schaffung einer Verbindung für Fuß- und Radverkehr zwischen Schwabenbächl und Dachauer Straße gemäß den Vorgaben aus dem Radentscheid,
- Berücksichtigung von arten- und naturschutzfachlichen Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung von Eingriffen,
- Schaffung geeigneter Ersatzlebensräume für im Planungsgebiet verloren gehende Lebensräume artenschutzrechtlich relevanter, geschützter Arten (Fledermäuse, Vögel),
- möglichst naturnahe und oberflächliche Versickerung von Niederschlagswasser ohne Einleitung in die Kanalisation,
- Erhalt der Biotopfunktion entlang des Schwabenbächls (Biotop M-0011-002) und des Gehölzes an der nordöstlichen Dachauer Straße,
- weitestgehender Baumerhalt in den Randbereichen des Biotops M-0028.

3.2 Konzept

Der Bebauungsplan Karlsfelder Straße (neu) sieht ausschließlich die Festsetzung der Straßenverkehrsfläche vor, in der Plandarstellung bezeichnet als U-1838. Der Trassenverlauf wurde stadintern sowie mit dem privaten Grundstückseigentümer abgestimmt. Die Planung sieht eine Führung der Fahrbahnen von der Dachauer Straße nach Süden verschwenkt und dann weiter in Richtung Nordosten und geradliniger Weiterführung über eine neue Brücke über das Schwabenbächl bis zur bestehenden Karlsfelder Straße vor. Außerdem ist im östlichen Teilabschnitt der Karlsfelder Straße noch ein Abzweig nach Norden zum bisherigen Straßenverlauf erforderlich, um die Zufahrtsmöglichkeit zu den nördlich anliegenden Grundstücken an der Karlsfelder Straße (alt) und der Berthold-Litzmann-Straße zu gewährleisten.

Die Restflächen zwischen der Karlsfelder Straße (neu), dem Abzweig nach Norden sowie dem Schwabenbächl werden nicht in den Planungsumgriff aufgenommen. Diese Flächen sind weiterhin dem Außenbereich nach § 35 BauGB zuzuordnen. Der gültige Flächennutzungsplan bildet dort eine Allgemeine Grünfläche mit Nutzungsbeschränkung ab. Planungsrechtliche Festsetzungen für diese Fläche sind daher nicht erforderlich.

Auf der Südseite der Fahrbahn bis zur bestehenden Grundstücksgrenze zum Nachbargrundstück Flurstück Nr. 121, Gemarkung Ludwigsfeld soll in der festgesetzten Straßenverkehrsfläche ein gemeinsamer Fuß- und

Zweirichtungsradweg geführt werden, der jedoch in seinem westlichen Teilabschnitt geradeaus zur Dachauer Straße geführt wird. Dadurch werden Kreuzungen mit mehreren Zu- und Ausfahrten zur oberirdischen Stellplatzanlage sowie einem Parkhaus vermieden und somit ein verkehrssicherer Fuß- und Radverkehr gewährleistet.

Die Entwässerung soll soweit möglich oberflächlich über belebte Bodenzonen z.B. über Mulden versickert werden. Aufgrund der beengten Platzverhältnisse zwischen der Stellplatzanlage und dem im Süden vorhandenen Baumbestand ist auch eine unterirdische Versickerung beispielsweise über Sicker- und Absetzschachtkombinationen zulässig, soweit es die hydrogeologischen Verhältnisse zulassen, d.h. der Abstand zwischen Grundwasser und Geländeoberfläche ausreicht. In Teilbereichen, in welchen weder eine oberflächige noch eine unterirdische Versickerung möglich ist, kann das anfallende Niederschlagswasser auch in das Schwabenbächl bzw., falls diese Maßnahmen sich als unzureichend erweisen, auch in den Kanal abgeleitet werden.

Im nordwestlichen wie auch im östlichen Teilabschnitt ist jeweils eine Haltestelle in Fahrtrichtung für eine Buslinie innerhalb der geplanten Straßenbegrenzungslinien möglich.

Die Straßenführung berücksichtigt durch die Anordnung von entsprechenden Abbiegespuren bzw. Einfahrtsbereichen die bestehen bleibende, flächenmäßig entsprechend der Einigung mit der benachbarten Grundeigentümerin geringfügig verkleinerte Stellplatzanlage.

Insgesamt wird die Karlsfelder Straße in ihrer verkehrlichen Funktion für den KFZ-Verkehr gesichert. Anpassungen sind erforderlich, um auch verkehrssichere Fuß- und Radwegeverbindungen zu schaffen.

Es wurden weitere verschiedene Varianten geprüft:

- Variante 1:
Trennung des KFZ-Verkehrs von Fuß- und Radverkehr und Führung des KFZ-Verkehrs über die Karlsfelder Straße (neu) und Führung ausschließlich des Fuß- und Radverkehrs über die bestehende Karlsfelder Straße (alt) gemischt mit Erschließungsverkehr:
Hierbei ist davon auszugehen, dass aufgrund des großen Umweges und damit verbundener Einschränkung der Orientierung die Führung des Fuß- und Radverkehrs über die bestehende Karlsfelder Straße (alt) seitens der Fußgänger*innen und Radfahrer*innen nicht angenommen und vielmehr die Fahrbahn der neuen Karlsfelder Straße benutzt würde. Dies würde voraussichtlich zu Verkehrsgefährdungen aufgrund des Schwerlastverkehrs führen.
- Variante 2:
Mischnutzung auf der neuen Karlsfelder Straße (neu) ohne abgetrennte Fuß- und Radwegführung:
Dies würde gleichsam zu Verkehrsgefährdungen aufgrund des Schwerlastverkehrs führen.
- Variante 3:
Fuß- und Radwegführung durchgängig entlang Fahrbahn in der Karlsfelder Straße (neu):

Im Bereich der Kurve um die Stellplatzanlage (im Südwesten des Bebauungsplanumgriffs) und dem daran anschließenden nach Nordwesten verlaufenden ersten Teilabschnitt besteht aufgrund einer notwendigen größeren Breite im Kurvenbereich (Schleppkurven LKWs) und der Einfahrtssituation in das bestehende Parkhaus von MAN mit zugehöriger Abbiegespur eine Engstelle, die einem zusätzlichen Fuß- und Radweg entgegensteht, selbst wenn dieser nur auf einer Seite vorgesehen werden würde. Dabei wurde bereits ein Abweichen von den regulären Abmessungen aus dem Radentscheid zugrunde gelegt.

Ein Fuß- und Radweg in den erforderlichen Breiten kann auch nicht über die bestehende Stellplatzanlage oder im Bereich der Einfahrt zum Parkhaus geführt werden. Die Stellplatzanlage liegt auf Privatgrund und ist durch entsprechende Dienstbarkeiten zugunsten Dritter im Grundbuch gesichert. Teilflächen der Stellplatzanlage sind daher nicht verfügbar. Die äußere Abgrenzung der Stellplatzanlage ist somit unverrückbar.

Aufgrund des erhöhten Verkehrsaufkommens bei Schichtwechsel kommt zudem eine Querung der Einfahrtsbereiche zum bestehenden Parkhaus von MAN durch einen Radweg nicht in Betracht.

- Variante 4:
Getrennte Führung des Fuß- und Radweges über die Stellplatzanlage: Dies würde aufgrund der Fahrbeziehungen innerhalb der Stellplatzanlage zu Verkehrsgefährdungen führen. Technische Möglichkeiten der Trennung, wie beispielsweise Barrieren, scheiden aus, da die Fahrbeziehungen bzw. die uneingeschränkte Nutzung der Stellplatzanlage durch entsprechende Dienstbarkeiten zugunsten Dritter im Grundbuch gesichert sind.
- Variante 5:
Alternativtrassierung über das städtische Grundstück Flurstück Nr. 119, Gemarkung Ludwigsfeld, sowie über Fremdgrundstücke entweder westlich oder östlich des Schwabenbächls:
Hierbei würde in erheblichem Umfang in unversiegelte Flächen und in das Biotop Nr. M-0028 eingegriffen. Zudem ist eine Verfügbarkeit der Fremdgrundstücke derzeit nicht gegeben. Eine Umsetzung des Bebauungsplans könnte ggf. über Jahre nicht erfolgen.

Im Ergebnis wurden daher die Variantenprüfungen Variante 1 bis 5 aus den zuvor dargestellten Gründen verworfen und die Führung des gemeinsamen Fuß- und Radweges zunächst von Osten kommend entlang der Fahrbahn der Karlsfelder Straße (neu) sowie im weiteren Verlauf als direkter Durchstich zur Dachauer Straße gewählt, sodann getrennt von der Fahrbahn für den motorisierten Individualverkehr (MIV) und den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV).

4 Festsetzungen des Bebauungsplans mit Grünordnung

4.1 Straßenverkehrsfläche

Durch die Planung wird eine öffentliche Straßenverkehrsfläche, in der Plandarstellung bezeichnet als U-1838, festgesetzt, um die für den heutigen Verkehr einschließlich der hier geführten MVG-Buslinie unzureichend ausgebauten Karlsfelder Straße (alt) verkehrsgerecht auszubauen. Die Karlsfelder Straße in

ihrer verkehrlichen Funktion für den KFZ-Verkehr wird gesichert, Anpassungen sind erforderlich, um auch verkehrssichere Fuß- und Radwegeverbindungen zu schaffen. Durch die Neutrassierung werden die weiter nördlich gelegenen Flächen vom Durchgangsverkehr entlastet. Die Verkehrssicherheit für Fuß- und Radverkehr wird sowohl im bisherigen nördlichen Verlauf wie auch im neuen Verlauf verbessert.

Da die Karlsfelder Straße in ihrem Verlauf vom Ostrand der Siedlung Ludwigsfeld bis zum Schwabenbächl bereits durch Straßenbegrenzungslinien planungsrechtlich festgesetzt ist, werden diese Festsetzungen im Rahmen dieses Bebauungsplanverfahrens nur noch bis zur Dachauer Straße ergänzt und im Bereich östlich des Schwabenbächls geringfügig geändert.

Die Planung sieht eine Führung der Fahrbahnen von der Dachauer Straße nach Süden verschwenkt und dann weiter in Richtung Nordosten und geradliniger Weiterführung über eine neue Brücke über das Schwabenbächl bis zur bestehenden Karlsfelder Straße vor. Außerdem ist im östlichen Teilabschnitt der Karlsfelder Straße noch ein Abzweig nach Norden zum bisherigem Straßenverlauf erforderlich, um die Zufahrtsmöglichkeit zu den nördlich anliegenden Grundstücken an der Karlsfelder Straße (alt) und der Berthold-Litzmann-Straße zu gewährleisten.

Die Trassenführung südlich der bestehende Stellplatzanlage über eine neu zu errichtende Brücke über das Schwabenbächl in Richtung Osten ist bedingt durch die Verfügbarkeit der Flächen, die Lage der Biotopflächen und die unter Denkmalschutz gestellte alte Brücke. Ein Ausbau der Karlsfelder Straße (alt) westlich des Schwabenbächls ist mangels verfügbarer Flächen nicht möglich und erfordert daher die Trassenführung südlich der Stellplatzanlage. Da die bestehende Brücke über das Schwabenbächl 2017 unter Denkmalschutz gestellt wurde, ist ein verkehrsgerechter Ausbau der alten Brücke nicht möglich und stattdessen ein Brückenneubau erforderlich.

Innerhalb der festgesetzten Straßenverkehrsfläche ist auf der Südseite der Fahrbahn bis zur bestehenden Grundstücksgrenze zum Nachbargrundstück Flurstück Nr. 121, Gemarkung Ludwigsfeld, ein gemeinsamer Fuß- und Zweirichtungsradweg vorgesehen, der jedoch in seinem westlichen Teilabschnitt geradeaus zur Dachauer Straße geführt werden soll. Dadurch werden Kreuzungen mit mehreren Zu- und Ausfahrten zur oberirdischen Stellplatzanlage sowie einem Parkhaus vermieden und somit ein verkehrssicherer Fuß- und Radverkehr gewährleistet.

Im nordwestlichen wie auch im östlichen Teilabschnitt ist jeweils eine Haltestelle in Fahrtrichtung für eine Buslinie innerhalb der geplanten Straßenbegrenzungslinien möglich.

Die Festsetzung ermöglicht die Anordnung von entsprechenden Abbiegespuren bzw. Einfahrtsbereichen in die bestehende Stellplatzanlage.

4.2 Artenschutzrechtliche Festsetzungen

Zum Schutz von Insekten und Fledermäusen sind zur Reduktion der Lichtemissionen und zur Vermeidung einer Entwertung angrenzender Jagdgebiete entlang der öffentlichen Straßenverkehrsfläche geeignete Leuchtmittel in möglichst wenig insektenschädlicher Konstruktionsweise festgesetzt.

Da gegebenenfalls im Bereich einer ausschließlich als kombinierter Fuß- und Radweg genutzten Straßenverkehrsfläche eine dauerhafte Beleuchtung nicht erforderlich ist, ist zum Schutz der betroffenen Arten im Bereich der benachbarten Biotope M-0028 und M-0011-002 entlang des vorgesehenen kombinierten Fuß- und Radwegs eine adaptive Beleuchtung festgesetzt, welche bei Nicht-Benutzung des Weges auf ein minimales Orientierungslicht gedimmt wird, sofern zur Ausleuchtung eines kombinierten Fuß- und Radwegs eine separate Beleuchtung notwendig ist.

Damit ein Durchwandern geschützter Arten entlang des Baches im terrestrischen Bereich möglich ist, ist ein Freihalten der Uferbereiche festgesetzt, indem die Widerlager der geplanten Brücke in die Böschung zurückversetzt herzustellen sind und unter der Brücke beidseits des Gewässers jeweils ein mindestens 1,50m breiter, waagrechter Gewässerrandstreifen herzustellen ist.

4.3 Versickerung

Aus Rücksicht auf den lokalen Wasserkreislauf und um weiterhin klimatisch positive Effekte zu erzielen, ist das Niederschlagswasser von befestigten Flächen oberflächlich und unter Nutzung der Filterwirkung des Bodens zu versickern, zum Beispiel in Sickermulden, Grünflächen oder Versickerungsgräben.

Aufgrund der beengten Platzverhältnisse zwischen der Stellplatzanlage und dem im Süden vorhandenen Baumbestand ist auch eine unterirdische Versickerung zulässig, soweit es die hydrogeologischen Verhältnisse zulassen, d.h. der Abstand zwischen Grundwasser und Geländeoberfläche für den Einbau von Sicker- und Absetzschachtkombinationen ausreicht. In Teilbereichen, in denen weder eine oberflächige noch eine unterirdische Versickerung möglich ist, darf das anfallende Niederschlagswasser nach Vorreinigung auch in das Schwabenbächl abgeleitet werden. Um einen zusätzlichen Eingriff in Natur und Landschaft zu vermeiden, sind erforderliche Bauteile inklusive solcher zur Vorreinigung innerhalb der festgesetzten Straßenverkehrsfläche unterzubringen. Sollten sich im Vollzug die genannten Maßnahmen als unzureichend erweisen, ist ausnahmsweise auch eine Einleitung in das Kanalnetz möglich.

Grundsätzlich hat die oberirdische Versickerung Vorrang vor der unterirdischen, die unterirdische Versickerung Vorrang vor weiteren Maßnahmen. Dabei sind auch Kombinationen unterschiedlicher Maßnahmen zu prüfen. Die Beurteilung, ob und wieweit welche technischen Möglichkeiten der Entwässerung anzuwenden sind, ist durch die betroffenen Fachdienststellen im Vollzug zu klären.

Eine Versickerung über Rigolen ist nicht möglich. Denn bei Rigolenversickerung ohne Rückhalt gelöster Schadstoffe, d.h. nur mit Absetzschacht als Vorreinigungseinheit, müssen aus Gründen des Grundwasserschutzes bei der Verkehrsbelastung enge Grenzen gesetzt werden. Rigolen werden daher aufgrund der verminderten Filterwirkung nur bei Straßen bis zu einem DTV bis zu 5.000 KfZ/24h eingebaut. Das Verkehrsgutachten Vössing Ingenieurgesellschaft mbH (April 2024) geht von einer Belastung von 7.500 KfZ/24 h aus, so dass eine Versickerung über Rigolen aufgrund des prognostizierten Verkehrs nicht in Betracht kommt.

5 Artenschutz / naturschutzrechtliche Eingriffsregelung

5.1 Artenschutz

Bei der Aufstellung von Bauleitplänen sind artenschutzrechtliche Belange grundsätzlich zu berücksichtigen. Im Rahmen des Verfahrens wurde ein spezieller artenschutzrechtlicher Fachbeitrag erstellt. Darin werden die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände nach § 44 Absatz 1 i.V.m. Absatz 5 BNatSchG bezüglich der gemeinschaftsrechtlich geschützten Arten (europäischen Vogelarten gemäß Art. 1 Vogelschutz-Richtlinie, Arten des Anhangs IV FFH-Richtlinie), die durch das Vorhaben eintreten können, geprüft und dargestellt.

Es liegen folgende Ergebnisse aus den faunistischen Bestandsaufnahmen und der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung vor:

Durch die Neuplanung sind die lokalen Populationen der (nachgewiesenen oder potentiell) vorkommenden gemeinschaftsrechtlich geschützten Arten (europäische Vogelarten, Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie) bei Durchführung von Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen nicht oder nur unerheblich betroffen. Für die Arten Goldammer, Zaunkönig, Heckenbraunelle und Sumpfrohrsänger, sowie für Fledermäuse sind sogenannte CEF-Maßnahmen (continuous ecological functionality measures) zur Wahrung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität erforderlich.

Bei Durchführung der Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sowie der CEF-Maßnahmen kann eine Betroffenheit mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden. Es sind somit keine Verstöße gegen die Regelungen des § 44 Absatz 1 Nr. 1-3 i.V. m. Absatz 5 BNatSchG absehbar. Eine Ausnahme von den Verboten gemäß § 45 Absatz 7 BNatSchG ist nicht erforderlich.

5.1.1 Maßnahmen zur Vermeidung von Gefährdungen

Zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände sind umsetzungsvorbereitend bzw. -begleitend folgende Maßnahmen durchzuführen:

Allgemeine Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen:

- Schutz und Erhalt des abgetragenen Bodens:
Vor Beginn der Bauarbeiten muss der abgeschobene Boden sorgfältig und fachgerecht gesichert und getrennt nach Ober- und Unterbodenschicht zwischengelagert werden.
- Die Sicherheitsvorschriften zur Minimierung von Bodenverdichtungen und zur Verhinderung von Grundwasserbelastungen sind zu berücksichtigen.
- Es muss eine Beschränkung der Baufläche auf den unmittelbaren Maßnahmenbereich erfolgen.
- Anwendung des neuesten und umweltverträglichsten Standes der Technik:
Es hat der Einsatz von Baumaschinen und -geräten, die den gesetzlichen Wartungsvorschriften entsprechen, um Boden- und Wasserverunreinigungen mit Treibstoffen und Schmiermitteln zu vermeiden, und eine regelmäßige Wartung und Kontrolle der Maschinen zu erfolgen.

Bauzeitlicher Schutz zu erhaltender Gehölzbestände und Biotopflächen:

- Minimierung hinsichtlich der Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes sowie der Arten- und Biotopausstattung der an das Baufeld angrenzenden Biotop- und Gehölzstrukturen sowie deren Schutz vor (dauerhaften) Schäden durch Baufahrzeuge, Baulager oder dergleichen.
- Schutz angrenzender Biotop- und Gehölzflächen durch Reduzierung des Arbeitsstreifens in diesen Bereichen und durch Errichtung von an die jeweilige Geländesituation angepassten Schutzeinrichtungen (z.B. Bauzäune).
- Sicherung der Vitalität und des langfristigen Überlebens angrenzender Bäume und deren Wurzeln.
- Vermeidung von Schädigungen sowie von Störungen geschützter Tierarten im Wirkraum des Vorhabens.
- Freihalten der Biotop- und Gehölzbestände außerhalb der Eingriffsbereiche, insbesondere von Baustelleneinrichtungen, Materiallagern, Zufahrten und dergleichen.
- Der Gehölzbestand zwischen der Bestandsbrücke und der geplanten Brücke ist zu erhalten, um Zerschneidungswirkungen zu vermeiden.
- Grundsätzlich ist das Baufeld besonders im Bereich des Gehölzbestands nördlich der geplanten Brücke auf ein notwendiges Minimum zu beschränken.

Schutz der Lebensstätten von Vogel- und Fledermausarten:

Gehölzfällarbeiten / Gehölzschnittmaßnahmen müssen im Zeitraum vom 1. Oktober bis 28./29. Februar außerhalb der Brutzeit von Vögeln (gemäß § 39 Absatz 5 BNatSchG bzw. Art. 16 Absatz 1 BayNatSchG) und außerhalb der Sommerquartierszeit von Fledermäusen erfolgen.

Fledermausfreundliches Beleuchtungskonzept:

- Zur Reduktion der Lichtemissionen und Vermeidung einer Entwertung angrenzender Jagdgebiete sind sowohl für den Baustellenbetrieb sowie für dauerhafte Beleuchtungen geeignete Leuchtmittel mit einer reduzierten Lockwirkung auf Insekten vorzusehen. Hierzu sind Leuchten mit warm-weißen Farbspektrum (1800 bis max. 3000 Kelvin) und ohne UV-Anteil sowie eine entsprechende Abschirmung der Lampen und Ausrichtung des Lichtkegels zu wählen sowie auf eine geringe Gehäusetemperatur zu achten.
- In direkter Nachbarschaft des Gehölzbiotops M-0028 und des Biotops M-0011-002 ist entlang des vorgesehenen Fuß- und Radwegs eine adaptive Beleuchtung zu verwenden, welche bei Nicht-Benutzung des Weges auf ein minimales Orientierungslicht gedimmt wird (rotes Farbspektrum bis max. 2000 K).
- Nacharbeiten sind möglichst zu vermeiden. Falls Nacharbeiten unumgänglich sind, ist die Baustellenbeleuchtung so zu wählen, dass keine bzw. überwiegend keine Abstrahlung in den oberen Halbraum und in die angrenzenden Flächen außerhalb des Baufelds stattfindet. Dadurch bleiben insbesondere die Funktionsbeziehungen für Fledermausarten im Bereich der angrenzenden Gehölzstruktur auch während der Bauzeit weitgehend erhalten.

Schutz von Amphibien:

- Vermeidung der Entwicklung geeigneter Habitatstrukturen für potenziell zuwandernde Amphibienarten (Laubfrosch, Wechselkröte) im Baufeld; entstehende Mulden, Fahrspuren etc. sind zeitnah zu beseitigen, um die Entstehung von temporären Gewässern und damit das Einwandern von

- Amphibien in das Baufeld zu vermeiden.
- Aufstellen eines Amphibienschutzzaunes bei entsprechenden Strukturen (Erdaufen, Aushub etc.) zur Vermeidung / Erschwerung einer Zuwanderung im Baufeld.

Schutz der Fließgewässer und Ufer:

- Schutz der Fließgewässer und Uferbereiche: Flächeninanspruchnahme ist im Umfeld der Fließgewässer auf das ausgewiesene Baufeld zu beschränken.
- Freihalten der Uferbereiche: die Widerlager der geplanten Brücke sind in die Böschung zurückversetzt herzustellen.
- Unter der Brücke ist beidseits des Gewässers jeweils ein mindestens 1,50m breiter, waagrechter Gewässerrandstreifen herzustellen, damit ein Durchwandern entlang des Baches im terrestrischen Bereich möglich ist. Die Lage der Widerlager ist so zu wählen, dass eine Entfernung der Gewässerverbauung möglich bleibt.
- Vermeidung der Entwicklung geeigneter Habitatstrukturen für potenziell zuwandernde Amphibienarten (Laubfrosch, Wechselkröte) im Baufeld; entstehende Mulden, Fahrspuren etc. sind zeitnah zu beseitigen, um die Entstehung von temporären Gewässern und damit das Einwandern von Amphibien in das Baufeld zu vermeiden.
- Anwendung des neuesten und umweltverträglichsten Standes der Technik: Es hat der Einsatz von Baumaschinen und -geräten, die den gesetzlichen Wartungsvorschriften entsprechen, um Boden- und Wasserverunreinigungen mit Treibstoffen und Schmiermitteln zu vermeiden, und eine regelmäßige Wartung und Kontrolle der Maschinen zum Schutz des Gewässers und der Fischfauna zu erfolgen.

5.1.2 Maßnahmen zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität - CEF-Maßnahmen (continuous ecological functionality measures)

Als CEF-Maßnahmen zur Wahrung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität sind im Einzelnen durchzuführen:

- Anpflanzung naturnaher Sträucher angrenzend an die vorhandene Gehölzstruktur auf einem benachbarten Grundstück sowie Entwicklung einer dem Gehölzsaum vorgelagerten Hochstaudenflur und Entwicklung von arten- und blütenreichen Extensivgrünland als Brut- und Nahrungshabitat für die Vogelarten Goldammer, Zaunkönig, Heckenbraunelle und Sumpfrohrsänger sowie deren Unterhalt. Die Maßnahmen sind auf dem städtischen Flurstück 4210/7 (ehemals Flurstück 4210/1), Gemarkung Feldmoching auf einer Fläche von ca. 2500m² vorgesehen.
- Im Bereich des geplanten Vorhabens gehen insgesamt 4 Bäume mit Rindenplatten als potentielle Quartiere für Fledermäuse verloren. Als Ausgleich sind Fledermauskästen im Verhältnis 1:3 (Rundkästen für Höhlenquartiere) oder im Verhältnis 1:1 (Flachkästen für Spaltenquartiere) im näheren Umfeld anzubringen. Die Kästen sind über einen Zeitraum von 10 Jahren ab Beginn des Eingriffs zu sichern und regelmäßig zu warten (jährliche Kontrolle). Als Aufhängungsort ist der bewaldete Teil des Flurstücks 119, Gemarkung Ludwigsfeld vorgesehen.

5.2 Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung

Gemäß Bundesnaturschutzgesetz (§§ 14 und 15 BNatSchG) und Baugesetzbuch (§ 1a Absatz 3 BauGB) sind unvermeidbare Beeinträchtigungen der Funktionalität des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes durch geeignete Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen. Der Ausgleich für den durch den Bebauungsplan vorbereiteten Eingriff in Natur und Landschaft wurde gemäß Leitfaden „Bauen im Einklang mit Natur und Landschaft – Eingriffsregelung in der Bauleitplanung“ des bayerischen Staatsministeriums für Landesentwicklung und Umweltfragen, 2003 (Ergänzte Fassung) ermittelt.

Auf dieser Grundlage wurde ein Kompensationsbedarf von ca. 5040 m² ermittelt. Die bestehende Ausgleichsfläche östlich des Schwabenbächls auf dem Flurstück 3686/24 (Gemarkung Feldmoching) wird durch das Vorhaben teilweise überplant. Hierfür wurde ein zusätzlicher Ausgleichsbedarf von ca. 1560 m² ermittelt.

Es ergibt sich ein Ausgleichserfordernis von insgesamt ca. 6600 m². Die für die artenschutzrechtlich erforderlichen Maßnahmen (siehe Ziffer 5.1.) benötigte Fläche auf dem Flurstück Nr. 4210/7, Gemarkung Feldmoching wird ebenfalls für den flächenhaften Ausgleich herangezogen. Hinzu kommt das Flurstück Nr. 4210/8, Gemarkung Feldmoching, welches als Zufahrt gesichert und als 2-schürige Extensivwiese entwickelt wird. Auf diesen Flächen kann der Ausgleichsbedarf von 2991 m² nachgewiesen werden. Der übrige Ausgleichsbedarf von 3609 m² wird in den Ökokonten der Landeshauptstadt München Schorner Röste (ca. 361 m²) und Schwarzhölzl (ca. 3248 m²) bereitgestellt.

5.3 Gesetzlich geschützte Biotop gemäß Art. 16 BayNatSchG und § 30 BNatSchG

Die Uferbegleitgehölze am Schwabenbächl sind nach Art. 16^o BayNatSchG geschützt und werden durch den Bau der neuen Brücke durchschnitten. Für die betroffene Fläche von 460 m² wird ein funktionaler Ausgleich im Ökokonto Schwarzhölzl (auf dem Flurstück 3438 Gemarkung Feldmoching) nachgewiesen.

Zudem wird ein Teil des Bestandes auf der Ausgleichsfläche östlich des Schwabenbächls auf dem Flurstück 3686/24 (Gemarkung Feldmoching) als Biotop gemäß § 30 BNatSchG eingestuft. Für den durch den Bebauungsplan überplanten Bereich von 325 m² wird ein funktionaler Ausgleich auf dem Flurstück Nr. 4210/7, Gemarkung Feldmoching nachgewiesen, auf dem ebenfalls die CEF-Maßnahmen für die bodenbrütenden Vogelarten durchgeführt werden. Im Bereich der dort geplanten artenreichen Extensivwiese wird auf mindestens 325 m² der Biotoptyp GU651 Artenreiche Flachland Mähwiesen (gemäß Verordnung über die Kompensation von Eingriffen in Natur und Landschaft - BayKompV) hergestellt.

6 Wesentliche Auswirkungen des Bebauungsplans mit Grünordnung

6.1 Verkehrsführung und Verkehrsbelastung

Die Verkehrsführung der Karlsfelder Straße wird an die aktuellen Erfordernisse einschließlich ÖPNV angepasst, die Verkehrssicherheit wird dadurch verbessert. In ihrem neuen Straßenverlauf wird die Karlsfelder Straße als attraktive, leistungsfähige Verbindung sowohl Durchgangsverkehr aus dem bisherigen

nördlichen Teilabschnitt der Karlsfelder Straße wie auch Durchgangs- sowie Ziel- und Quellverkehr aus der Siedlung Ludwigsfeld abziehen. Hierdurch ergibt sich für den Teilabschnitt unmittelbar an der Einmündung in die Dachauer Straße eine Verkehrsmehrung. Die Qualitätsstufe des Knotens an der Dachauer Straße bleibt aber gegenüber der bisherigen Situation gleich.

Durch die Verminderung des Durchgangsverkehrs im bisherigen nördlichen Teilabschnitt der Karlsfelder Straße wird durch die Planung die Verkehrssicherheit insbesondere für Fußgänger*innen sowie für Radfahrer*innen, auch aus der Siedlung an der Berthold-Litzmann-Straße, erhöht.

Außerdem wird eine sichere Fuß- und Radwegeverbindung von der Karlsfelder Straße im Bereich östlich des Schwabenbächls bis zur Dachauer Straße geschaffen.

6.2 Verkehrslärm

Die Umgebungsbebauung der Karlsfelder Straße (neu) ist im Bereich östlich der Dachauer Straße geprägt von Gewerbenutzung, z.T. aber durchsetzt mit Wohnnutzung (Wohnheime in erster Linie für Beschäftigte der umliegenden Gewerbebetriebe unmittelbar nordwestlich der bestehenden Stellplatzanlage). Aufgrund der gemischten Nutzungen in der Umgebung wird die Lärmbelastung eines Mischgebiets betrachtet.

Für das Bebauungsplanverfahren wurde ein schalltechnisches Gutachten erstellt. Der Bebauungsplan setzt ausschließlich öffentliche Verkehrsflächen fest. Die angrenzenden Wohn-, Gewerbe- und Industrieauflähen werden von dem gegenständlichen Bebauungsplan nicht überplant. Flächen zur Errichtung von schutzbedürftigen Nutzungen sind im Planungsgebiet nicht vorgesehen. Nach DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau) wurde der Neubau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Verkehrsflächen nach der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) beurteilt. Darüber hinaus erfolgte eine Untersuchung der Auswirkung der Planung auf die Verkehrslärmsituation in der Nachbarschaft.

Darüberhinausgehende lärmindernde Maßnahmen wie geeigneter Straßenbelag oder die Einrichtung einer Tempo-30-Zone können nicht im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens festgesetzt werden, sondern sind im Vollzug zu prüfen.

6.2.1 Neubau öffentlicher Straßen

Das Planungskonzept beinhaltet ausschließlich die Festsetzung einer öffentlichen Straßenverkehrsfläche, durch welche die altrechtliche Festsetzung der Karlsfelder Straße östlich des Schwabenbächls ergänzt wird. Innerhalb der öffentlichen Verkehrsfläche sind die Fahrbahn sowie ein Fuß- und Zweirichtungsradweg einschließlich der erforderlichen Versickerungsanlagen vorgesehen. Im Zuge des Planvorhabens sind der Neubau sowie ein baulicher Eingriff in die Karlsfelder Straße vorgesehen. Die Karlsfelder Straße soll künftig südöstlich der angrenzenden Stellplatzanlage vorbeiführen. Der Straßenneubau wurde nach 16. BImSchV beurteilt. Die Beurteilungspegel des Neubaus der Verbindungsstraße unterschreiten die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV tags und nachts in der gesamten Nachbarschaft. Der Straßenneubau löst keine negativen Auswirkungen im Sinne der 16. BImSchV in der Nachbarschaft aus, Schallschutzmaßnahmen sind nicht erforderlich.

6.2.2 Auswirkungen des Planvorhabens auf die umgebende Bebauung / Nachbarschaft

Die schalltechnischen Auswirkungen des Planvorhabens für die betroffene Nachbarschaft wurden in einem schalltechnischen Gutachten im Hinblick auf die Verkehrslärmsituation hilfsweise nach den Maßgaben der 16. BImSchV bewertet. Im Sinne der 16. BImSchV gelten Änderungen des Verkehrslärms von weniger als 2,1 dB(A) als nicht wesentlich, sofern die Grenzwerte von 70/60 dB(A) Tag/Nacht nicht erreicht sind. Die Berechnungsergebnisse zeigen, dass die Planung zu keinen wesentlichen negativen Änderungen der Gesamtverkehrslärmsituation in der Nachbarschaft führt. Im Bereich der Wohnbebauungen an der Berthold-Litzmann-Straße und an der Kristallstraße ist durch die Funktionsänderung der Karlsfelder Straße keine Zunahme des Verkehrslärms um mehr als 2,1 dB(A) tags/nachts (ausgehend von Verkehrslärmpegeln von 59/49 dB(A) tags/nachts) zu erwarten. Im Bereich des Wohnheims an der Karlsfelder Straße wird mit der Schutzbedürftigkeit entsprechend eines Mischgebietes mit den Anforderungen 64/54 dB(A) tags/nachts gerechnet. Die Verkehrslärmerhöhung findet hier auf einem Pegelniveau von bis zu 62/54 dB(A) tags/nachts statt. Nach den Maßgaben der 16. BImSchV liegt demnach keine wesentliche Änderung vor, sodass kein Anspruch der betroffenen Nachbarschaft auf Lärmvorsorge entsteht.

6.3 Versickerung

Das anfallende Niederschlagswasser soll versickert werden. Aus Rücksicht auf den lokalen Wasserkreislauf und um weiterhin klimatisch positive Effekte zu haben, soll die Versickerung möglichst oberflächlich über belebte Bodenzonen z.B. über Mulden versickert werden. Aufgrund der beengten Platzverhältnisse ist abweichend auch eine unterirdische Versickerung, beispielsweise mittels Sicker- und Absetzschächten zulässig, soweit dies möglich ist. Andernfalls darf das Wasser in das Schwabenbächl bzw., falls sich im Vollzug die genannten Maßnahmen als unzureichend erweisen, alternativ auch in das Kanalnetz eingeleitet werden.

6.4 Lufthygiene

Durch die Neuplanung wird die Verkehrsführung der Karlsfelder Straße - bis auf den bisherigen Verlauf, der künftig ausschließlich Erschließungszwecken dient - weiter nach Süden, d.h. weg von der bestehenden Wohnnutzung verlegt. Die Situation für die angesprochene Wohnnutzung verbessert sich daher.

6.5 Baumbestand

Aufgrund des Vorhabens müssen ca. 50 Bestandsbäume im Bereich der neuen Brücke über das Schwabenbächl sowie im Verlauf der geplanten Straßenfläche im Bereich der Stellplatzanlage sowie an der Einmündung des Fuß- und Radwegs in die Dachauer Straße gefällt werden. Die betroffenen Bäume befinden sich nicht im Geltungsbereich der Baumschutzverordnung. Die Anzahl der Baumfällungen ist dennoch so gering wie möglich zu halten. Aufgrund der beschränkten Platzverhältnisse und der fehlenden Flächenverfügbarkeit sind keine Ersatzpflanzungen innerhalb des Planungsumgriffs festgesetzt. Die Straßenquerschnitte können nicht so weit reduziert werden, dass Baumpflanzungen im Umgriff sicher ermöglicht werden. Die verkehrlichen Missstände könnten in diesem Fall nicht verbessert werden. Sofern sich in der

Ausführungsplanung Spielräume ergeben, sind Baumpflanzungen anzustreben.

Im Süd-Westen verläuft die geplante öffentliche Straßenverkehrsfläche bzw. der innerhalb dieser vorgesehene Fuß- und Radweg sehr nah entlang dem Gehölzbestand des benachbarten Biotops. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurden mittels schalltomografischer Untersuchungen Wurzelortungen durchgeführt. Das Ergebnis zeigt, dass die benachbarten Bäume unter dem vorgesehenen Fuß- und Radweg wurzeln. Zu deren Schutz kann im bestehenden, asphaltierten Bereich (bestehende Stellplatzanlage) auf der vorhandenen Tragschicht aufgebaut werden. Im unversiegelten Bereich sind bis zu einem Abstand von 2m von der Grundstücksgrenze Maßnahmen wie Wurzelbrücken notwendig. Die Verwendung von Wurzelbrücken führt zu Mehrkosten, ist jedoch notwendig, um eine Wegeverbindung in diesem Bereich bei gleichzeitigem Baumerhalt realisieren zu können. Ein Zurückbleiben der tatsächlichen Wegefläche bis zu einer Mindestbreite von 4,5 m wird in Kauf genommen, um den Baumbestand bestmöglich zu schonen.

Die Waldfläche östlich des Schwabenbächls wird durch die Verkehrsfläche angeschnitten, sodass in diesem Bereich eine Rodung notwendig ist. Es liegen gemäß Bayrischem Waldgesetz keine Versagungsgründe vor, sodass kein Waldausgleich geschaffen werden muss. Die zu rodenden Flächen (in Quadratmeter) sind dem Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten, Ebersberg im Rahmen der Ausführung mitzuteilen.

6.6 Artenschutz

Die Planung hat im Wesentlichen folgende Auswirkungen auf den Artenschutz:

Es erfolgen Eingriffe in Natur und Landschaft durch eine planungsbedingte, erhöhte Versiegelung und andere Beeinträchtigungen hinsichtlich des Natur- und Artenschutzes. Diese werden gemäß der Eingriffs- und Ausgleichsflächenregelung durch entsprechende Ausgleichsmaßnahmen sowie Vermeidungs- und CEF-Maßnahmen ausgeglichen.

Die Landeshauptstadt München gewährleistet die fachgerechte Durchführung der erforderlichen Ausgleichs- sowie Vermeidungs-, und CEF-Maßnahmen im Zuge des Bebauungsplanvollzugs.

7 Gutachten / Untersuchungen

Es liegen folgende Gutachten / Untersuchungen vor:

- Schalltechnische Untersuchung des Büros Möhler+Partner Ingenieure GmbH, Oktober 2024
- Verkehrstechnische Untersuchung des Büros Vössing Ingenieurgesellschaft mbH, April 2024
- Faunistische und botanische Erhebungen des Büros FLORA + FAUNA Partnerschaft, Dezember 2022
- Ergänzung Kartierbericht im Rahmen der Umgriffserweiterung des Büros Dr. Schober – Gesellschaft für Landschaftsplanung mbH, Februar 2024
- Bestandsplan Biotop- und Habitatfunktionen des Büros Dr. Schober – Gesellschaft für Landschaftsplanung mbH, Februar 2024
- Baumbestandsplan des Büros Dr. Schober – Gesellschaft für

Landschaftsplanung mbH, März 2024

- Artenschutzbeitrag des Büros Dr. Schober – Gesellschaft für Landschaftsplanung mbH, September 2024
- Wurzelortungen des Büros Dr. Georges Lesnino, September 2024

8 Finanzierung / Kosten

Durch die Planung wird kein neues Baurecht geschaffen. Insofern finden die Verfahrensgrundsätze zur Sozialgerechten Bodennutzung keine Anwendung.

Das Straßenbauvorhaben Karlsfelder Straße ist ein städtisches Projekt, so dass die Herstellung der Straßenverkehrsfläche inklusive Brückenbau wie auch die Umsetzung der naturschutzfachlichen Maßnahmen durch die Stadt bzw. von ihr beauftragte Dritte erfolgen. Für den Ausbau der Straßenverkehrsflächen und der darin vorgesehenen Fuß- und Radwege einschließlich Entwässerung und Beleuchtung sowie für die vorgesehenen naturschutzfachlichen Maßnahmen sind Mittel in Höhe von insgesamt ca. 8.000.000 € erforderlich, wobei der Anteil für die naturschutzfachlichen Maßnahmen nur in einer Größenordnung von ca. 150.000 € veranschlagt wird.

Die für das Vorhaben notwendigen Flächen wurden zu einem großen Teil bereits in der Vergangenheit erworben (siehe Ausführungen unter Ziffer 2.4). Aufgrund der neuen Trassenführung (neue Brücke), der breiteren Straßenverkehrsfläche und der Erweiterung des Umgriffs werden weitere Flächen von der MAN benötigt. Dieser weitere Flächenerwerb erfordert einen ergänzenden Erwerbsvertrag zwischen Landeshauptstadt München und MAN, welcher derzeit verhandelt wird.

9 Daten zum Bebauungsplan

Geltungsbereich des Bebauungsplans:	ca. 10.500 m ²
Verkehrsfläche:	ca. 10.500 m ²