

Gemeinde	Gauting Lkr. Starnberg
Vorhabenbezogener Bebauungsplan	Nr. 201 / GAUTING für einen Teilbereich am Bahnweg
Vorhabenträger	BHB Projektgesellschaft Gauting GmbH & Co. KG Nördliche Münchner Straße 9c, 82031 Grünwald
Entwurf	Arclantis GmbH, Nördliche Münchner Straße 9c, 82031 Grünwald
Planung	PV Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München Körperschaft des öffentlichen Rechts Arnulfstraße 60, 3. OG, 80335 München Tel. +49 (0)89 53 98 02 - 0, Fax +49 (0)89 53 28 389 pvm@pv-muenchen.de www.pv-muenchen.de
Bearbeitung	Schwander, Vachev
Aktenzeichen	GAU 2-263
Plandatum	25.11.2025 (geänderter Entwurf)

Begründung

Inhaltsverzeichnis

1.	Anlass und Ziel der Planung	3
2.	Plangebiet	3
2.1	Lage und Erschließung	3
2.2	Bebauung und Nutzungen.....	4
2.3	Denkmalschutz.....	5
2.4	Vegetation.....	5
2.5	Artenschutz	6
2.6	Emissionen	7
2.7	Wasserwirtschaft.....	7
3.	Planungsrechtliche Voraussetzungen	8
3.1	Ziele der Raumordnung.....	8
3.2	Raumordnerisches Entwicklungskonzept München Südwest (ROEK).....	9
3.3	Flächennutzungsplan	9
3.4	Bebauungspläne und Satzungen.....	10
3.5	Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK)	11
3.6	Sanierungsgebiet	12
3.7	Genehmigter Vorbescheid.....	13
3.8	Städtebauliches Konzept des vorhabenbezogenen Bebauungsplans.....	14
3.9	Maßnahme der Innenentwicklung.....	18
4.	Planinhalte	18
4.1	Art der baulichen Nutzung	18
4.2	Maß der baulichen Nutzung	20
4.3	Überbaubare Grundstücksfläche, Bauweise und Abstandsflächen.....	22
4.4	Stellplätze und Nebenanlagen.....	26
4.5	Bauliche Gestaltung	30
4.6	Verkehr und Erschließung	30
4.7	Grünordnung, Eingriff, Ausgleich.....	31
4.8	Artenschutz	32
4.9	Immissionsschutz	33
4.10	Klimaschutz, Klimaanpassung, Klimaresilienz	38

Anlagen

1. Mobilitätskonzept Mooritz in Gauting, team red Deutschland GmbH, [01.04.2025](#)
2. Schalltechnische Verträglichkeitsuntersuchung, Ingenieurbüro Greiner, Bericht Nr. [225033 / 5 vom 25.11.2025](#)
3. Erschütterungs- und Sekundärluftschalltechnische Untersuchung, imb-dynamik GmbH, Projekt-Nr. [B432521d vom 04.06.2025](#)
4. Naturschutzfachliche Abschätzung zum Artenschutz [mit ergänzender Bestandskartierung](#), Planungsbüro Zickler, [13.11.2025](#)
5. [Bodenuntersuchung mit Einschätzung der Versickerungsfähigkeit](#), GHB Consult, [23.10.2025](#)

1. Anlass und Ziel der Planung

Die Gemeinde Gauting verfügt für den Bereich rund um den Pippinplatz über einen rechtsgültigen Bebauungsplan aus den 1970er Jahren. Aufgrund seines Alters und der inzwischen geänderten städtebaulichen Ziele und gesetzlichen Vorgaben ist er jedoch nicht mehr **uneingeschränkt** geeignet, die städtebauliche Entwicklung zu steuern. Daher ist die Gemeinde Gauting bereit, diesen Bebauungsplan **partiell** zu ersetzen, sobald und soweit sie dies als städtebaulich erforderlich erachtet.

Auf dem Grundstück Bahnweg 2 (Plangebiet) steht ein Gebäude aus den 1940er Jahren, das aufgrund seines baulichen Zustands nicht mehr erhaltenswert ist. Da das Grundstück aufgrund seiner Nähe zum Bahnhof Gauting eine sehr gute Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln aufweist, besteht ein hohes Potential für eine flächensparende Innenentwicklung **und Nachverdichtung**. Andererseits ist das Grundstück durch den Bahnverkehr Lärmemissionen (**primärer und sekundärer Luftschall**) ausgesetzt, auf die der bestehende Bebauungsplan nur unzureichend reagiert.

Im Jahr 2023 ist der Grundstückseigentümer an die Gemeinde mit einem Vorhaben herangetreten, auf dem Grundstück Wohnungen für besondere Nutzergruppen (Studierende, Auszubildende, Berufsanfänger und Beschäftigte in sog. Engpassberufen) zu errichten. Das Vorhaben sieht eine Nachverdichtung in die Höhe entlang der Bahnlinie vor. Auch soll durch das Vorhaben der Fahrradverkehr und die Elektromobilität gefördert werden und die Grünfläche an der Böschung zum Pippinplatz attraktiv gestaltet werden. Damit werden die städtebaulichen Leitziele des **Raumordnerisches Entwicklungskonzept München Südwest (ROEK)**, des Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzept (ISEK) **und die Sanierungsziele des Sanierungsgebiets "Gauting Ortsmitte und Bahnhofsumfeld"** umgesetzt, wobei die Ziele des ISEK analog auf das Plangebiet angewendet werden, da das Plangebiet knapp außerhalb des dortigen Untersuchungsbereichs liegt.

Da das Vorhaben den städtebaulichen Zielen der Gemeinde entspricht, jedoch im Rahmen des rechtsgültigen Bebauungsplans nicht verwirklicht werden kann, hat der Bauausschuss am 18.06.2024 beschlossen, einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan auf Grundlage des Vorhaben- und Erschließungsplans des Grundstückseigentümers aufzustellen. Der Grundstückseigentümer hat diesbezüglich mit Datum vom 13.06.2024 einen entsprechenden Antrag gestellt.

2. Plangebiet

2.1 Lage und Erschließung

Das Plangebiet befindet sich im Hauptort Gauting westlich der Bahnlinie München – Tutzing und südlich des Pippinplatzes auf der Rückseite des Bahnhofs. Es umfasst die beiden Grundstücke Fl. St. Nr. 554 und 1413/11 und hat eine Größe von ca. 2.530 m². Zum Pippinplatz im Norden besteht aufgrund des Geländeeinschnitts der Bahnunterführung ein Höhenunterschied von ca. 3 m, der durch eine Böschung auf Fl. St. 1413/11 überwunden wird; der südliche Teil des Plangebietes **verfügt ebenfalls über einen uneinheitlichen Geländeverlauf, der zur benachbarten Bebauung im Westen und Süden auch nochmals ansteigt**. Daher wird im Rahmen der Planung ein Höhenbezugspunkt zur Vermessung der Wandhöhe ausdrücklich festgelegt werden.

Über die angrenzenden Verkehrsflächen, den Pippinplatz im Norden und den Bahnweg im Osten, ist das Plangebiet verkehrlich und technisch erschlossen. Es liegt eine Wasser-, Löschwasser-, und Gasversorgung an, zudem ist das Grundstück mit Telekommunikationsleitungen erschlossen. [Es besteht ebenfalls bereits ein Anschluss an das öffentliche Schmutzwasserkanalnetz des Würmtal-Zweckverbandes. Das Hydrantennetz entspricht dem DVGW-Arbeitsblatt W 405; die Versorgung mit Löschwasser ist damit sichergestellt.](#)

Da der Pippinplatz deutlich tiefer liegt, ist eine direkte Grundstückszufahrt jedoch nur über den Bahnweg möglich. Dieser ist [öffentlich gewidmet \(beschränkt auf Anliegerverkehr\)](#), jedoch aufgrund seiner geringen Breite [und der fehlenden durchgängigen Befahrbarkeit weiter südlich des Vorhabengrundstücks](#) nicht für hohe Verkehrsaufkommen ausgelegt.

Über die Bahnhofstraße und die Unterbrunne Straße ist eine Anbindung an das übergeordnete Straßennetz (Staatsstraße St 2349) gegeben. Durch die unmittelbare Nähe zum Bahnhof Gauting ist das Plangebiet sehr gut an den öffentlichen Nahverkehr angeschlossen. Dort befinden sich in wenigen Gehminuten neben der S-Bahnlinie 6 (Tutzing – München – Ebersberg) auch zahlreiche Buslinien mit Verbindungen nach Planegg, Weßling, Fürstenried West, Großhadern, Buchendorf und Unterbrunn.

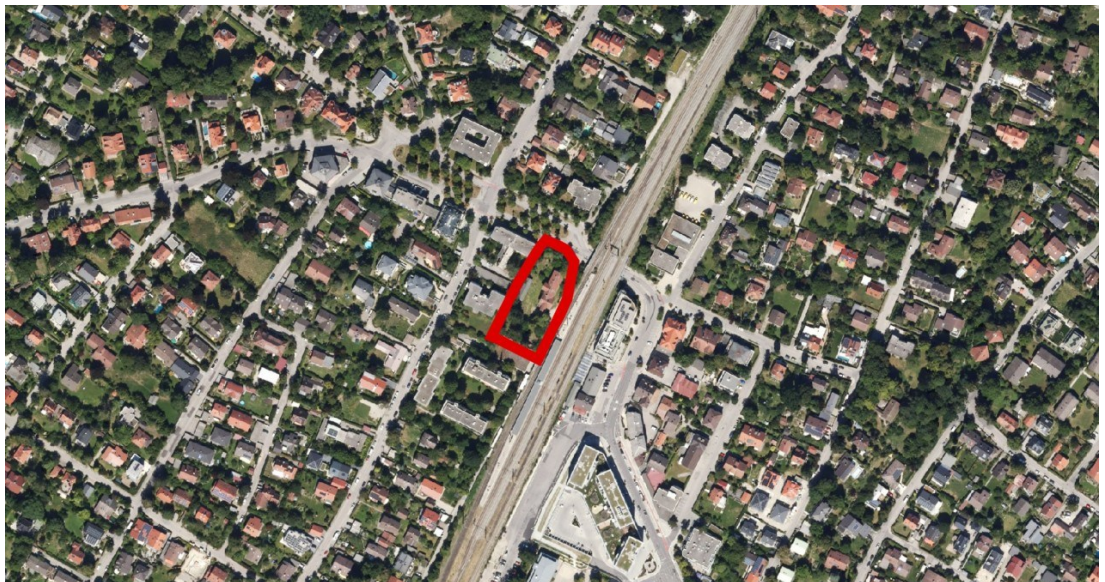


Abb. 1 Plangebiet, ohne Maßstab, Quelle: Bayerische Vermessungsverwaltung, Stand 2023

2.2 Bebauung und Nutzungen

Im Plangebiet befindet sich gegenwärtig ein längs der Bahn ausgerichtetes zweigeschossiges Gebäude (GR ca. 260 m²) mit Satteldach und Nebenanlagen aus den 1940er Jahren, das aufgrund seines baulichen Zustands nicht erhalten werden kann.



Abb. 2 Bestandsgebäude Bahnweg 2 und Gehölzbestand Böschung im Norden. Quelle: BHB

Die nähere Umgebung ist **im Wesentlichen** durch Wohnnutzung geprägt, **in den EG-Zonen insbesondere im Bereich des Pippinplatzes** sind **jedoch auch** Handel und Dienstleistungen vorhanden. Bei den angrenzenden Gebäuden handelt es sich um vier- bis fünfgeschossige Wohngebäude aus den 1960er und 1970er Jahren, teils mit kleineren Geschäftseinheiten im EG.



Abb. 3 Bestandsgebäude auf den angrenzenden Grundstücken: Parkstraße 7-9 (links), Parkstraße 3 (Mitte) und Pippinplatz 9 (rechts). Quelle: BHB

2.3 Denkmalschutz

Etwa 100 m nordwestlich des Plangebiets an der Germeringer Straße 2 befindet sich ein zweigeschossiger Zeltdachbau aus dem Jahr 1909, der als Baudenkmal (D-1-88-120-8) eingetragen ist.

Archäologische Fundstellen werden im Geltungsbereich nicht vermutet. Auf die ungeachtet dessen nach Art. 8 BayDSchG bestehende Meldepflicht an das Landesamt für Denkmalpflege oder die Untere Denkmalschutzbehörde beim Landratsamt bei evtl. zu Tage tretenden Bodenfunden wird hingewiesen.

2.4 Vegetation

An den nördlichen und westlichen Grenzen des Plangebietes ist Baum- und Gehölzbestand vorhanden. **Dieser wurde durch das Planungsbüro Samy Freiraumarchitektur detailliert aufgenommen und dokumentiert.**

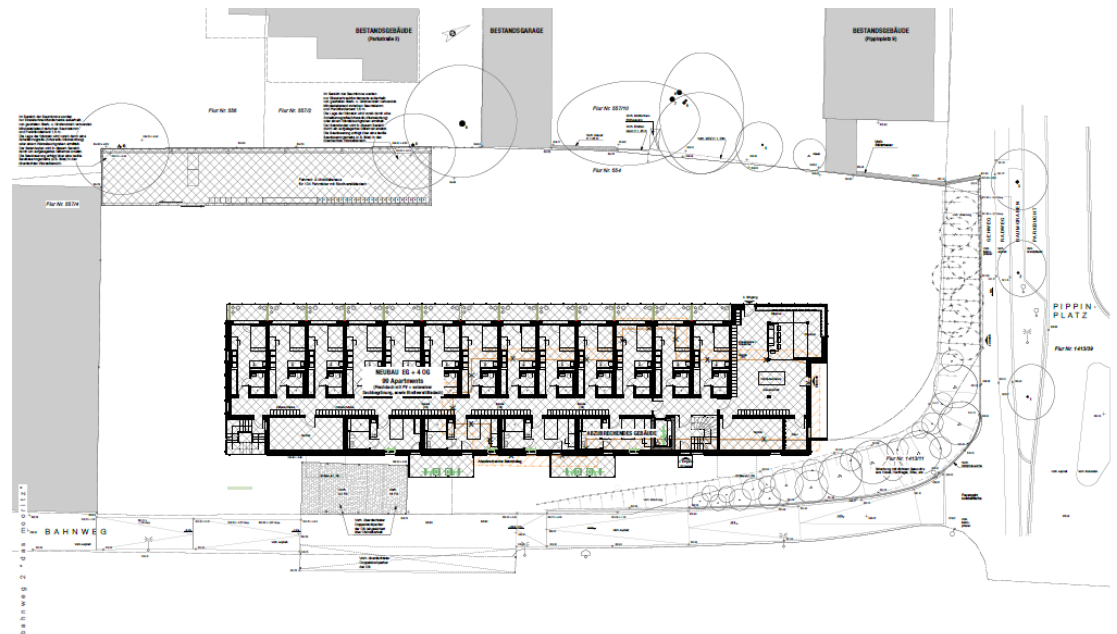


Abb. 4 Baumbestandsplan 02.12.2025. Quelle: Samy Freiraumarchitektur

2.5 Artenschutz

Der besondere Artenschutz nach § 44 BNatSchG ist ohne zeitliche Beschränkung zu beachten. Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 2 und 3 BNatSchG sind erhebliche Störungen wild lebender Tiere der geschützten Arten während ihrer Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauer-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten, sowie die Beschädigung, Naturentnahme oder Zerstörung ihrer Fortpflanzungs- oder Ruhestätten grundsätzlich verboten. Es ist sicher zu stellen, dass keine brütenden Vögel oder andere geschützte Tierarten (Fledermäuse) von den Maßnahmen betroffen sind.

Im Rahmen des Vorsorgeprinzips wurde daher im Vorfeld der Planung eine naturschutzfachliche Abschätzung zum Artenschutz mit ergänzender Bestandskartierung durch das Planungsbüro Zickler erstellt (siehe Anlage 4). Das Gutachten überprüft, ob möglicherweise gemeinschaftsrechtlich geschützte Arten vom Vorhaben betroffen sein können und formuliert Empfehlungen zur Vermeidung potenzieller artenschutzrechtlicher Beeinträchtigungen. Dies betrifft folgende Artengruppen:

- Fledermäuse
- Vögel
- Reptilien
- Amphibien

Ebenfalls werden Empfehlungen im Hinblick auf die geplante zeitliche Umsetzung von Baumaßnahmen unter Berücksichtigung der relevanten Aktivitätszeiträume der potenziell vorkommenden Tierarten abgegeben.

Die Maßnahmen werden im Bebauungsplan entsprechend hinweislich aufgenommen (siehe 4.8 Artenschutz), ihre Umsetzung im Durchführungsvertrag entsprechend vertraglich vereinbart.

2.6 Emissionen

2.6.1 *Lärm*

Das Planvorhaben liegt im unmittelbaren Einwirkungsbereich der Schienenverkehrsgeräusche der Bahnstrecken 5504 (Regionalverkehr) und 5540 (S-Bahn) sowie der Straßenverkehrsgeräusche Bahnhofplatz bzw. Pippinplatz. Da mit erheblichen Lärmbelastungen zu rechnen ist, wurde eine schalltechnische Verträglichkeitsuntersuchung beauftragt (siehe Anlage 2). Dabei wurden neben den Verkehrsgeräuschen auch die Anlagengeräusche durch die geplanten Pkw-Stellplätze, den Betrieb von Luftwärmepumpen im Freibereich, sowie die in der Nachbarschaft vorhandenen gewerblichen Nutzungen (Getränkemarkt und Laden am Pippinplatz, Kino- und Geschäftsgebäude und Postareal) berücksichtigt.

Im Gutachten wurden die auftretenden Schallimmissionen anhand der einschlägigen Regelwerke ermittelt und beurteilt. Ebenso wurden geeignete Schallschutzmaßnahmen vorgeschlagen, die im Bebauungsplan festgesetzt werden (siehe Kapitel 4.9)

2.6.2 *Erschütterungen*

Die vorbeifahrenden Züge tragen in das Erdreich und damit in die Gründung des Gebäudes Körperschallwellen ein, die von den späteren Nutzern als Erschütterungen bzw. als sogenannter „sekundärer Luftschall“ wahrgenommen werden können. Es ist daher sicherzustellen, dass

- die in der geplanten Bebauung gegebenen sekundären Luftschall- und Erschütterungsimmissionen die Grenzwerte der einschlägigen Richtlinien einhalten, und
- die Eigentümer/ Nutzer unter Berücksichtigung konstruktiver Aspekte möglichst wenig bzw. keinen wahrnehmbaren Immissionen ausgesetzt werden.

Dafür wurde durch das Ingenieurbüro imb-dynamik eine Erschütterungs- und sekundärschalltechnische Untersuchung durchgeführt (siehe Anlage 3). Dabei wurden Messungen der Erschütterungsemissionen im Plangebiet durchgeführt und geeignete Maßnahmen empfohlen (siehe 4.9).

2.7 Wasserwirtschaft

2.7.1 *Niederschlagswasserbeseitigung*

Zum Nachweis der Aufnahmefähigkeit des Untergrundes für gesammeltes Niederschlagswasser wurde am 23.10.2025 ein Sickertest durch das Büro GHB Consult durchgeführt (siehe Anlage 5). Er bestätigt, dass eine Versickerung innerhalb des Plangebietes in den natürlichen Kies aufgrund des festgestellten Wasserdurchlässigkeitsbeiwertes im Rahmen der geltenden Richtlinien möglich ist.

Für die gezielte Versickerung von gesammeltem Niederschlagswasser ist grundsätzlich eine wasserrechtliche Erlaubnis durch die Kreisverwaltungsbehörde erforderlich. Auf diese kann verzichtet werden, wenn bei der Einleitung in das Grundwasser (Versickerung) die Voraussetzungen der erlaubnisfreien Benutzung im Sinne der Niederschlagswasserfreistellungsverordnung (NWFreiV) mit den Technischen Regeln für das schadloze Einleiten von gesammeltem Niederschlagswasser in das Grundwasser (TRENGW) erfüllt sind. Nach den vorliegenden Erkenntnissen ist eine gezielte

Versickerung von gesammeltem Niederschlagswasser (z.B. Rigolen oder Mulden) jedoch nicht erforderlich (vgl. Sickertest).

2.7.2 Starkregenereignisse

Durch Starkregenereignisse kann es auch fernab von Gewässern zu Überflutungen kommen. Das Plangebiet liegt nach Auskunft des Umweltatlas Bayern außerhalb von Geländesenken und potentiellen Aufstaubereichen. Ein potentieller Fließweg bei Starkregen mit mäßigem Abfluss verläuft entlang des Bahnwegs. Überflutungsgefahren auf dem Baugrundstück sind daher nicht zu erwarten.

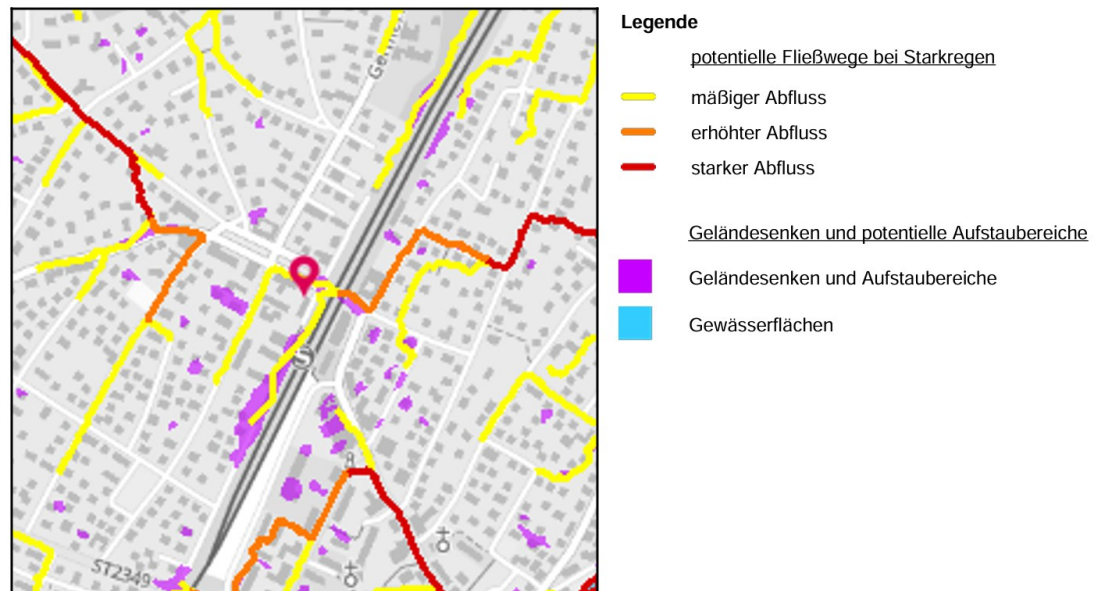


Abb. 5 Hinweiskarte Oberflächenabfluss und Sturzfluten,
Quelle: Umweltatlas Bayern:Naturgefahren

3. Planungsrechtliche Voraussetzungen

3.1 Ziele der Raumordnung

Bauleitpläne sind an die Ziele der Raumordnung anzupassen, die im Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) und dem Regionalplan München (RP14) als verbindliche Ziele (Z) oder Grundsätze (G), die der Abwägung bedürfen, festgelegt sind.

Für den hier vorliegenden Bebauungsplan sind insbesondere folgende Festlegungen des LEP und des RP14 relevant:

- Gemäß LEP 3.2 (Z) sind in den Siedlungsgebieten die vorhandenen Potenziale der Innenentwicklung vorrangig zu nutzen.
- Gemäß LEP 2.2.7 (G) sollen Verdichtungsräume so entwickelt und geordnet werden, dass (...) sie Wohnraumangebot in angemessenem Umfang für alle Bevölkerungsgruppen sowie die damit verbundene Infrastruktur bereitstellen (...); der nicht motorisierte Verkehr durch Ausweitung und Aufwertung des Rad- und Fußwegenetzes gestärkt werden (...);
- Gemäß RP14 B.II.1.2 (G) soll die Siedlungsentwicklung flächensparend erfolgen.
- Gemäß RP14 B.II.3.2 (Z) ist die Nutzung bestehender Flächenpotentiale für eine

stärkere Siedlungsentwicklung vorrangig auf zu Fuß oder mit dem Rad erreichbare Haltepunkte des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV), bei angemessen verdichteter Bebauung, zu konzentrieren.

Bei der vorliegenden Planung soll auf einer zentralen innerörtlichen Brachfläche in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs eine Wohnnutzung für besondere Bevölkerungsgruppen (Studierende, Auszubildende, Berufsanfänger sowie Beschäftigte in sog. Engpassberufen) ermöglicht werden. Es handelt sich um eine klassische Maßnahme der Innenentwicklung, die eine flächensparende Siedlungsentwicklung an einem SPNV-Haltepunkt vorsieht. Durch die Planung werden die entsprechenden Ziele und Grundsätze der Raumordnung beachtet und umgesetzt.

3.2 Raumordnerisches Entwicklungskonzept München Südwest (ROEK)

Die Gemeinde Gauting hat mit sieben Nachbarkommunen das Raumordnerische Entwicklungskonzept München Südwest (ROEK) erstellt. Dieses nennt unter 3.3.1 Mittelfristige Entwicklungsziele der Gemeinde Gauting u.a. folgende städtebaulichen Zielsetzungen:

- Entwicklung und Aufwertung des S-Bahnhofsumfeld Gauting (...)
- Ausbildung kompakterer Stadtkörper und klarere Stadträume durch (urbane) Innenentwicklung, bei gleichzeitigem Erhalt des Hauptortes Gauting als klar erkennbaren Ort und
- die Förderung spezieller Wohnformen (...)

Das ROEK ist bei der Aufstellung von Bebauungsplänen als von der Gemeinde beschlossenes städtebauliches Entwicklungskonzept zu berücksichtigen. (§ 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB)

3.3 Flächennutzungsplan

Die Gemeinde Gauting verfügt über einen Flächennutzungsplan (FNP), der am 06.02.1990 rechtswirksam wurde. Dort wird das Plangebiet als Allgemeines Wohngebiet nach § 4 BauNVO dargestellt. Nördlich und östlich grenzen Verkehrsflächen an, im Süden ein Reines Wohngebiet nach § 3 BauNVO. Eine Anpassung des Flächennutzungsplans ist für das vorgesehene Nutzungsspektrum nicht erforderlich.

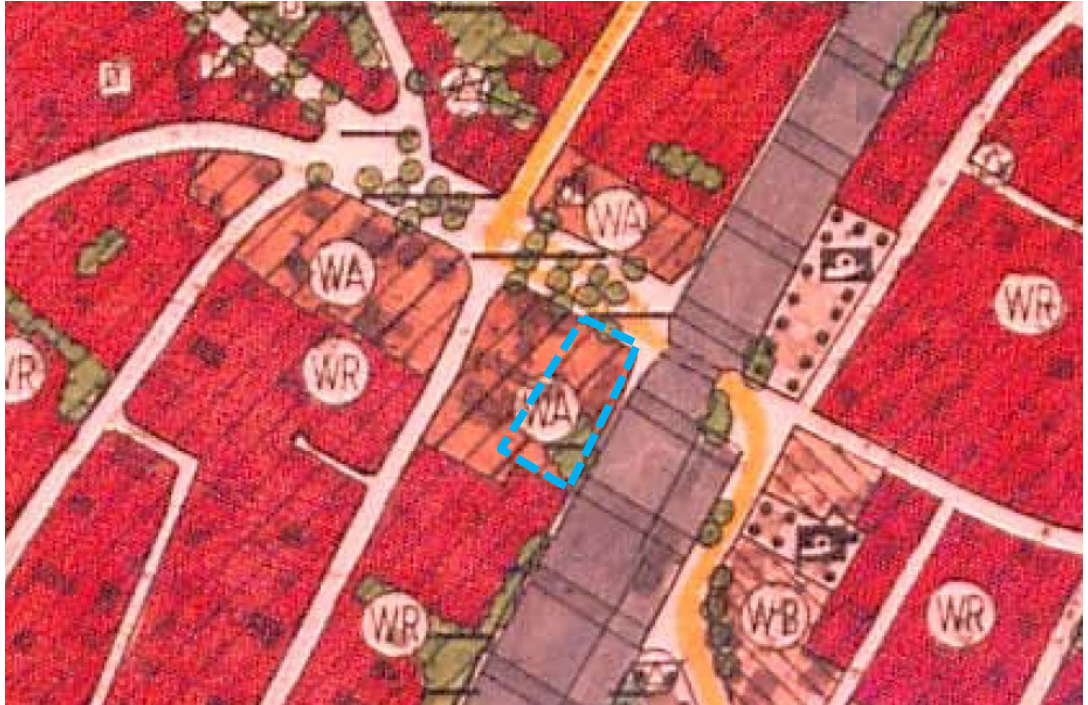


Abb. 6 Ausschnitt aus dem wirksamen FNP vom 06.02.1990, Plangebiet (türkis), ohne Maßstab

3.4 Bebauungspläne und Satzungen

Das Plangebiet liegt im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 50 / GAUTING für den Pippinplatz, i.d.F. vom 26.06.1969, rechtskräftig mit Bekanntmachung vom 14.10.1971.

Dieser setzt als Art der baulichen Nutzung ein allgemeines Wohngebiet (WA) fest. Das Maß der baulichen Nutzung ist durch eine Geschossflächenzahl (GFZ) von 1,0 und eine zwingende Anzahl von drei Geschossen festgesetzt. Die Wandhöhe wird auf max. 9,5 m begrenzt, als Dachform wird ein Flachdach festgesetzt.

Die Baugrenzen bilden einen langgestreckten Bauraum parallel zur Bahnlinie der den Bestand und eine Erweiterung nach Süden umfasst. Aufgrund des relativ engen bestandsbezogenen Bauraums von ca. 600 m² ist ein Ausnutzen der GFZ von 1,0 **bei Einhaltung des bestehenden Bauraums** jedoch nicht möglich.

Darüber hinaus sind Flächen für Gemeinschaftsgaragen an der südlichen und westlichen Grenze des Plangebiets festgesetzt, **die nach heutigen Maßstäben die Längenbegrenzung für eine Grenzbebauung ohne Einhaltung von Abstandsflächen im Sinne der BayBO überschreiten würden.**



Abb. 7 Auszug aus dem BP Nr. 50 / GAUTING, i.d.F. vom 26.06.1969, Plangebiet (türkis) o.M.

3.5 Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK)

Das Plangebiet liegt zwar knapp außerhalb des Untersuchungsgebietes des Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzepts (ISEK) des Architekturbüros Schreiber aus dem Jahr 2019. Dennoch sind die Ergebnisse als Orientierung übertragbar. Als Schwächen werden insbesondere die hohe Verkehrsbelastung und die mangelhafte Fußgängerunterführung (ISEK S.74) genannt. Als Ziele sind die Verbesserung der Fuß- und Radwegverbindungen, sowie der Grünvernetzung vorgeschlagen (ISEK, S. 79).

Als Leitziele schlägt das ISEK folgende, für das Plangebiet relevante Leitziele vor:

- Handlungsfeld Nutzungsfaktor und Dichte
Bereitstellung bedarfsgerechter und bezahlbarer Wohnraumangebote durch Umnutzung und Nachverdichtung im baulichen Bestand in der Ortsmitte.
Angemessene Dichtestrukturen entwickeln und weiterdenken.
- Handlungsfeld Städtebau, öffentlicher Raum, Grünräume
Verbesserung der Wegebeziehungen und Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum durch Neuordnung und Gestaltung von attraktiven Plätzen und Straßenräumen zum Verweilen.
Ökologische Aufwertung und Stärkung der bestehenden Grünstrukturen in der Ortsmitte Gautings.
- Handlungsfeld Energie und Klimaschutz
Energieeffiziente Techniken einsetzen.
Schaffung von Grün- und Wasserachsen zur Aufnahme von Niederschlagswasser
- Handlungsfeld Verkehr und Erschließung
Elektromobilität entwickeln, Verbesserung der Rad- und Fußgängerinfrastruktur.
Steigerung der Bedeutung des Radverkehrs für die Alltagsnutzung.

Die Ergebnisse eines von der Gemeinde beschlossenen städtebaulichen Entwicklungskonzeptes oder einer von ihr beschlossenen sonstigen städtebaulichen Planung sind nach § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB explizit städtebauliche Belange, die bei der Aufstellung von Bebauungsplänen zu berücksichtigen sind. Auch wenn das ISEK hier nicht unmittelbar im Bereich des Plangebietes gilt, macht sich die Plangeberin die Ziele hier zu eigen und überträgt sie auch auf das Plangebiet.

3.6 Sanierungsgebiet

Das Plangebiet liegt im Geltungsbereich des förmlich festgesetzten Sanierungsgebietes "Gauting Ortsmitte und Bahnhofsumfeld". In der Begründung zur Satzung werden Mängel und Konfliktbereiche festgestellt und Sanierungsziele festgelegt.

Im Untersuchungsgebiet bestehen städtebauliche Missstände in Form gestalterisch und funktional mangelhafter Gebäude- und Freiraumstrukturen. Ungenutzte oder unzureichend genutzte Flächen, städtebauliche Unordnung sowie Defizite in der verkehrlichen Erschließung und der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum beeinträchtigen die städtebauliche Entwicklung. Nutzungskonflikte sowie ein Mangel an Grün- und Erholungsflächen verschärfen die Situation zusätzlich.

Ziel der Sanierungsmaßnahme ist die städtebauliche Aufwertung des Quartiers durch bauliche und funktionale Erneuerung. Dazu gehören die Verbesserung der Gebäudesubstanz, die qualitätsvolle Gestaltung des öffentlichen Raums, die Optimierung der Erschließung und die Förderung stadtverträglicher Nutzungen. Die Sicherung sozialer Strukturen sowie die Stärkung des Wohnstandorts und der Nahversorgung stehen dabei ebenso im Fokus wie die Förderung von Umwelt- und Klimabelangen.

Die Leitziele des Sanierungsgebietes für Nutzungsstruktur und Dichte (vgl. Begründung zur Sanierungssatzung Ziff. 3.3) umfassen u.a.:

- Stärken, Sichern der Ortsmitte Gauting durch Nutzungsvielfalt und Weiterentwickeln der Versorgungsfunktion
- Nutzungsstruktur und Bedarfe durch Innenentwicklung anpassen und zusammenführen
- Behutsame und abschnittsweise Entwicklung von Potentialen unter besonderer Berücksichtigung der lokalen Maßstäbe und stadtgestalterischer Qualitäten
- Bereitstellung bedarfsgerechter und bezahlbarer Wohnraumangebote durch Umnutzung und Nachverdichtung im baulichen Bestand in der Ortsmitte
- Maßvolle Erschließung von Reserveflächen - Sicherung und Weiterentwicklung der innerörtlichen wertvollen Grünstrukturen | Grüne Trittsteine
- Angemessene Dichtestrukturen entwickeln und weiterdenken.

Die Planung entspricht diesen Zielen. Die Ergebnisse eines von der Gemeinde beschlossenen städtebaulichen Entwicklungskonzeptes oder einer von ihr beschlossenen sonstigen städtebaulichen Planung sind nach § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB explizit städtebauliche Belange, die bei der Aufstellung von Bebauungsplänen zu berücksichtigen sind. Es handelt sich um eine Maßnahme der baulich funktionalen Erneuerung; das Vorhabengrundstück hat bislang als Brache mit Leerstand keinerlei Beitrag zu den Sanierungszielen geleistet. Durch die Wiedernutzbarmachung einer seit langer Zeit bestehenden innerörtlichen Brachfläche wird somit ein städtebaulicher Missstand behoben.



Abb. 8 Umgriff Sanierungsgebiet, Plangebiet (türkis) o.M.

3.7 Genehmigter Vorbescheid

Für das Plangebiet liegt **zwar** ein genehmigter und bis zum 17.04.2027 verlängerter Vorbescheid auf Grundlage des rechtsgültigen Bebauungsplans vor, **der** eine dreigeschossige Bebauung mit einer großen, vom Pippinplatz erschlossenen Tiefgarage mit insgesamt 31 Stellplätzen vorsieht.

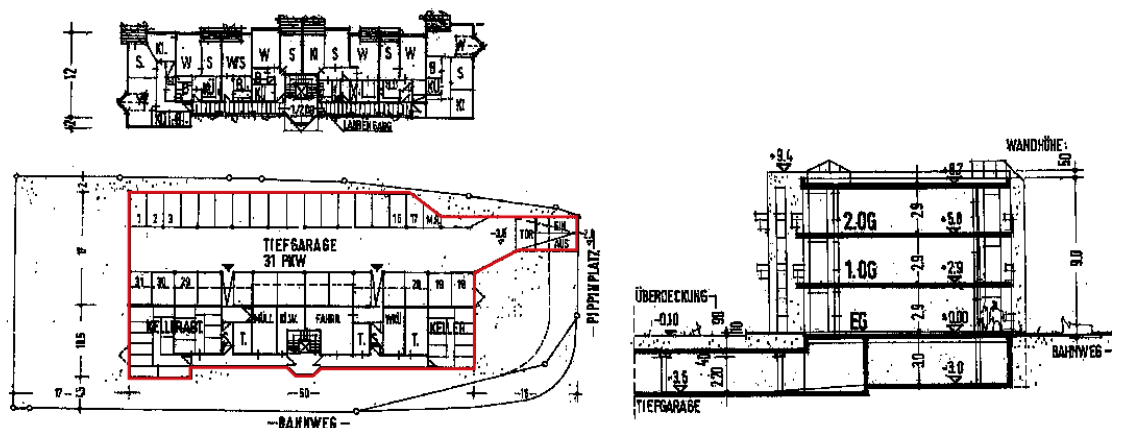


Abb. 9 Genehmigter Vorbescheid, verlängert bis 17.04.2027, ohne Maßstab

Der Bebauungsvorschlag entspricht jedoch weniger den städtebaulichen Zielen der Gemeinde, insbesondere in Hinblick auf folgende Leitziele des ISEK, [als das Vorhaben, das Gegenstand der jetzigen Bauleitplanung ist](#):

- Verdichtung in die Höhe und nur Begrenzung der Versiegelung
- Schaffung von bezahlbarem Wohnraum
- Förderung des Rad- und Fußgängerverkehrs und der Elektromobilität

[Die Gemeinde und die Vorhabenträgerin sind sich daher einig, dass die im Vorbescheid genehmigte Maßnahme städtebaulich nicht vorzugswürdig ist.](#)

3.8 Städtebauliches Konzept des vorhabenbezogenen Bebauungsplans

Daher wurde vom Grundstückseigentümer in enger Abstimmung der Gemeinde Gauting ein neues, zeitgemäßes städtebauliches Konzept entwickelt, das sich an den Leitziele des ISEK und den Sanierungszielen des Sanierungsgebiets ausrichtet und diese umsetzt. Da im Projekt im Sinne der Schwammstadtprinzipien (analog der Funktionsweise intakter Moore, die durch ihre Wasserspeicherkapazität eine positive Klimawirkung entfalten) errichtet werden soll und soweit technisch möglich Paludibaustoffe (sogenannte Moorbaustoffe) zum Einsatz sollen, wurde der Projektname „Mooritz“ gewählt.

Das städtebauliche Konzept wurde am 18.06.2024 dem Bauausschuss des Gemeinderats Gauting vorgestellt und als Grundlage für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan beschlossen.

3.8.1 Handlungsfeld Nutzungsfaktor und Dichte

Das neue Konzept sieht einen langgestreckten fünfgeschossigen Baukörper mit den Abmessungen 56,5 m x 12,5 m vor, der parallel zur Bahn ausgerichtet ist. Auf den Längsseiten des Gebäudes sind jeweils ca. 2 m tiefe Anbauzonen geplant, die auf der [West- und Ostseite des Bauraums](#) eine zweite Haut aus Balkonen und Fassadenbegrünung schaffen.

Mit einer Wandhöhe ca. 15,1 m bleibt der Baukörper dabei [sowohl](#) unter der [absoluten](#) Höhe der südlich angrenzenden Wohnbebauung [als auch unter der Wandhöhe dieser Wohnbebauung](#); durch den Höhengsprung tritt er zum Pippinplatz jedoch stärker in Erscheinung und wird daher zu dieser Seite auf 4 Geschosse abgestaffelt.

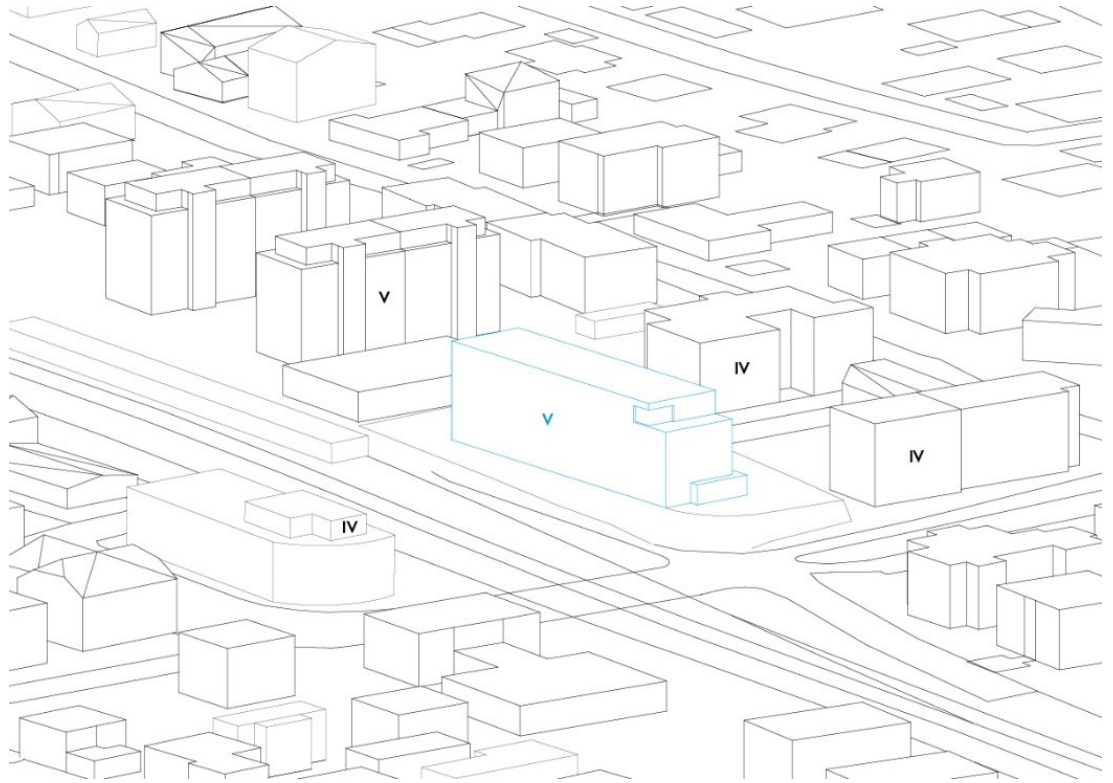


Abb. 10 Städtebauliches Konzept: Höhenentwicklung, ohne Maßstab, Quelle: BHB

Die größere Kubatur nimmt die Körnung östlich der Bahnlinie um den Bahnhofplatz auf und bildet dafür einen adäquaten Abschluss. Die vorgesehene Bebauung bietet dabei eine deutlich bessere abschirmende Wirkung als die ursprüngliche dreigeschossige Planung.



Abb. 11 Städtebauliches Konzept: Schwarzplan, ohne Maßstab, Quelle: BHB

3.8.2 Handlungsfeld Städtebau, Öffentlicher Raum und Grünräume

Im Vergleich zu den Nachbargebäuden springt der vorgesehene Baukörper vom Pippinplatz deutlich zurück. Durch großflächige Verglasung und die Anordnung eines Gemeinschaftsraums öffnet sich das Gebäude zum Platz und zur anschließenden Unterführung und wertet diese auf. Die bestehende Böschung wird als Landschaftstreppe mit intensiver Begrünung gestaltet und bietet so eine wertvolle Aufenthaltsfunktion in der Ortsmitte.

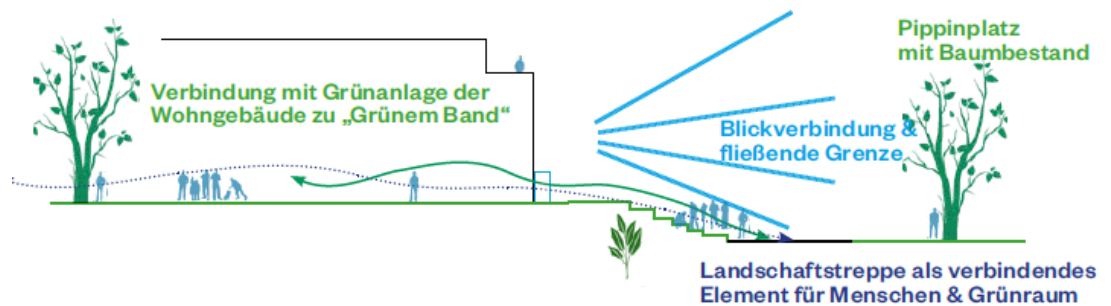


Abb. 12 Städtebauliches Konzept: schematischer Schnitt entlang des Gebäudes zum Pippinplatz, ohne Maßstab, Quelle: BHB

Bei der Bepflanzung sollen insbesondere klimaresiliente Großbäume sowie Dach- und Fassadenbegrünungen zum Einsatz kommen. Dies führt zu

- einer Verbesserung des Stadtklimas, da Verdunstungskälte dem Hitzeinseleffekt entgegenwirkt;
- einem Schutz vor Starkregen, da Niederschlagswasser zurückgehalten und gespeichert wird;
- einem verbesserten Artenschutz, da neue Habitate entstehen.

3.8.3 Handlungsfeld Energie und Klimaschutz

Um eine nachhaltige, klimaschonende und zukunftsweisende Bebauung zu erreichen, ist eine **serielle Holzhybridbauweise** ohne Unterkellerung vorgesehen. Die Gebäudestruktur basiert auf einem flexiblen Rasterprinzip, das sowohl serielle als auch hybride Bauweisen – z. B. mit Holz oder Holzhybrid – zulässt. Ziel ist eine einfache, wirtschaftliche und gleichzeitig architektonisch hochwertige Umsetzung.

Der serielle Bauansatz bietet zahlreiche Vorteile gegenüber konventionellen Bauweisen:

- Regionale Baustoffe können bevorzugt eingesetzt werden, wodurch Transportwege und Emissionen reduziert werden.
- Vorgefertigte Bauelemente ermöglichen eine hohe Ausführungsqualität und verkürzen die Bauzeit deutlich.
- Der Einsatz von Holz als primärem Baustoff trägt zur CO₂-Bindung bei und unterstützt eine kreislauffähige Bauweise.
- Das Gesamtkonzept zielt auf ein angenehmes, nutzerfreundliches Wohnklima und eine hohe Energieeffizienz.

Vorgesehen ist die Umsetzung im energetischen Standard KfW Effizienzhaus 40, ergänzt durch eine nachhaltige Energieversorgung durch Wärmepumpen und eine Photovoltaikanlage mit Stromspeicher.

Das Vorhaben ist eines von 19 Pilotprojekten im Rahmen des Gebäudetyps e unter der Schirmherrschaft der Bayerischen Staatsregierung. Ziel des Modellvorhabens ist es, das Planen und Bauen durch gezielte Vereinfachung wieder zugänglicher zu machen. Dabei soll es möglich sein, von bestimmten technischen Regelwerken und baurechtlichen Anforderungen abzuweichen, sofern dies funktional, wirtschaftlich und sicher umsetzbar ist. Geplant sind unter anderem:

- eine vereinfachte und reduzierte Haustechnik,
- der Einsatz alternativer Baustoffe und Konstruktionsmethoden,
- die Förderung nachhaltiger Mobilitätskonzepte,
- Bauliche Erleichterungen beim Schallschutz, sofern der Gesundheitsschutz gewahrt bleibt.

Im Sinne des Gebäudetyps e sollen vereinfachte und innovative Lösungen ermöglicht werden. Die Flexibilität beim baulichen Schallschutz trägt zur wirtschaftlichen und baulich effizienten Umsetzung des Projekts bei, ohne die gesundheitlichen Mindeststandards zu unterschreiten.

In diesem Zusammenhang wird auch die optionale Integration von Moorbaustoffen geprüft. Gemeinsam mit der Technischen Universität München (Prof. Fanelisa) und mehreren Masterstudierenden wird derzeit im Rahmen des Forschungsprojekts „Paludi Prealps“ untersucht, wie Materialien aus Paludikultur – wie z. B. Typha, Rohrglanzgras, Seggen, Reet oder Schilfgras – als Dämm-, Ausbaustoff oder Fassadenelement bautechnisch und genehmigungsrechtlich integriert werden können.

3.8.4 *Handlungsfeld Verkehr und Erschließung*

Durch die verkehrsgünstige innerörtliche Lage und die künftige Bewohnerschaft, bietet das Vorhaben geradezu ideale Voraussetzungen für ein zukunftsfähiges Mobilitätskonzept:

- Sehr gute ÖPNV-Anbindung durch S Bahn und zahlreiche Busverbindungen
- Sehr gute Rahmenbedingungen für den Fußverkehr
- Gute Rahmenbedingungen für den Radverkehr
- Parkraumbewirtschaftung im öffentlichen Straßenraum bereits etabliert
- Ausgezeichnete Nahversorgung

Das Mobilitätskonzept des Büros team red zielt darauf ab,

- die nachhaltige Mobilität zu fördern;
- den individuellen Pkw-Besitz zu reduzieren;
- das Verkehrsaufkommen mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) zu vermindern (insbesondere auf dem schmalen Bahnweg);
- und trotzdem ein attraktives Mobilitätsangebot für die Bewohnerschaft zu gewährleisten.

Im Mobilitätskonzept werden daher eine Reihe von Maßnahmen vorgeschlagen, die zu einer Reduzierung des PKW-Verkehrs und damit der erforderlichen Stellplätze füh-

ren. Die umzusetzenden Maßnahmen werden im Rahmen des Durchführungsvertrags weiter konkretisiert und verbindlich fixiert.

3.9 Maßnahme der Innenentwicklung

Beim Plangebiet handelt es sich um eine Fläche der Innenentwicklung, die allseitig von Siedlungsflächen umgeben ist. Dadurch wird die Inanspruchnahme von Flächen im Außenbereich vermieden und dem Ziel eines sparsamen Umgangs mit Grund und Boden (§ 1a Abs. 2 BauGB) entsprochen.

Der Bebauungsplan erfüllt die Voraussetzungen für das beschleunigte Verfahren gemäß § 13a Abs. 1 BauGB:

- Die festgesetzte Grundfläche beträgt deutlich weniger als 20.000 m². (§ 13a Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 BauGB)
- Die Planung begründet keine Zulässigkeit von Vorhaben, die der Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegen. (§ 13a Abs. 1 Satz 4 BauGB)
- Es bestehen keine Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung von Natura 2000-Gebieten oder dafür, dass Pflichten gemäß § 50 Satz 1 BImSchG zu beachten sind. (§ 13a Abs. 1 Satz 5 BauGB)

Daher kann der Bebauungsplan im beschleunigten Verfahren nach § 13a BauGB durchgeführt werden. Entsprechend § 13a Abs. 2 Nr. 2 BauGB kann von den Darstellungen im Flächennutzungsplan abgewichen werden, wenn eine geordnete städtebauliche Entwicklung nicht beeinträchtigt wird. Der FNP kann im Wege der Berichtigung angepasst werden.

Daneben treten die Verfahrenserleichterungen nach § 13 Abs. 2 BauGB ein:

- Von der frühzeitigen Beteiligung nach § 3 Abs. 1 und § 4 Abs. 1 BauGB kann abgesehen werden (§ 13a Abs. 2 Nr. 1 BauGB i.V.m. § 13 Abs. 2 Nr. 1 BauGB).
- Von der Durchführung einer Umweltprüfung, dem Umweltbericht, der Hinweispflicht auf umweltbezogene Informationen kann abgesehen werden (§ 13a Abs. 2 Nr. 1 BauGB i.V.m. § 13 Abs. 3 Satz 1 BauGB).
- Ausgleichsmaßnahmen sind nicht erforderlich, da kein zusätzlicher Eingriff erfolgt, bzw. Eingriffe im Sinne des § 1a Abs. 3 Satz 6 BauGB als vor der planerischen Entscheidung erfolgt und zulässig gelten. (§ 13a Abs. 2 Nr. 4 BauGB).

Die Inanspruchnahme von Flächen erfolgt nur im notwendigen Umfang; die Bodenversiegelung wird durch entsprechende Festsetzungen auf das notwendige Maß begrenzt.

4. Planinhalte

4.1 Art der baulichen Nutzung

In Gauting besteht, wie in der gesamten Region München, ein angespannter Wohnungsmarkt und ein hoher Bedarf an Wohnraum für einkommensschwache Bevölkerungsgruppen; insbesondere Studierende, Auszubildende und Berufsanfänger finden schwer adäquaten Wohnraum. Dabei besteht in Gauting insbesondere durch die As-

klepios Lungenklinik Klinik und das Klinikum Fünfseenland ein hoher Bedarf an Pflegekräften, durch die Nähe zum Klinikum Großhadern, der Pflegeschule Starnberg und dem Campus Martinsried besteht zudem ein attraktives Angebot an Ausbildungseinrichtungen.

Auch abgesehen von Pflegekräften zeigt sich in Gauting, wie auch in der gesamten Region München (einschließlich Stadt) ein erheblicher Mangel an Wohnraum für Menschen in Ausbildung oder solche, die ihre Berufsausbildung gerade beendet haben, gerade dann, wenn es sich um Berufe handelt, die ihren Verdienstmöglichkeiten nach gemeinhin als weniger attraktiv betrachtet werden. Aus diesem Grund bestehen auch Versorgungsschwierigkeiten mit Wohnraum für Beschäftigte in sog. Engpassberufen. Die sog. Engpassberufe werden auf Basis der jährlichen Engpassanalyse der Bundesagentur für Arbeit ermittelt. Die Analyse stellt dar, in welchen Berufen die Besetzung von gemeldeten Stellen aufgrund von Fachkräfteengpässen relativ schwerfällt. Die Gruppe der Studierenden wurde ebenfalls in den Umfang der zugelassenen Nutzungen aufgenommen, da diese vergleichbare Wohnraumversorgungsprobleme in der Region aufweisen, wie die anderen zugelassenen Personengruppen.

Um diesen Herausforderungen zu begegnen, wird das Instrument des vorhabenbezogenen Bebauungsplans nach § 12 BauGB gewählt und die Möglichkeit nach § 12 BauGB Abs. 3 Satz 2 genutzt, vom Festsetzungskatalog nach § 9 BauNVO abzuweichen um passgenaue Festsetzungen für die vorgenannten Personengruppen zu treffen. Die Festlegung der Personengruppen wird zudem im Durchführungsvertrag fixiert.

Als Art der baulichen Nutzung wird daher Wohnen für Personengruppen mit besonderem Wohnbedarf in Anlehnung an § 9 Abs. 1 Nr. 8 BauGB festgesetzt:

- Studierende, die an einer öffentlichen oder privaten Hochschule eingeschrieben sind;
- Auszubildende im Sinne des Berufsbildungsgesetzes, Schüler und Schülerinnen der berufsbildenden Schulen, unabhängig davon, ob diese privat oder öffentlich betrieben werden;
- Berufsanfänger in den ersten 3 Jahren nach Abschluss der Ausbildung bzw. Hochschulbildung;
- Beschäftigte in sog. Engpassberufen i.S.d. Statistik der Agentur für Arbeit.

Engpassberufe zeichnen sich aus Sicht der Gemeinde oft dadurch aus, dass sie – neben erschwerten Arbeitsbedingungen – oftmals auch vergleichsweise schlecht vergütet werden. Dies erschwert die Wohnsitzsuche insbesondere in Gemeinden wie Gauting mit entsprechend hohem Mietniveau. Daneben besteht gerade hier auch noch ein Mangel an Klein- und Kleinstwohnungen, die dann auf Basis der geringeren absoluten Mieten (aufgrund der geringen Wohnungsgröße) noch bezahlbar sind.

Insbesondere in Gebieten mit angespanntem Wohnungsmarkt ist die Schaffung von Wohnungen für Personengruppen mit besonderem Wohnbedarf ein wichtiges städtebauliches Ziel. Der Standort im Ortszentrum Gautings direkt am S-Bahnhof ist dafür besonders geeignet. In der näheren Umgebung sind bereits zahlreiche Geschosswohnungsbauten mit unterschiedlichen Wohnungsgrößen vorhanden. Weder der bestehende Bebauungsplan, noch die Baunutzungsverordnung trifft Vorgaben zur Wohnungsgröße oder zur max. Anzahl der Wohnungen.

Die Schaffung von bezahlbarem Wohnraum wird von Seiten der Handwerkskammer

und der Industrie- und Handelskammer für München und Oberbayern aus Sicht der Wirtschaft ausdrücklich in unterstützt. Der Bedarf an entsprechendem Wohnraum bei Auszubildenden und Mitarbeiter aus Handwerk und Mittelstand wird bekräftigt. Ebenso sprechen sich die örtlichen Gesundheitseinrichtungen Asklepios Lungenklinik Gauting und Klinikum Fünfseenland Gauting für die Planung aus. Gerade im Hinblick auf den anhaltenden Fachkräftemangel im Pflege- und Gesundheitsbereich sind leistbare und gut angebundene Wohnangebote ein unverzichtbarer Bestandteil um junge Menschen für eine Ausbildung im Gesundheitswesen zu gewinnen und zu binden.

Dadurch berücksichtigt die Gemeinde folgende städtebaulichen Belange:

- die Wohnbedürfnisse der Bevölkerung (§ 1 Abs. 6 Nr. 2 BauGB), indem auch für einkommensschwachen Bevölkerungsschichten Wohnraum geschaffen wird;
- die Anforderungen des kostensparenden Bauens (§ 1 Abs. 6 Nr. 2 BauGB), indem kleine, auch für Einzelpersonen in Ausbildung, Studium oder Berufseinstieg finanzierbare Wohnungen errichtet werden;
- die Bedürfnisse junger Menschen und des Bildungswesens (§ 1 Abs. 6 Nr. 3 BauGB), indem für Studierende, Auszubildende und Berufsanfänger Wohnraum geschaffen wird;
- die Belange der Wirtschaft (§ 1 Abs. 6 Nr. 8 BauGB), indem für Beschäftigte in Engpassberufen Wohnraum geschaffen wird.
- die Ergebnisse eines von der Gemeinde beschlossenen städtebaulichen Entwicklungskonzepts (§ 1 Abs. 6 Nr. 2 BauGB), indem die Ziele des Raumordnerischen Entwicklungskonzept München Südwest (ROEK), des Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzepts (ISEK) sowie die Sanierungsziele für das Sanierungsgebiet Bahnhofsareal und Ortsmitte umgesetzt werden.

Daneben wird der Vorhaben- und Erschließungsplan Bestandteil der Satzung. Es wird festgesetzt, dass nur solche Vorhaben zulässig sind, zu deren Umsetzung sich der Vorhabenträger im Durchführungsvertrag verpflichtet.

4.2 Maß der baulichen Nutzung

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan beschreibt durch die Festsetzung der Grundfläche und der Höhe die Kubatur der zulässigen Bebauung in allen drei Dimensionen. Um eine vereinfachte Prüfung der Übereinstimmung der Genehmigungsplanung mit der Bauleitplanung im späteren Genehmigungsverfahren zu ermöglichen, werden absolute Werte festgesetzt und auf Verhältniszahlen verzichtet; diese werden jedoch im Hinblick auf die Orientierungswerte nach § 17 BauNVO unter 4.2.1 erläutert.

4.2.1 Grundfläche

Die zulässige Grundfläche für Hauptanlagen beträgt 685 m². Für städtebaulich wenig wirksame Teile baulicher Anlagen wird nach § 16 Abs. 5 eine zusätzliche Grundfläche von 137 m² festgesetzt. Dies betrifft Außentreppen, Vordächer, Balkone, Erker und Terrassen. Das grenzständige Fahrrad- und Mobilitätshaus an der südwestlichen Grundstücksgrenze wird auf eine zusätzliche Grundfläche von 165 m² begrenzt. Für die erforderlichen Stellplätze mit ihren Zufahrten und Nebenanlagen wird eine weitere Überschreitung der Grundfläche nach § 19 Abs. 4 Satz 1 BauNVO von 495 m² festgesetzt.

Damit liegt die resultierende Grundflächenzahl (GRZ) unter Berücksichtigung der

Grundflächen von Außentritten, Vordächer, Balkone, Erker und Terrassen bei 0,35 und damit innerhalb der Orientierungswerte des § 17 BauNVO für Allgemeine Wohngebiete (WA) von 0,4 bzw. 0,6 für Mischgebiete (MI). Die resultierende Geschossflächenzahl (GFZ) ist mit 1,4 zwar verhältnismäßig hoch und liegt über den Orientierungswerten von 1,2 für Allgemeine Wohngebiete (WA) und Mischgebiete (MI). Dies ist jedoch städtebaulich begründet und entspricht den Leitzielen des Sanierungsgebietes: die Erhöhung der GFZ ermöglicht eine Nachverdichtung in der Ortsmitte und entwickelt eine Dichtestruktur, die diesem gut erreichbaren zentralen Standort angemessen ist.

4.2.2 *Höhe und Höhenbezugspunkt*

Die dritte Dimension wird durch die Festsetzung einer maximal zulässigen Wandhöhe von 15,1 m gesteuert. Sie wird vom festgesetzten Höhenbezugspunkt (584,3 m über Normalhöhen-Null) bis zur Oberkante der Wand gemessen. Die Festsetzung des Höhenbezugspunktes ist erforderlich, da das vorhandene Gelände im Plangebiet uneinheitlich verläuft bzw. über relevante Höhensprünge verfügt. Sie bezieht sich ausschließlich auf das planlich zugelassene Hauptgebäude; für das Nebengebäude für Fahrräder und Mobilitätsangebote war eine Festlegung nicht erforderlich (Gebot der planerischen Zurückhaltung), da in diesem Bereich das vorhandene Gelände einen weitestgehend einheitlichen Bezugspunkt bildet und das Nebengebäude zugleich städtebaulich weitaus weniger dominant ist als das Hauptgebäude. Die Festlegung des Höhenbezugspunktes erfolgt aus städtebaulichen Gründen, da die Einbindung der neu festgesetzten Höhe in die Höhenlandschaft der Umgebung bei der hiesigen Planung eine zentrale Rolle spielt; diese stand im Rahmen der Normaufstellung vielfach im Fokus. Es ist nochmals deutlich hervorzuheben, dass es letztlich bei der Festlegung der Höhen (und damit auch der Höhenlage) darauf ankam, eine städtebaulich vertretbare absolute Höhe für das Plangebiet zu definieren, ohne dass diese zwingend hinter, oder auf dem Niveau der Umgebungsbebauung (zurück)bleiben muss. Unter Berücksichtigung dieses Ziels wurde daher zur Bemessung der Höhen der Höhenbezugspunkt für das planlich zugelassene Hauptgebäude festgesetzt. Das Niveau des Höhenbezugspunktes entspricht dabei dem Mittel der vorhandenen Höhen des natürlichen Geländes im Querschnitt. Durch die Festsetzung des Höhenbezugspunktes wird vermieden, dass die Wandhöhen – je nach Lage im festgesetzten Bau- raum – unterschiedlich festgesetzt werden müssten.

Auf Basis der Höhenfestsetzung wird einerseits eine flächensparende fünfstöckige Bebauung ermöglicht, andererseits der Maßstab der umliegenden Bebauung (11,7 m bis 17,6 m Wandhöhen bezogen auf das dortige natürliche Gelände) nicht verlassen. An der Nordseite zum Pippinplatz ist eine Abtreppe um ein Geschoss auf 12,8 m vorgesehen. Hierdurch wird auch den Interessen der benachbarten Wohnbebauung angemessen Rechnung getragen: Zwar ermöglicht die vorhabenbezogene Planung im Vergleich zum planerischen Ist-Zustand eine moderate Nachverdichtung, jedoch nur eine solche, die auch nach Einfügens- und Rücksichtnahme-Kriterien ohne weiteres zulassungsfähig wäre.

Im Rahmen der Bauleitplanung wurde die Höhenentwicklung in Bezug auf den Pippinplatz durch ein dreidimensionales städtebauliches Modell (DGM5 und LoD2) eingehend untersucht. Die geplante Höhenentwicklung entspricht der in der Umgebung am Pippinplatz und der Parkstraße vorhandenen Höhenentwicklung unter Beachtung des Umstandes, dass das natürliche Gelände uneinheitlich verläuft, d.h. das Plangebiet liegt höher als die Umgebung am Pippinplatz und im Bereich der Parkstraße. Das

bestehende Wohn- und Geschäftsgebäude Pippinplatz 9 und 10 beispielsweise hat eine absolute Höhe von 594,6 m ü NHN, das geplante Gebäude hat am Pippinplatz eine absolute Höhe von 597,1 und ist damit etwa 2,5 m höher als das Nachbargebäude. Bei einem Höhenunterschied zur Nachbarbebauung von gerade einmal einem Geschoss und Einhaltung der gesetzlichen Abstandsflächen ist in keiner Weise von einer unzumutbaren Beeinträchtigung des Ortsbildes auszugehen. Die folgende Abbildung zeigt die Höhenentwicklung anhand einer Abwicklung entlang des Pippinplatzes nach Süden.

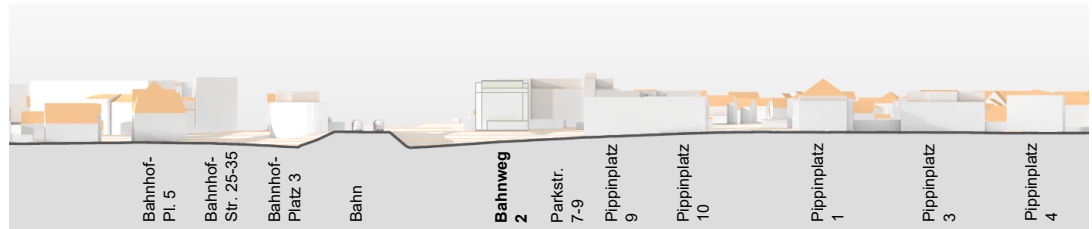


Abb. 13 Höhenabwicklung entlang Pippinplatz mit Blick auf das Plangebiet, o. Maßstab, Quelle: PV

Bei der Planung kommt der Gemeinde jedoch ausdrücklich nicht darauf an zwingend eine einheitliche absolute Höhe einzuhalten. Es ist daher städtebaulich akzeptabel, wenn das zugelassene Vorhaben die Umgebungsbebauung der absoluten Höhe nach moderat überragt. Maßüberschreitungen sind im Bebauungsplan nicht zu beanstanden, wenn dies den städtebaulichen Zielvorstellungen der Plangeberin entspricht. Diese sind im Raumordnerischen Entwicklungskonzept München Südwest (ROEK) sowie in den Sanierungszielen für das Sanierungsgebiet Bahnhofsareal und Ortsmitte niedergelegt.

Die Wandhöhe kann durch von der Außenwand zurückgesetzte technische Aufbauten, eine Aufzugsüberfahrt auf 15 m² um max. 2,0 m überschreiten werden, da diese städtebaulich nur untergeordnet in Erscheinung treten.

Für das grenzständige Fahrrad- und Mobilitätshaus wird die Wandhöhe auf 3,0 m begrenzt (bezogen auf das vorhandene Gelände). Damit ist eine flächensparende Ausführung der Fahrradabstellanlagen als Doppelstockparker mit einseitiger Beschickung und ein Biodiversitätsdach mit intensiver Dachbegrünung möglich. Gleichzeitig wird aber dem bauordnungsrechtlichen Gedanken Rechnung getragen, dass bei abstandsflächenneutralen Nebenanlagen eine Wandhöhe von 3 m im Mittel nicht überschritten werden darf. Auch wenn das festgesetzte Nebengebäude aufgrund der Dimensionierung im Übrigen abstandsflächenrechtlich nicht untergeordnet ist (vgl. Ziff. 4.3.2), soll mit der Höhenbegrenzung u.a. dem Nachbarschutz Rechnung getragen werden.

4.3 Überbaubare Grundstücksfläche, Bauweise und Abstandsflächen

4.3.1 Überbaubare Grundstücksflächen

Die überbaubare Grundstücksfläche wird durch einen parallel zur Bahn angeordneten Bauraum mit einer Länge von 56,5 m und einer Breite von 12,5 m festgesetzt. Dadurch dient die neu zu errichtende Bebauung als Schallschutz für die dahinterliegenden Wohngebiete.

Die vordere Baugrenze ist von der Grundstücksgrenze am Pippinplatz etwa 15 m zu-

rückversetzt und liegt damit in der Flucht der Rückseite des Nachbargebäudes Pippinplatz 9 und 10. Durch diese Baugrenze wird sichergestellt, dass die Neuplanung in Bezug auf den Pippinplatz an etwa derselben Stelle wie das Bestandsgebäude liegt, das zum Pippinplatz wenig in Erscheinung tritt.

An den Längsseiten werden durch Baugrenzen Zonen für Balkone und Terrassen auf der Nordwestseite, bzw. für Erker, Loggien und Vordächer auf der Südostseite angeordnet. Dadurch werden an der schallabgewandten Seite Außenwohnräume geschaffen, an der Seite zur Bahn passive Schallschutzmaßnahmen durch Vorbauten ermöglicht.

Aus städtebaulicher Sicht ist es grundsätzlich geboten, dass jeder Wohneinheit ein entsprechender Außenwohnbereich zur Verfügung gestellt wird, um die gesunden Wohnverhältnisse zu wahren. Es ist auch nicht ersichtlich, dass sich aus der konkreten Größenordnung der zugelassenen Balkone städtebaulich relevante Beeinträchtigungen der privaten Belange der Nachbarschaft ergeben könnten.

An der südwestlichen Grundstücksgrenze wird ein Bauraum für ein eingeschossiges Fahrrad- und Mobilitätshaus festgesetzt. Mittels Baulinie nach Westen und Süden wird eine grenzständige Bebauung vorgegeben. Der Grenzanbau an die rückwärtige und seitliche Grundstücksgrenze (gemessen vom Bahnweg aus) ist unter Berücksichtigung des Umstandes, dass ausschließlich ein der Wandhöhe nach limitiertes, eingeschossiges, Nebengebäude zugelassen werden soll sowohl aus städtebaulicher als auch aus nachbarrechtlicher Sicht vertretbar, gleichzeitig aber auch erforderlich, da die Situierung an der Grundstücksgrenze und im Nähebereich zu den Kfz-Stellplätzen mittelbar auch gewährleistet, dass im Übrigen zusammenhängende Freiflächen im westlichen Bereich des Plangebietes verwirklicht werden können. Auch der bestehende Bebauungsplan ließe im Geltungsbereich des künftigen Bebauungsplans bereits ein Garagengebäude als Grenzgebäude an derselben Stelle zu, das die bauordnungsrechtliche Höhen- und Längenlimitierung für abstandsflächenneutrale Nebengebäude nicht wahr: Auf den angrenzenden Baugrundstücken (Fl. Nrn. 557/10, 557/20 und 557/4) sind grenzständige Garagengebäude mit Längen von 30 m bis 40 m und einer Höhe von bis zu 4 m vorhanden. Auch der bestehende Bebauungsplan Nr. 50 setzt bereits ein grenzständiges Garagengebäude mit einer Länge von ca. 25 m fest. Bezogen auf die Nachbarschaft wird diese daher nicht mit wesentlich anderen Verhältnissen konfrontiert als ohnehin bereits in der Umgebung vorhanden bzw. planlich zulässig.



Abb. 14 Vorhandene Grenzbebauung Parkstr. 7-9 (links) und Parkstr. 1 (rechts), Quelle: PV/ privat



Abb. 15 Vorhandene Grenzbebauung Parkstr. 1, Quelle: BHB

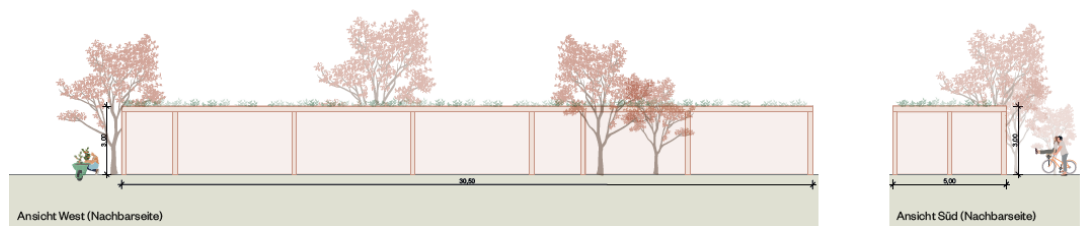


Abb. 16 geplantes Fahrrad- und Mobilitätshaus, Quelle: BHB

Da das zugelassene Fahrrad- und Mobilitätshaus städtebaulich nur untergeordnet in Erscheinung tritt und die Höhe begrenzt ist, kommt es nicht zu einem „Einmauerungseffekt“. Es entspricht wiederum dem städtebaulichen Konzept, aber auch dem öffentlichen Interesse, die Fahrradabstellplätze zentral und oberirdisch (leichter Zugang) sowie mit einem Witterungs- und Diebstahlschutz versehen (d.h. eingehaust und absperren) zur Verfügung zu stellen. Eine Einhausung der Fahrradstellplätze bietet auch in Bezug auf den Nachbarschutz deutliche Vorteile gegenüber einer an der Grundstücksgrenze zulässigen offenen Fahrradabstellanlage. Daher ist die grenz-ständige Bebauung an dieser Stelle städtebaulich begründet.

Die Größe des Fahrrad- und Mobilitätshauses ergibt sich aus der Festlegung einer erhöhten Fahrradabstellplatzanzahl und dient den Belangen der Mobilität der Bewohner und Besucher. Sie korreliert mit einer reduzierten Kfz-Stellplatzanzahl, die dem öffentlichen Belang der städtebaulichen Planung, die auf Vermeidung bzw. Reduzierung von Verkehr ausgelegt ist, Rechnung trägt. Um die Gebäudelänge zu minimieren, ist für die Fahrradabstellanlagen die Ausführung in der Bauart Doppelstockparker mit einseitiger Beschickung und einem Achsabstand der Fahrräder von 400 mm vorgesehen.

4.3.2 Abstandsflächen

Im Plangebiet soll die gemeindliche Satzung über ein von der Bayerischen Bauordnung (BayBO) abweichendes Maß der Abstandsflächentiefe keine Anwendung finden, sondern die nach der Bayerischen Bauordnung erforderlichen Abstandsflächen von 0,4 H eingehalten werden. Die Ziele der gemeindlichen Abstandsflächensatzung (Ortsbildgestaltung) konfliktieren hiermit nicht, da die Gemeinde auch bereits in anderen höher verdichteten Bereichen bedarfsgerecht von der eigenen Abstandsflächen-

satzung abgewichen ist. Dies ist auch beim hiesigen Plangebiet der Fall, das einerseits auf eine verdichtete Bebauung abzielt und andererseits so zentralörtlich belegen ist, dass die Einhaltung der Abstandsflächen der gemeindlichen Satzung vor dem Hintergrund der Planungsziele nicht sachgerecht wäre.

Durch die Einhaltung der gesetzlichen Abstandsflächen ist bereits eine ausreichende Belichtung, Belüftung und Besonnung sowie ein ausreichender Sozialabstand sichergestellt. Der mittels Baugrenzen festgesetzte Bauraum des Apartmentgebäudes vergrößert diesen Abstand zum nordwestlichen Nachbargrundstück auf mindestens 12 m und zum südwestlichen Nachbargrundstück auf mindestens 11 m. Dadurch werden die nachbarlichen Belange zusätzlich berücksichtigt.

~~Zu den benachbarten Baugrundstücken werden die nach der Abstandsflächensatzung der Gemeinde erforderlichen Abstandsflächen eingehalten. Die Abstandsfläche betragen demnach 1H und mindestens 3 m; die Anwendung des 16-m-Privilegs wird angeordnet. Zum Bahnweg und dem dahinter anschließenden Gleisbereich wird ein vom Bauordnungsrecht abweichendes Maß der Tiefe der Abstandsfläche von 0,4 H festgesetzt (§ 9 Abs. 1 Nr. 2a BauGB). Diese ist städtebaulich begründet, um die lärmschützende Riegelbebauung möglichst nah am Emissionsort errichten zu können. Auf dieser Seite befindet sich auch keine ihrerseits abstandsflächenrechtlich schützenswerte Bebauung, sondern lediglich eine Bahnhofsanlage (Gleisbereich). Eine schützenswerte Bebauung kann daher auch perspektivisch nicht errichtet werden. Dieser Fall kommt daher dem bauordnungsrechtlich vorgesehenen Fall, dass eine Abstandsfläche sich auf andere Grundstücke erstrecken kann, wenn deren Nichtbebaubarkeit tatsächlich gesichert ist, bzw. dass sich eine Abstandsfläche auf eine öffentliche Verkehrsfläche erstrecken darf, nahe. Die Anwendung des Art. 6 Abs. 2 S. 2 BayBO (Erstreckung auf die öffentliche Verkehrsfläche) scheidet hier lediglich deswegen aus, da die Abstandsfläche in den Bahnhofsbereich und nicht nur auf den Gleiskörper fällt. Es ist jedoch nicht erkennbar, dass durch die Lage der Abstandsfläche auf dem Bahnsteigbereich Schutzgüter des Abstandsflächenrechts (Belichtung, Belüftung, Besonnung, Sozialabstand) beeinträchtigt würden.~~

~~Vor diesem Hintergrund kann auch die Mitte des Bahnwegs mit Abstandsflächen überschritten werden. Von der angrenzenden Bebauung westlich (Pippinplatz und Parkstraße) hält das Hauptgebäude die satzungsmäßige Abstandsfläche von 1 H ein; zur südlichen Bebauung entlang des Bahnwegs soll das satzungsmäßige 16-m-Privileg in Anspruch genommen. Somit hält das geplante Hauptgebäude an zwei Seiten die satzungsmäßige Abstandsflächentiefe ein, an einer Seite wird das 16-m-Privileg in Anspruch genommen, das nach wie vor eine angemessene Belichtung, Belüftung und Besonnung sowie einen angemessenen Sozialanstand ermöglicht und lediglich nach Osten, wo ohnehin keine schutzbedürftigen Nutzungen anschließen können, wird die satzungsmäßige Abstandsfläche unterschritten, die im Übrigen aber nach wie vor der gesetzlichen Abstandsflächentiefe (0,4 H) entspricht.~~

Die Abstandsflächen für das an der südwestlichen Grundstücksgrenze situierte eingeschossiges Fahrrad- und Mobilitätshaus sind differenziert zu betrachten: Mittels Baulinie nach Westen und Süden wird eine grenzständige Bebauung vorgegeben, die die Abstandsflächenfolge des Art. 6 Abs. 1 S. 4 BayBO auslöst. D.h. Abstandsflächen fallen nicht an, weil aus planungsrechtlichen Gründen an die Grenze gebaut werden muss; zur städtebaulichen Begründung der Festlegung des Grenzanbaus vgl. oben, Ziff. 4.3.1. Die Rechtsfolge ist auch mit Blick auf die Schutzziele des Abstandsflächenrechts vertretbar, da sie einerseits umgebungstypisch ist (s.o.) und andererseits die nur begrenzte Wandhöhe von 3,0 m sicherstellt, dass die nachbarlichen Belange

nach wie vor angemessen gewahrt werden. Hierbei war auch zu berücksichtigen, dass im Süden bereits ein auf der gesamten Länge der Grenze grenzständiges Garagengebäude vorhanden ist, sodass hier schon unter dem Gedanken der Wechselseitigkeit eine Freihaltung der gemeinsamen Grenze nicht verlangt werden kann. Bezüglich der Grenze nach Westen ist zwar bislang kein Nebengebäude vorhanden, allerdings grenzt der Bauraum dort ausschließlich an vorhandene Freiflächen an, sodass eine Beeinträchtigung der Belichtung, Belüftung und Besonnung von Aufenthaltsräumen nicht zu besorgen ist.

Die Abstandsflächen in das Plangebiet hinein können mit der vorgesehenen Situierung des Mobilitätshauses eingehalten werden.

~~Für die Abstandsflächen der planlich festgesetzten Nebenanlage an der nordwestlichen Grundstücksgrenze (Fahrradabstellanlage und Mobilitätshaus) wird ebenfalls eine Abweichung von den Vorschriften der BayBO festgesetzt (siehe 4.4). Dies ist städtebaulich begründet, da eine Einhausung der Fahrradstellplätze im Bezug auf den Nachbarschutz deutliche Vorteile bietet gegenüber einer an der Grundstücksgrenze zulässigen offenen Fahrradabstellanlage.~~

4.3.3 *Abweichende Bauweise*

Da der Bebauungsplan mit dem festgesetzten Bauraum eine Gebäudelänge von über 50 m zulässt, die nicht § 22 Abs. 2 S. 2 BauNVO entspräche, wird hierfür eine abweichende Bauweise festgesetzt. Die Gebäudelänge entspricht der städtebaulichen Zielvorstellung einer riegelhaften Bebauung unmittelbar an der Bahnlinie. Für das Fahrrad- und Mobilitätshaus, für das durch Baulinien eine Grenzbebauung festgelegt wird, wird eine Festsetzung zur abweichenden Bauweise mit einem Grenzanbau an zwei Seiten aufgenommen.

4.4 **Stellplätze und Nebenanlagen**

4.4.1 *Nebenanlagen*

Für Nebenanlagen und offene PKW-Stellplätze werden im Bebauungsplan eigene Flächen an den Grundstücksgrenzen zugewiesen. Dem liegt das städtebauliche Konzept zugrunde, dass diese am Rande des Geltungsbereichs unterzubringen, um möglichst zusammenhängende Freiflächen zu erhalten.

Die Flächen für Nebenanlagen umfassen dabei

- die vorhandenen öffentlichen Fahrradabstellplätze der DB am Bahnweg;
- überdachte und extensive begrünte Anlagen für Müll, Gartengeräte, Fahrräder und Lastenräder und
- eine Aufstellfläche für Müllbehälter am Abholtag am Pippinplatz
- Paketbox am Pippinplatz.

Für die Nebenanlagen wird eine zulässige Wandhöhe von max. 3,0 m festgesetzt. Die Höhe ist erforderlich um Fahrradabstellanlagen flächensparend als Doppelstockparker und einen Dachaufbau als Biodiversitätsdach mit intensiver Dachbegrünung zu ermöglichen.

~~Gleichzeitig sieht die Planung vor, dass aufgrund des umfangreichen Angebotes an~~

~~Fahrradabstellplätzen die bauordnungsrechtlich zulässige maximale Länge von abstandsflächenneutralen Grenzbebauungen bezogen auf das Plangebiet nicht eingehalten werden kann.~~

~~Faktisch wird hierbei ein Grenzanbau im Sinne von Art. 6 Abs. 1 S. 4 BayBO angeordnet, d.h. hinsichtlich der benachbarten Grundstücke ergibt sich die Rechtsfolge hinsichtlich der Abstandsflächen unmittelbar aus dem Gesetz, d.h. Abstandsflächen fallen nicht an, wenn an die Grenze gebaut werden darf oder muss.~~

~~Dies ist hier auch unter Würdigung der nachbarlichen Interessen sachgerecht, da einerseits bereits vergleichbare Grenzanbauten (Garagenanlagen) in der Umgebung vorhanden sind und es sich letztlich um lediglich eingeschossige Nebenanlagen handelt, sodass die Schutzgüter des Abstandsflächenrechts zu den betroffenen Nachbarn hin (insb. Pippinplatz / Parkstraße) nach wie vor gewahrt sind. Bzgl. der Überdeckung der Abstandsflächen des festgesetzten Hauptgebäudes mit den Abstandsflächen der Nebengebäude war eine Ausnahme vom Überdeckungsverbot festzusetzen. Diese ist im hiesigen Fall gerechtfertigt, da die Belange der Belichtung, Belüftung und Besonnung des Hauptgebäudes nicht unzumutbar beeinträchtigt werden. Hinzu kommt, dass hilfsweise die gesetzliche Abstandsflächentiefe von 0,4 H gewahrt würde, was indiziert, dass grundsätzlich noch gesunde Wohnverhältnisse gegeben sind.~~

4.4.2 Stellplätze

Um die notwendigen Stellplätze unter Berücksichtigung der guten Erreichbarkeit am Bahnhof und der besonderen Nutzergruppe zu ermitteln, wurde ein Mobilitätskonzept vom Büro team red erstellt (siehe Anlage 1). Es legt einen besonderen Schwerpunkt auf der Unterstützung umweltfreundlicher Mobilitätsformen, insbesondere des Fahrradverkehrs und ist gezielt auf die Bedürfnisse der zukünftigen jüngeren Bewohner des Gebäudes ausgerichtet.

Durch die verkehrsgünstige innerörtliche Lage und die künftige Bewohnerschaft, die erfahrungsgemäß über einen niedrigen Pkw-Besatz verfügt bietet das Vorhaben geradezu ideale Voraussetzungen für ein zukunftsfähiges Mobilitätskonzept.

Der Pkw-Besitz eines Haushalts ist stark abhängig von der Haushaltsgröße und den Einkommensverhältnissen. Das Vorhaben richtet sich insbesondere an Studierende, Auszubildende und Berufseinsteigende, deren Einkommen es bei den Lebenshaltungskosten in der Region München im Allgemeinen kaum zulässt, einen eigenen Pkw zu finanzieren.

In der Immobilienwirtschaft ist es allgemein anerkannt, dass der geförderte Wohnungsbau mit einer geringeren Pkw-Besitzquote und somit einem reduzierten Bedarf an PKW-Stellflächen einhergeht. Die reduzierten Quoten bewegen sich dabei üblicherweise im Bereich von 0,3 bis 0,8. vgl. hierzu u.a.:

- Institut der Deutschen Wirtschaft (2023): Stellplätze im Wohnungsbau;
- Landeshauptstadt München (2007/2025): Stellplatzsatzung; "Für Wohnnutzungen im geförderten Wohnungsbau ist dabei in der Regel von einem reduzierten Stellplatzbedarf auszugehen."
- Stadt Frankfurt a. Main (2022): Leitfaden Stellplatzsatzung; "Für Wohnnutzungen im geförderten Wohnungsbau ist laut Satzung regelmäßig von einem reduzierten Stellplatzbedarf auszugehen, das gilt für alle Frankfurter Förderprogramme."

Eine Studie des Studentenwerks München belegt, dass lediglich 15 % der Studierenden in der Region München über einen Pkw verfügen. Aus den nachfolgenden Gründen kann jedoch davon ausgegangen werden, dass der tatsächliche Bedarf für dieses Vorhaben geringer sein wird:

- Der Standort verfügt durch die unmittelbare Nähe zum S-Bahnhof über ein ausgezeichnetes ÖPNV-Angebot (S-Bahn, Expressbus und Bus);
- Nahversorgungseinrichtungen und Freizeitangebote befinden sich in fußläufiger Entfernung;
- Es bestehen sehr gute Rahmenbedingungen für den Fußverkehr und gute Rahmenbedingungen für den Radverkehr;
- Eine Parkraumbewirtschaftung ist im öffentlichen Straßenraum bereits etabliert

Hoch relevante Arbeits- und Ausbildungsstätten für die Zielgruppe der künftigen Bewohnenden sind optimal vom Projektgebiet aus zu erreichen. Neben weiteren zählen hierzu insbesondere die Standorte:

- Asklepios Lungenklinik Gauting, ca. 2 km; erreichbar per Fahrrad oder (Express) Bus;
- Klinikum Fünfseenland, Fachklinik für Psychiatrie und Psychotherapie, ca. 2 km; erreichbar per Fahrrad oder (Express) Bus;
- Kreiskrankenhaus Starnberg: ca. 9 km; weniger als 10 Gehminuten vom S-Bahn-Haltepunkt Starnberg Nord (S6), Fahrzeit: 5 Minuten;
- Klinikum München-Großhadern: ca. 9 km; unmittelbar per Expressbus 910 ab Bahnhof Gauting, Fahrzeit: 20 Minuten.

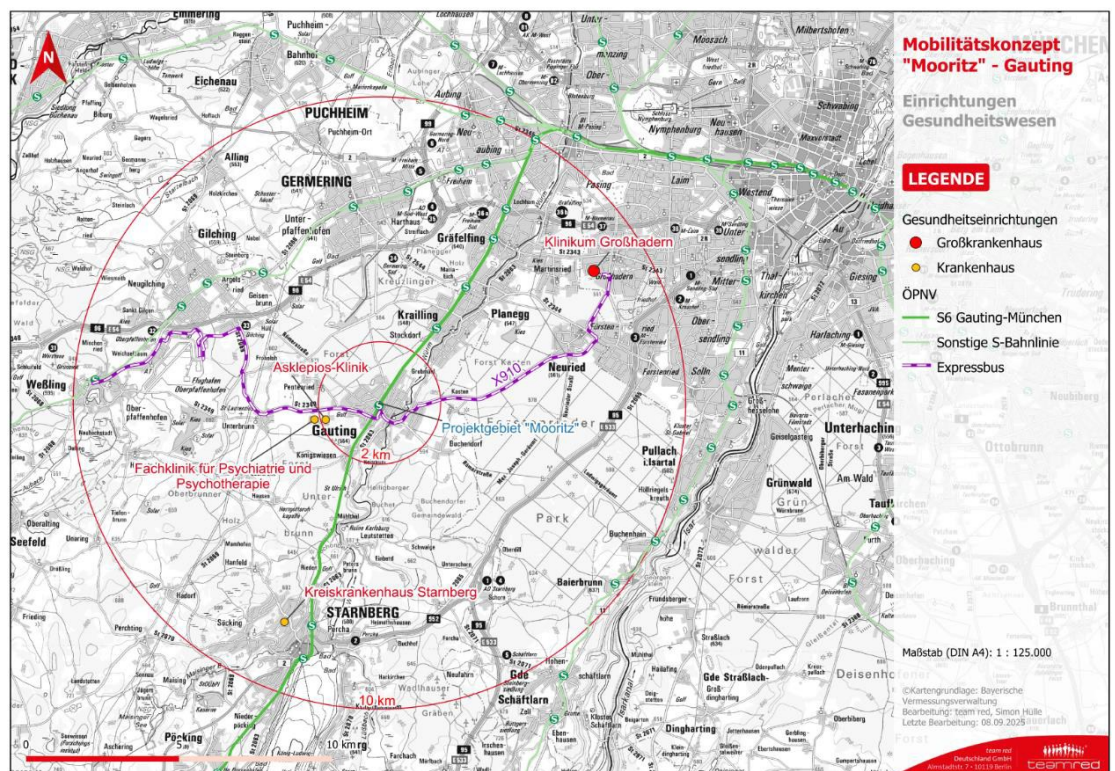


Abb. 17 Mobilitätskonzept Mooritz, Quelle: team red

Im Ergebnis wird die Zahl der PKW-Stellplätze im Vergleich zur gemeindlichen Stellplatzsatzung auf 12 reduziert, die Zahl der notwendigen Fahrradstellplätze dagegen

um 30 % erhöht. Sämtliche PKW-Stellplätze werden mit einer Lademöglichkeit für Elektrofahrzeuge ausgestattet. Zwei PKW-Stellplätze sind für Besucher, zwei Stellplätze sind für CarSharing-Angebote reserviert. Die notwendigen Fahrradstellplätze sind erdgeschossig und wettergeschützt unterzubringen, um die Akzeptanz zu erhöhen. 25 Fahrradstellplätze sind für Besucher und 5 Sonderstellplätze für Lastenfahrräder, Fahrräder mit Anhänger oder Dreiräder vorgesehen

Darüber hinaus erleichtern es die Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes, den Alltag ohne eigenen Pkw zu bewältigen, indem optimale Rahmenbedingungen für die Fahrradnutzung geschaffen werden. Hierzu zählen unter anderem:

- **Bauliche Ausführung der Fahrradabstellanlagen:** Diese sind ebenerdig zugänglich, beleuchtet (Vermeidung von Angsträumen) und verfügen über ein gesonderes Zugangssicherungssystem, das den Zutritt Unbefugter unterbindet. Dies ermöglicht es, auch hochwertige Fahrräder dort abzustellen und motiviert zu deren vermehrter Nutzung;
- Ergänzung der Fahrradabstellanlagen um komplementäre Angebote, wie Schließfach für Fahrradzubehör zugeordnet und Reparaturstation
- Abstellmöglichkeiten für sperrige Gefährte, wie private Fahrradanhänger und Lastenräder.

Für Lastentransporte werden verschiedene Sharing-Angebote (Lastenräder, Fahrradanhänger, Trolleys, Sackkarre, Handwagen) vorgehalten, sodass auch für größere Transportbedarfe kein Pkw benötigt wird. Die im Plangebiet bereits vorhandenen überdachte Fahrradstellplätze der Deutschen Bahn, deren Nutzung durch eine Dienstbarkeit abgesichert ist, bleiben selbstverständlich erhalten.

Es werden 2 Car-Sharing-Fahrzeuge zur Verfügung gestellt. Nach Studien in der Region München substituiert ein Car-Sharing-Fahrzeug etwa 4 bis 6 private Fahrzeuge, im Einzelfall sind es erheblich mehr (bis zu 20 Fahrzeuge).

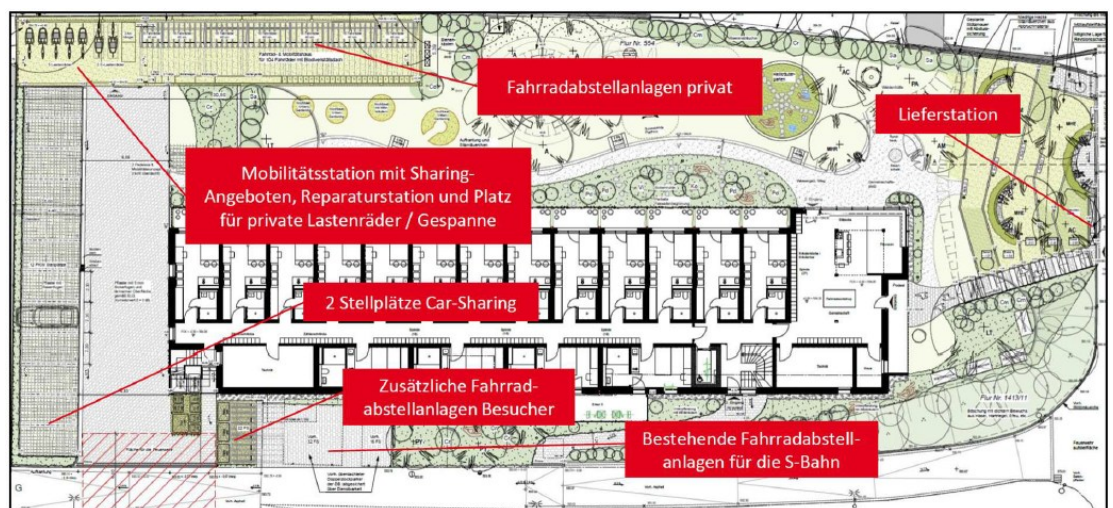


Abb. 18 Mobilitätskonzept: vorgeschlagene Maßnahmen, ohne Maßstab, Quelle: team red

Die Stellplatzzahl für PKW und Fahrräder, sowie die Mobilitätsangebote werden im Bebauungsplan aus städtebaulichen Gründen festgesetzt. Sie betreffen den städtebaulichen Belang der „Mobilität der Bevölkerung unter besonderer Berücksichtigung einer auf Vermeidung und Verringerung von Verkehr ausgerichteten städtebaulichen Entwicklung“ (§ 1 Abs. 6 Nr.9 BauGB). Die zu erstellenden bzw. zur Verfügung zu

haltenden Mobilitätselemente, werden im Durchführungsvertrag verbindlich festgelegt.

Die Planung mit einer vergleichsweise geringen Stellplatzanzahl für motorisierten Individualverkehr trägt damit nicht nur den Belangen des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit Rechnung, sondern berücksichtigt auch die Planungsleitlinie zur Vermeidung und Verringerung einer auf Verkehr ausgerichteten städtebaulichen Entwicklung, die letztlich durch die Vermeidung einer Tiefgarage auch auf das kostensparende Bauen einzahlt.

Die vorgesehenen Maßnahmen tragen dem Belang einer auf Verkehrsreduktion ausgerichteten städtebaulichen Planung Rechnung, die aufgrund der hervorragenden ÖPNV-Anbindung des Standortes auch im Übrigen verträglich ist: es ist nicht nur aufgrund des Spektrums der künftigen Nutzer, die üblicherweise nur in untergeordnetem Umfang über eigene Kfz verfügen werden, sondern aufgrund der Lage unmittelbar am S-Bahn-Halt zu erwarten, dass der An- und Abfahrts- sowie der Besucherverkehr weit überwiegend nicht über den motorisierten Individualverkehr (MIV) abgewickelt wird, sondern über den ÖPNV, das Car-Sharing-Angebot und über den Radverkehr. Letzterer wird durch die im Plangebiet vorgesehenen Maßnahmen für den Radverkehr zudem proaktiv gefördert. Es steht daher zu erwarten, dass das Mobilitätskonzept den erwünschten Erfolg (Vermeidung von MIV) gewährleisten wird und es auch im Hinblick auf die nähere Umgebung nicht zu unzumutbaren Belastungen durch vorhabenindizierten Parksuchverkehr kommen wird.

4.5 Bauliche Gestaltung

Entsprechend der näheren Umgebung werden als Dachformen ausschließlich Flachdächer zugelassen. Auf ihnen sind umweltfreundliche und energieeffiziente Maßnahmen wie Gründächer und Solaranlagen umzusetzen.

Um die ökologischen Belange zu gewährleisten, sind mindestens 50 % der nutzbaren Dachfläche des Hauptbaukörpers mit Solarmodulen auszustatten. Zugelassen sind ausschließlich aufgeständerte Solaranlagen in Kombination mit einer extensiven Dachbegrünung (sogenannte Solar-Gründächer). Um eine optimale Funktion dieser Anlagen zu gewährleisten, muss der Abstand zwischen den Modulreihen mindestens 0,8 m betragen, wobei dieser bei einer Ost-West-Ausrichtung auf 0,3 m reduziert werden kann. Die Modulunterkanten müssen einen Mindestabstand von 0,2 m zur Substratoberkante einhalten, während die Moduloberkanten die Attikahöhe um maximal 1,0 m überschreiten dürfen.

Ähnlich wie beim Gebäude Bahnhofstr. 25-35, dem sog. „Karls“ soll auch hier Schrift am Bau als Gestaltungselement an der Fassade zugelassen werden. Aus Gründen des Ortsbildes wird eine Größenbeschränkung 8 m x 1,3 m. Aus Gründen des Ortsbildes und des Insektenschutzes ist auf eine Beleuchtung zu verzichten.

Aus gestalterischen Gründen ist auch auf Mobilfunkanlagen zu verzichten; geeignetere Standorte sind im Gemeindegebiet vorhanden.

4.6 Verkehr und Erschließung

Das Plangebiet grenzt zweiseitig an öffentliche Verkehrsflächen an und ist sowohl vom Pippinplatz im Norden als auch vom Bahnweg im Osten erschlossen, wobei die Befahrbarkeit aufgrund des Höhenversprungs zum Pippinplatz über den Bahnweg

gewährleistet wird. Um Eingriffe in die Böschung im Norden, zum Pippinplatz, zu vermeiden, ist ein Ein- und Ausfahrt zum Grundstück jedoch nur über den Bahnweg zulässig.

Für die Erschließung für Rettungsfahrzeuge wurde von einem Sachverständigen ein Brandschutzkonzept erstellt und am 13.10.2025 mit den beteiligten Behörden abgestimmt. Da der Bahnweg an der schmalsten Stelle über eine Breite von lediglich ca. 3,1 m verfügt, wurde in Abstimmung mit dem Landratsamt Starnberg als Bauaufsichtsbehörde und der örtlichen Feuerwehr festgestellt, dass eine Durchfahrts- oder Wendmöglichkeit nicht zwingend erforderlich ist. Stattdessen ist lediglich zu gewährleisten, dass die Feuerwehr im Brandfalle auf den Bahnweg fahren und auf Höhe des Plangebietes für den Löschangriff halten kann. In der Freiflächenplanung, die Bestandteil der Vorhabenpläne ist, wurde eine entsprechende Fläche vorgesehen und sichergestellt, dass genug Arbeitsraum an und um das Feuerwehrfahrzeug verbleibt. Nach Abschluss der Löscharbeiten kann rückwärts auf dem Bahnweg ausgefahren werden; die Feuerwehr hat dies entsprechend bestätigt.

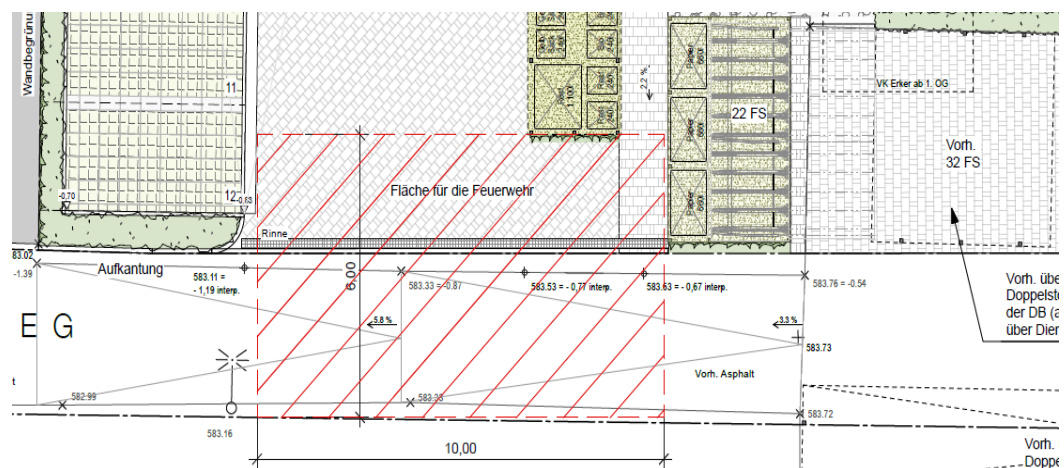


Abb. 19 Fläche für die Feuerwehr, ohne Maßstab, Quelle: BHB

Alle Verkehrs- und Wegeflächen im Plangebiet sind nur in versickerungsfähigen Belägen zulässig, um die natürlichen Bodenfunktionen zu sichern.

4.7 Grünordnung, Eingriff, Ausgleich

Um die Versiegelung zu minimieren und den Umweltbelangen Rechnung zu tragen, setzt der Bebauungsplan für die Böschung im Norden zum Pippinplatz eine private Grünfläche fest. Dort sind nur Wege, eine Treppenanlage und eine Terrassierung des Geländes zulässig. Direkt am Pippinplatz darf darüber hinaus eine Briefkastenanlage mit Paketbox errichtet werden.

Darüber hinaus ist die Pflanzung von insgesamt zahlreichen Bäumen im nördlichen und östlichen Bereich des Plangebietes festgesetzt. Der Bebauungsplan trifft Aussagen zu Mindestpflanzqualitäten, die Arten werden im Freiflächenplan definiert, der Teil des Vorhaben- und Erschließungsplans ist. Dabei kommen klimaresiliente, autochthone Bäume, Sträucher und Rankpflanzen zum Einsatz.

Zusätzlich beinhaltet der Plan verbindliche Regelungen zur Dach- und Fassadenbegrünung. Alle nutzbaren Dachflächen sind, soweit technisch möglich, zu mindestens

80 % zu begrünen, wobei die Flächen von Haupt- und Nebengebäuden zusammen gerechnet werden. Nicht mit PV-Anlagen belegte Hauptdachflächen bis auf die Dachterasse sind als biodiversitätsfördernde Gründächer auszuführen. Die Vegetationsschicht muss dabei mindestens 12 cm hoch sein. Darüber hinaus sind mindestens 50 % der nach Westen gerichteten, öffnungslosen Fassaden des Hauptgebäudes mit bodengebundenen Kletterpflanzen zu begrünen. Als Fassade gelten solche Flächen, die das Gebäude nach außen abschließen unabhängig von etwaigen vorgesetzten Gestaltungselementen.

Eine Eingriffs- Ausgleichsflächenbilanzierung bzw. die Durchführung eines Ausgleichs auf Basis von § 1a Abs. 3 S. 1 BauGB sind aufgrund der Anwendung des Verfahrens nach §§ 13, 13a BauGB nicht erforderlich; allerdings berücksichtigt die Planung dennoch die Vorgabe, dass mit Grund und Boden sparsam umgegangen werden soll und die Versickerungsfähigkeit des Bodens im Übrigen gewährleistet werden soll, dadurch dass der Baukörper vergleichsweise kompakt angeordnet wird und hierdurch insbesondere im Norden und Westen zusammenhängende, naturschutzfachlich hochwertig gestaltete, Freiflächen verbleiben.

4.8 Artenschutz

Für das Planvorhaben wurde eine naturschutzfachliche Abschätzung zum Artenschutz durch das Büro Max Zickler, Landschaftsplaner erstellt ([siehe Anlage 4](#)). Dabei wurde überprüft, ob und wie sich das Plangebiet als potenzieller Lebensraum für europarechtlich geschützte Arten eignet und möglicherweise gemeinschaftsrechtlich geschützte Arten von der Planung betroffen sein können.

Zur Vermeidung potenzieller artenschutzrechtlicher Beeinträchtigungen werden Empfehlungen zum weiteren Vorgehen [hinweislich](#) in die in die Satzung aufgenommen wurden [und deren Umsetzung im Durchführungsvertrag gesichert wird](#).

[Darüber hinaus werden nach der gutachterlichen Bewertung im Rahmen der Planung keine Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG berührt, sodass die Festsetzung von Maßnahmen zur Vermeidung oder zum Ausgleich nicht erforderlich sind.](#)

4.8.1 *Zeitliche Umsetzung und ökologische Baubegleitung*

[Es werden Hinweise im Hinblick auf die geplante zeitliche Umsetzung von Baumaßnahmen unter Berücksichtigung der relevanten Aktivitätszeiträume der potenziell vorkommenden Tierarten abgegeben. Abrissarbeiten des Gebäudes sollten außerhalb der sensiblen Zeiträume und Aktivitätsphasen von Fledermäusen und Brutvögeln vom 01.10. bis 28.02. durchgeführt werden. Wenn dies nicht umsetzbar ist, sind insbesondere die Abbrucharbeiten an Verdachtsstellen unter Anwesenheit einer fachkundigen Person durchzuführen.](#)

4.8.2 *Vermeidung von Vogelschlag*

[In der Planung werden Maßnahmen getroffen, um Vogelschlag zu vermeiden. Zwar sind großflächige Verglasungen vorgesehen, durch die vorgelagerten Balkonzonen, die Strukturierung der Fassade einschließlich des Umstandes, dass die Glasfassaden zu erheblichem Anteil auch hinter den gestalteten und begrüneten Balkonzonen liegen, und den Helligkeitsunterschied durch einseitig belichtete Wohnräume \(im Gegensatz](#)

zu Glasbrücken) wird die Gefahr des Vogelschlags jedoch geringer eingeschätzt. Daher ist es ausreichend lediglich solche Glasfassaden mit Schutzmaßnahmen auszustatten, die größer als 3 m² sind und die nicht in solchen Bereichen liegen, in denen noch die belebte Balkonzone vorgeschaltet ist, die eine – auch für Vögel wahrnehmbare – optische Barriere vor den Glasfassaden bildet.

4.8.3 *Animal aided design*

Es werden konkrete Maßnahmen zur Integration von Gebäudebrütern und Fledermäusen in die Planung aufgenommen, wie die Integration eines Sperlingskoloniehäuses sowie eines Fassaden-Einbaukastens (z. B. Fa. Schwegler) sowie die Integration einer Fassadenhöhle und eines Flachkastens (ebenfalls z. B. Fa. Schwegler). Diese Maßnahmen sind funktional bewährt und baulich gut integrierbar. Durch eine verbindliche Festsetzung wird die ökologische Qualität des Projekts erhöht.

Nach Möglichkeit sind in die Ein- und Ausflugbereiche keine Gehölze oder Hindernisse zu planen und direkter Lichteinfluss durch künstliche Lichtquellen zu vermeiden. Ein regelmäßige Kontrolle (Monitoring) ist zu empfehlen.

4.8.4 *Beleuchtung*

Ebenso soll eine insektenfreundliche Beleuchtung angestrebt und auf Außenbeleuchtung (auch während des Baubetriebs) so weit wie möglich verzichtet werden. Auf eine ursprünglich geplante dauerhafte Beleuchtung eines Schriftzugs am Gebäude wird daher aus Gründen des Artenschutzes verzichtet. Für die Balkonterrassen ist eine bedarfsgerechte, bewegungsgesteuerte oder gedimmte Außenbeleuchtung vorgesehen, die hinsichtlich Lichtfarbe und Ausrichtung den Anforderungen des Artenschutzes entspricht.

4.8.5 *Reptilien und Amphibien*

Vor und während der Bauphase wird zur Vermeidung des Einwanderns von Reptilien oder Amphibien in den Baustellenbereich und damit zur Vermeidung von Maßnahmen zur Verhinderung der Erfüllung der Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG empfohlen, offene Kiesstrukturen, Kiesschüttungen und Baustellenpfützen zu vermeiden. Nach Starkregen Ereignissen entstandene Vertiefungen/Mulden sollten umgehend mit geeigneten Material aufgefüllt werden. Aushubmaterial sollte unverzüglich abgefahren oder — sofern eine Zwischenlagerung erforderlich ist — mittels amphibien-dichten Zauns gegen das Einwandern von Individuen abgesichert werden.

Alle genannten Punkte sind möglichst zeitnah mit der unteren Naturschutzbehörde Starnberg abzustimmen und ggf. genehmigen zu lassen. Sollten Änderungen im Bauablauf oder Verzögerungen eintreten, sollte die Behörde mit einbezogen werden. Die Umsetzung der Maßnahmen zum Artenschutz werden im Durchführungsvertrag verbindlich mit dem Vorhabenträger vereinbart.

4.9 **Immissionsschutz**

Für die Planung wurde eine schalltechnische Verträglichkeitsuntersuchung durch das Ingenieurbüro Greiner (siehe Anlage 2) erstellt. Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, das aus schalltechnischer Sicht keine Bedenken gegen die Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes bestehen.

Die Untersuchungsergebnisse werden im Einzelnen kurz zusammengefasst:

4.9.1 Verkehrsgeräusche

Aufgrund der Verkehrsgeräusche (Straßen- und Schienenverkehr) ergeben sich an dem geplanten Gebäude folgende höchste Beurteilungspegel:

- Südostfassade 68 dB(A) tags / 64 dB(A) nachts
- Nordostfassade 67 dB(A) tags / 61 dB(A) nachts
- Südwestfassade 64 dB(A) tags / 60 dB(A) nachts
- Nordwestfassade 57 dB(A) tags / 50 dB(A) nachts

Im vorliegenden Fall wird für das Bauvorhaben ein vorhabenbezogener Bebauungsplan aufgestellt, in dem kein Baugebiet der BauNVO festgesetzt wird. Daher ist der Schutzanspruch des festzusetzenden Baugebietes originär festzulegen. Entsprechend der städtebaulichen Untersuchung wird aufgrund der zentralen Lage des Vorhabens am Bahnhof und der gemischten Nutzungsstruktur der näheren Umgebung die Beurteilung der einwirkenden Verkehrsgeräusche anhand der Orientierungswerte für Mischgebiete (MI) als angemessen erachtet. Gemäß den Regelungen der BauNVO sind Wohnnutzungen in Mischgebieten uneingeschränkt zulässig. Aus schalltechnischer Sicht ist insbesondere zu beachten, dass die gebietsabhängige Beurteilung der einwirkenden Verkehrsgeräusche keinen Einfluss auf den passiven Schallschutz zur Sicherstellung gesunder Wohnverhältnisse in den geplanten Apartments hat. Die einschlägigen Normen unterscheiden in der Bemessung der Schalldämmung der Außenbauteile des Gebäudes nicht zwischen Gebietskategorien. Die Einstufung als MI- oder WA-Gebiet ist demzufolge unerheblich für die Sicherstellung gesunder Wohnverhältnisse im Gebäude.

Die schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005 für MI-Gebiete (60 dB(A) tags / 50 dB(A) nachts) werden an den schallzugewandten Fassaden um bis zu 8 dB(A) tags und 14 dB(A) nachts überschritten. An der schallabgewandten Nordwestfassade werden die Orientierungswerte eingehalten bzw. unterschritten.

Aufgrund der Straßen- und Schienenverkehrsgeräusche sind für die schutzbedürftigen Apartments im gesamten Plangebiet Vorkehrungen zum Schutz vor Außenlärm zu treffen.

Aufgrund der Verkehrsgeräuschbelastung ergeben erhöhte Anforderungen an den passiven Schallschutz des Gebäudes bzw. der Apartments. Die lüftungstechnisch notwendige Fenster von schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen in Bereichen, bei denen zur Nachtzeit ein Beurteilungspegel $L_{r,nacht} > 50$ dB(A) erreicht wird, sind mit einer schallgedämmten fensterunabhängigen Belüftungseinrichtung auszustatten, die für die Nachtzeit (22.00 Uhr bis 06.00 Uhr) eine fensterunabhängige Belüftung sicherstellt. Dies betrifft praktisch die Apartments die nach Südosten bzw. Osten zur Bahn orientiert sind. Um auch auf potentielle Änderungen in der Grundrissgestaltung, die zu neuen Immissionsorten führen könnte, angemessen reagieren zu können, werden die Maßnahmen nicht nur für einzelne Fassaden(bereiche) festgesetzt, sondern jeweils auf die ermittelten Beurteilungspegel bezogen.

Alternativ hierzu können bauliche Vorkehrungen vorgesehen werden (z. B. verglaste Loggien, Schallschutzerker), die sicherstellen, dass an den betroffenen Fenstern ein Beurteilungspegel $L_{r,nacht} \leq 50$ dB(A) gewährleistet wird. An lüftungstechnisch nicht notwendigen Fenstern, bei denen ein Beurteilungspegel $L_{r,nacht} > 50$ dB(A) erreicht

wird sind Belüftungseinrichtungen nicht erforderlich. Diese Vorgaben werden im Bebauungsplan als Festsetzung übernommen.

Zusätzliche Schallschutzmaßnahmen an den Außenwohnbereichen (Balkone, Terrassen) sind nicht erforderlich. Selbst wenn die Außenwohnbereiche an der Südostfassade und die Dachterrasse über keine gesonderten passiven Schallschutzmaßnahmen verfügen werden und daher zum Teil Beurteilungspegel von 68 dB(A) tags erreicht werden, ist festzuhalten, dass in den gemeinschaftlich nutzbaren Freiflächen innerhalb des Plangebietes – gerade auch auf der lärmabgewandten westlichen Seite– in hinreichendem Umfang ausreichend nutzbare Freiflächen liegen, bei denen die Beurteilungspegel unter 60 dB(A) liegen. Gerade die Freiflächenkonzeption mit gemeinschaftlich nutzbaren, hochwertig gestalteten Freibereichen führt dazu, dass es dennoch abwägungsgerecht ist, wenn bei Teilen der Apartments ein zusätzlicher Schutz der Außenwohnbereiche vor Verkehrslärm nicht zwingend vorgeschrieben wird.

4.9.2 *Anlagengeräusche (Parkplatz, Luftwärmepumpen)*

Die Geräuschbelastung an der nächstgelegenen benachbarten Wohnbebauung durch die Nutzung des Parkplatzes mit 12 Stellplätzen sowie den Betrieb der Luftwärmepumpen im Freibereich ist als unkritisch einzustufen. Die einschlägigen Immissionsrichtwerte der TA Lärm für WA-Gebiete werden um mindestens 16 dB(A) tags und 7 dB(A) in der lautesten Nachtstunde unterschritten. Für den geplanten Parkplatz sind daher keine Schallschutzmaßnahmen erforderlich.

Der durchgehende Betrieb der geplanten vier Luftwärmepumpen ist ohne weitere Schallschutzmaßnahmen möglich. Gemäß den Herstellerangaben beträgt die Schallleistung je Anlage $L_{WA} = 70$ dB(A) tags und 61 dB(A) nachts im geräuschreduzierten Modus. Sofern im Bauvollzug andere Anlagen verwendet werden, ist auf ähnliche Werte der Schallleistung zu achten. In jedem Fall sind an den nächstgelegenen Immissionsorten die Immissionsrichtwerte der TA Lärm für WA-Gebiete um mindestens 6 dB(A) zu unterschreiten.

4.9.3 *Anlagengeräusche durch gewerbliche Nutzungen in der Nachbarschaft*

In dem Gebäude Pippinplatz 9 und 10 befindet sich im EG ein Getränkemarkt sowie eine Ladennutzung. Der Kundenzugang und die Warenanlieferung erfolgen an der Nordfassade. An der Straße bestehen ca. 7 öffentliche Stellplätze. Das Gebäude liegt im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 50/Gauting, der ein WA-Gebiet ausweist. In den Obergeschossen über den genannten Einzelhandelsnutzungen bestehen Wohnnutzungen. Durch den Betrieb des Getränkemarktes und der Ladennutzung während der Tageszeit muss bereits an den unmittelbar darüberliegenden Wohnnutzungen der Immissionsrichtwert der TA Lärm für WA-Gebiete (55 dB(A) tags) eingehalten werden. Es besteht keine Sichtverbindung der geräuschrelevanten Bereiche des Getränkemarktes / Ladens zu dem geplanten mehrgeschossigen Wohngebäude mit Appartements. Die Geräusche werden durch das Gebäude Pippinplatz 9 und 10 abgeschirmt. Zudem liegt in diesem zentralen innerörtlichen Bereich eine hohe Verkehrsgeräuschbelastung durch die Straße Pippinplatz vor (DTV 11.200 Kfz/24h), so dass Geräusche der Einzelhandelsnutzungen ohnehin überdeckt werden. Durch den Betrieb des Getränkemarktes / Ladens ist von keinen relevanten Schallimmissionen an dem geplanten Wohngebäude auszugehen.

/ 5 vom 25.11.2025 wird für das Vorhaben in einer zentralen Lage der Schutzanspruch eines MI-Gebietes zugrundegelegt.

Für das Postareal wird der vorhabenbezogene Bebauungsplan Nr. 197 aufgestellt. Die Planung sieht die Errichtung eines Geschäftsgebäudes (Einzelhandel, z.B. Postfiliale im EG, sowie Büros/Praxen in den Obergeschossen) vor. Dahinterliegend sind zwei Wohngebäude geplant. Hierzu liegt die schalltechnische Verträglichkeitsuntersuchung Bericht Nr. 225035 / 2 vom 28.04.2025 vor. In der Untersuchung wurden die Auswirkungen der Gewerbe- und Anlagengeräusche auf die Nachbarschaft ermittelt und beurteilt. An den unmittelbar östlich angrenzenden Wohnnutzungen innerhalb des Bebauungsplanes Nr. 145 werden die Immissionsrichtwerte der TA Lärm für WR-Gebiete unterschritten. In Bezug auf das geplante Wohngebäude ist mit keinen relevanten Schallimmissionen zu rechnen. Allein durch die Verkehrsgeräusche (Bahnstrecke, Straße Bahnhofplatz mit DTV 11.200 Kfz/24h) ist von einer Überdeckung der geringfügigen gewerblichen Schallemissionen im Bereich des Postareals auszugehen.

Aus schalltechnischer Sicht bestehen keine Bedenken hinsichtlich der auf das geplante Wohngebäude einwirkenden Gewerbe- und Anlagengeräusche. Es ist von der Einhaltung bzw. Unterschreitung der Immissionsrichtwerte der TA Lärm auszugehen.

4.9.4 Erschütterungsschutz

Zur Prüfung möglicher Erschütterungseinwirkungen durch den Schienenverkehr auf der angrenzenden Bahnstrecke München – Garmisch wurde durch das Büro imodynamik GmbH eine [Erschütterungs- und Sekundärluftschalltechnische Untersuchung](#) erstellt (siehe Anlage 3). Die Messungen und Berechnungen erfolgten auf Grundlage der DIN 4150-2:1999-06 sowie unter Berücksichtigung zukünftiger Verkehrsprognosen gemäß Bundesverkehrswegeplan.

Die Untersuchung ergab, dass nach Fertigstellung des Gebäudes deutliche Überschreitungen im Körperschall (= Erschütterungen) und Sekundärluftschall zu erwarten. Dies unabhängig von der geplanten Bauweise (Holz- oder Hybridbauweise), auch wenn prinzipiell die Holzbauweise punkto Sekundärluftschall günstiger ist, die Hybridbauweise bzgl. der Erschütterungen.

~~Es ist eine Minderung des Sekundärluftschalls bei ca. 60Hz um rund 10-15 dB erforderlich. Die Erschütterungen sind über diese 60Hz Anteile hinaus noch am südlichen Gebäudeeck bei ca. 25Hz zu reduzieren.~~

~~Dies ist technisch machbar z.B. durch folgende Maßnahmen:~~

- ~~• Prinzipiell können allein mit dem Einbau einer elastischen Lagerung unter der Bodenplatte alle Anforderungen (Erschütterungen + Sekundärluftschall) eingehalten werden.~~
- ~~• Bauliche Maßnahmen – im vorliegenden Fall eine dickere, biegesteife Bodenplatte – können ebenfalls schwingungsmindernd wirken.~~

[Mit geeigneten und wirtschaftlich zu dimensionierenden baulichen und elastischen Maßnahmen sind die Erschütterungsimmissionen soweit zu verringern, dass die geltenden Anhaltswerte bzgl. Erschütterungen und Sekundärluftschall eingehalten werden. I.d.R. können bauliche Maßnahmen können dabei helfen, die Kosten für eine elastische Lagerung deutlich zu verringern, indem das elastische Material dünner ausgeführt wird, auf Teilbereiche begrenzt wird oder ggf. auf eine elastische Lagerung ganz verzichtet werden kann, sofern dies wirtschaftlicher wäre.](#)

Es ist daher mit einer genauen rechnerischen Modellierung (Stufe II) zu überprüfen, in welcher Form sich die Erschütterungsschutzmaßnahme so ausführen lässt, dass die Anforderungen bzw. Komfortvorstellungen erreicht werden. Das Ergebnis ist von der Gebäudekonstruktion im Detail abhängig (Deckenspannweiten, Bauart, Estriche, auch Gründung etc.) Evtl. sind Eingriffe in die grundlegende Ausführungsart des Gebäudes zu empfehlen (Fundament, Wände, Estriche), um die wirtschaftlichste Variante ausführen zu können.

~~Mit geeigneten baulichen und elastischen Maßnahmen sind die Erschütterungsimmissionen soweit zu verringern, dass die geltenden Anhaltswerte bzgl. Erschütterungen und Sekundärluftschall eingehalten werden.~~

~~Im weiteren Planungsverlauf wird die wirtschaftlichste Kombination aus baulichen Maßnahmen (v.a. Bodenplatte) und elast. Maßnahmen ermittelt und umgesetzt. Dabei wird auch der Belang des Klimaschutzes berücksichtigt, da im Fall einer dickeren Bodenplatte luftgefüllte Verdrängungskörper CO₂ mindernd wären.~~

Eine besondere bauliche Vorsorge ist daher in der weiteren Ausführungsplanung vorzusehen. Ein entsprechender Hinweis wurde in der Satzung aufgenommen.

4.10 Klimaschutz, Klimaanpassung, Klimaresilienz

Bei der gegenständlichen Planung handelt es sich um eine Maßnahme der Innenentwicklung. Dadurch werden keine zusätzlichen Flächen im Außenbereich in Anspruch genommen, die z.B. im Hinblick auf den Klimawandel und den damit einhergehenden Risiken durch eine Mehrung von Extremwetterereignissen (Trockenheit, Sturm, Überschwemmungen) oder im Hinblick auf die Möglichkeiten zur Klimaanpassung als sensibel oder wertvoll einzustufen sind.

Die Planung an sich leistet einen Beitrag zur Klimaresilienz, dadurch, dass die Versiegelung so weit wie möglich zurückgenommen wird und zugleich Bodenbeläge – wo möglich – versickerungsfähig ausgestaltet werden. Dies entspricht dem Prinzip der Schwammstadt. Die konzeptionell vorgesehenen und per Satzung bzw. Durchführungsvertrag gesicherten Maßnahmen zur Erreichung von Energie- und Nachhaltigkeitsstandards leisten zudem einen Beitrag zur Klimaresilienz der Planung.

Gemeinde Gauting, den

.....
Dr. Brigitte Kössinger, Erste Bürgermeisterin