

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	Vachev QS: Schwander
Aktenzeichen	GAU 2-263
Plandatum	27.05.2025 (Vorabzug)

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	Emissionen	6
3.	Planungsrechtliche Voraussetzungen	6
3.1	Ziele der Raumordnung.....	6
3.2	Flächennutzungsplan	7
3.3	Bebauungspläne und Satzungen.....	7
3.4	Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK)	8
3.5	Sanierungsgebiet	9
3.6	Genehmigter Vorbescheid.....	10
3.7	Städtebauliches Konzept des vorhabenbezogenen Bebauungsplans.....	10
3.8	Maßnahme der Innenentwicklung.....	14
4.	Planinhalte	14
4.1	Art der baulichen Nutzung	14
4.2	Maß der baulichen Nutzung	15
4.3	Überbaubare Grundstücksfläche, Bauweise und Abstandsflächen.....	16
4.4	Garagen, Stellplätze und Nebenanlagen	17
4.5	Bauliche Gestaltung	18
4.6	Verkehr und Erschließung.....	19
4.7	Grünordnung, Eingriff, Ausgleich.....	19
4.8	Artenschutz	19
4.9	Immissionsschutz.....	20
4.10	Klimaschutz, Klimaanpassung, Klimaresilienz	24

Anlagen:

1. Projektpräsentation Bahnweg 2 in Gauting, BHB, 18.06.2024
2. Mobilitätskonzept Mooritz in Gauting, team red, April 2025
3. Schalltechnische Verträglichkeitsuntersuchung, Ingenieurbüro Greiner, Bericht Nr. 225033 / 2 vom 23.04.2025 und Stellungnahme Nr. 225033 / 3 vom 09.05.2025
4. Erschütterung und Sekundärluftschalltechnische Untersuchung, imd-dynamik GmbH, Projekt-Nr. B432521b vom 20.05.2025
5. Naturschutzfachliche Abschätzung zum Artenschutz, Planungsbüro Zickler, 16.04.2025

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 geeignet, die städtebauliche Entwicklung zu steuern. Daher ist die Gemeinde Gauting bereit, diesen Bebauungsplan 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. Andererseits ist das Grundstück durch den Bahnverkehr hohen Lärmemissionen 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 und eine immissionsschützende Riegelbebauung 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 aus dem Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzept (ISEK) umgesetzt.

Da das Vorhaben den städtebaulichen Zielen der Gemeinde entspricht, jedoch im Rahmen des rechtsgültigen Bebauungsplans nicht verwirklicht werden kann, hat der Gemeinderat 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 ist dagegen weitgehend eben und liegt auf einer Höhe von ca. 584,3 m über Normalhöhennull.

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. Da der Pippinplatz deutlich tiefer liegt ist eine direkte Grundstückszufahrt jedoch nur über den Bahnweg möglich. Dieser ist jedoch aufgrund seiner geringen Breite 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.

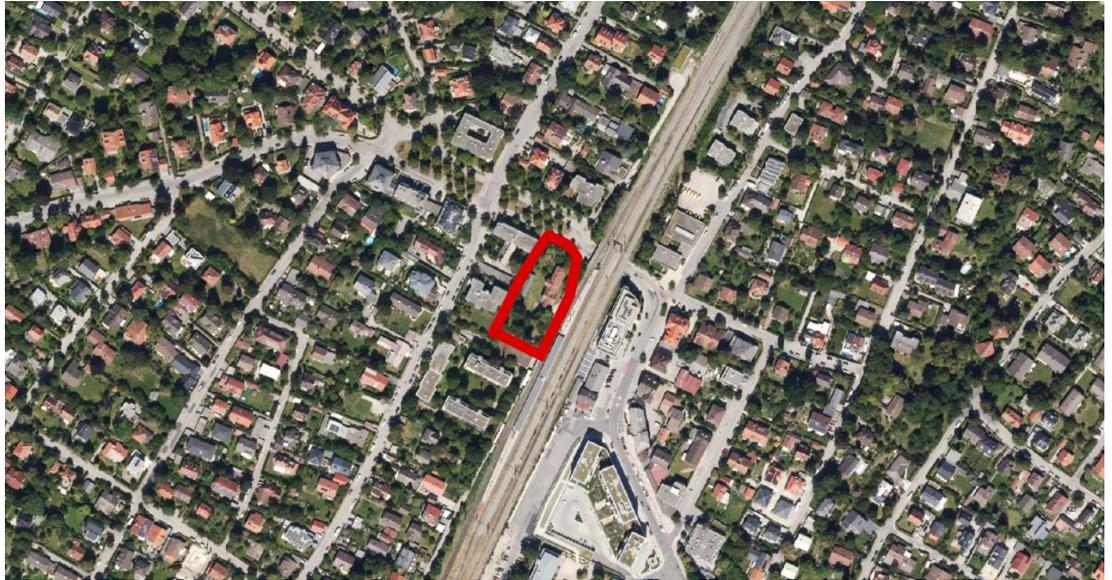


Abb. 1 Plangebiet, ohne Maßstab, Quelle: Bayerische Vermessungsverwaltung, Stand 2023

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. An den nördlichen und westlichen Grenzen des Plangebietes ist ein Baum- und Gehölzbestand vorhanden.



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

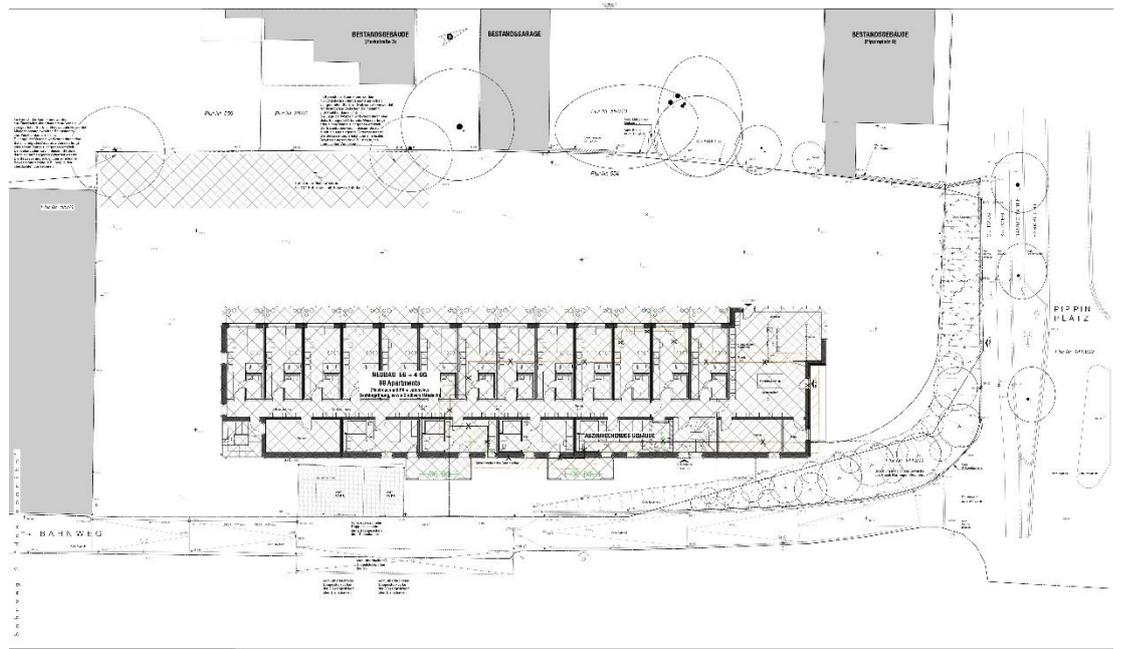


Abb. 3 Baumbestandsplan. Quelle: Samy Freiraumarchitektur

Die nähere Umgebung ist größtenteils durch Wohnnutzung geprägt, vereinzelt sind 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. 4 Bestandsgebäude auf den angrenzenden Grundstücken: Bahnweg 6 (links), Parkstraße 3 (Mitte) und Pippinplatz 9 (rechts). Quelle: BHB

Etwa 100 m nordwestlich des Plangebiets an der Germeringer Straße 2 befindet sich ein zweigeschossiger Zeldachbau 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.

2.3 Emissionen

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 (Anlage 3). 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)

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 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.

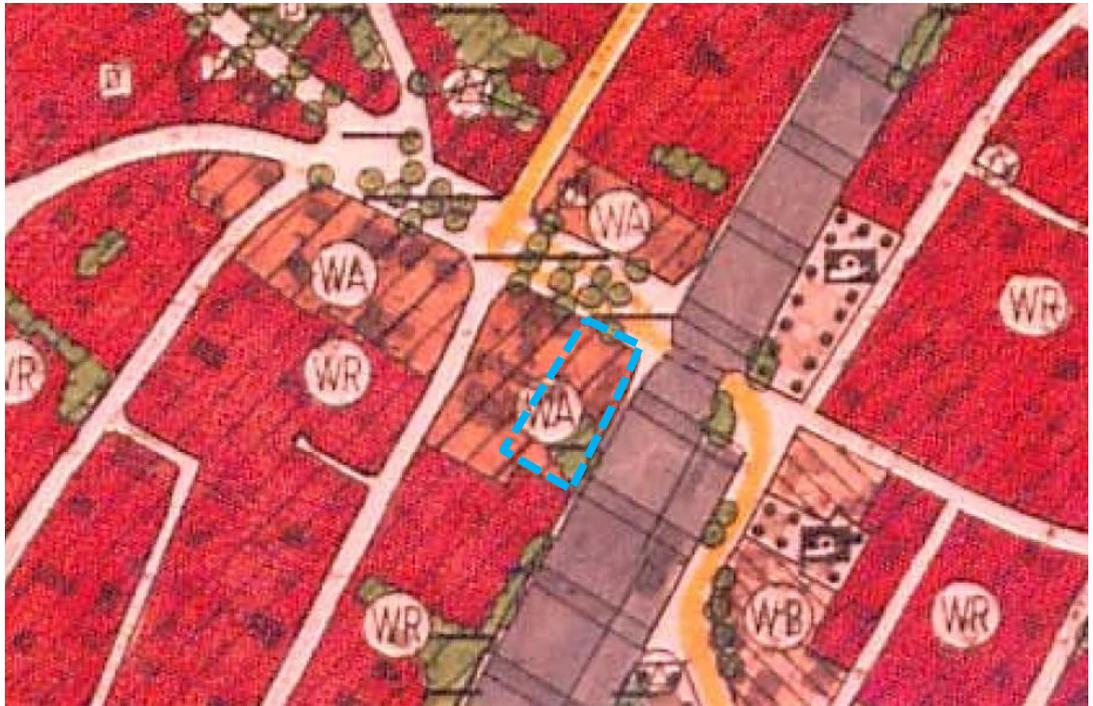


Abb. 5 Ausschnitt aus dem wirksamen FNP vom 06.02.1990, Plangebiet (türkis), ohne Maßstab

3.3 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 jedoch nicht möglich.

Darüber hinaus sind Flächen für Gemeinschaftsgaragen an der südlichen und westlichen Grenze des Plangebiets festgesetzt.



Abb. 6 Auszug aus dem BP Nr. 50 / GAUTING, i.d.F. vom 26.06.1969, Plangebiet (türkis) o.M.

3.4 Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK)

Das Plangebiet liegt 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.

3.5 Sanierungsgebiet

Das Plangebiet liegt im Geltungsbereich des förmlich festgesetzten Sanierungsgebiets "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 stadtvträglicher 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.

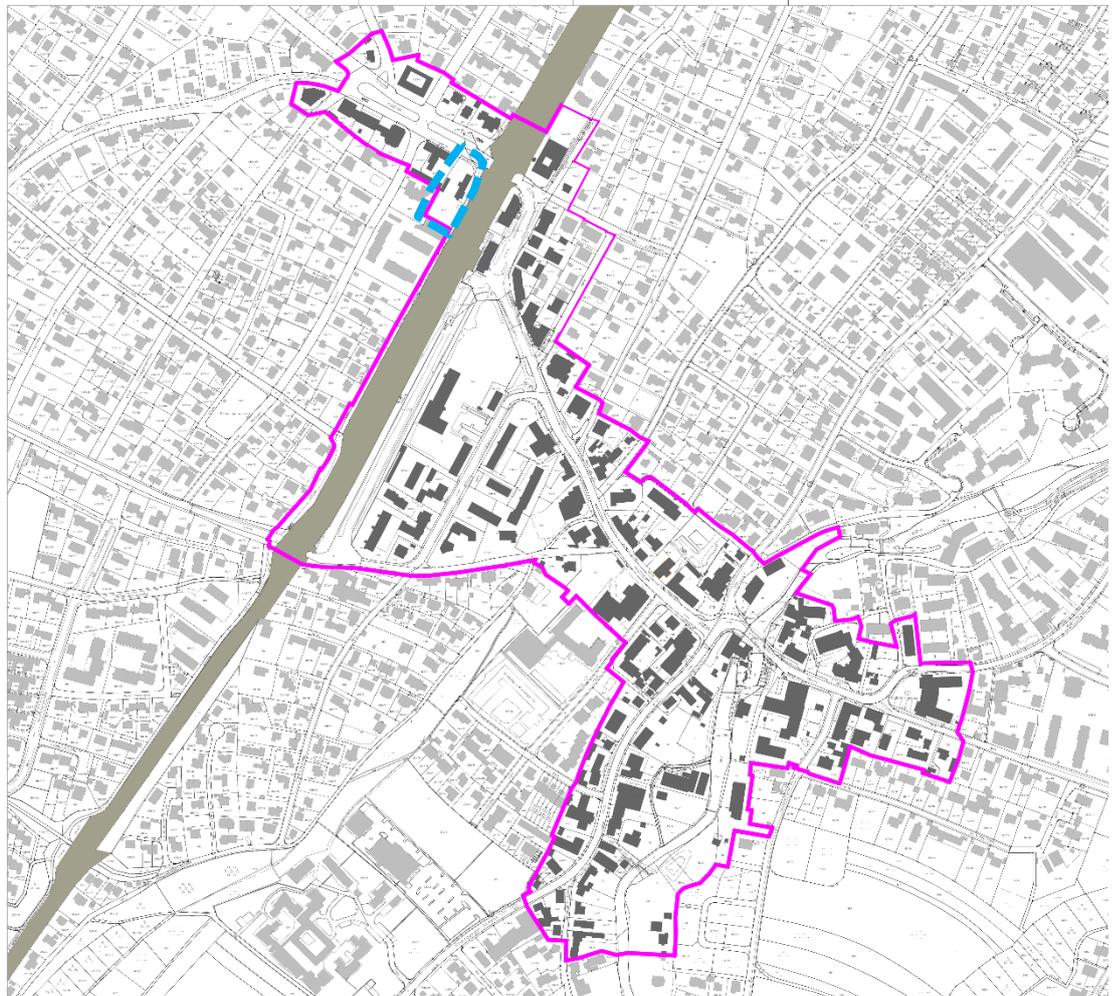


Abb. 7 Umgriff Sanierungsgebiet, Plangebiet (türkis) o.M.

3.6 Genehmigter Vorbescheid

Für das Plangebiet liegt ein genehmigter und bis zum 17.04.2027 verlängerter Vorbescheid auf Grundlage des rechtsgültigen Bebauungsplans vor. Dieser ist für die Ermittlung des bestehenden Baurechts maßgeblich. Er sieht eine dreigeschossige Bebauung mit einer großen, vom Pippinplatz erschlossenen Tiefgarage mit insgesamt 31 Stellplätzen vor. Befreiungen von den Festsetzungen des Bebauungsplans wurden hinsichtlich der Grundflächenüberschreitung und hinsichtlich der Baugrenzen erteilt.

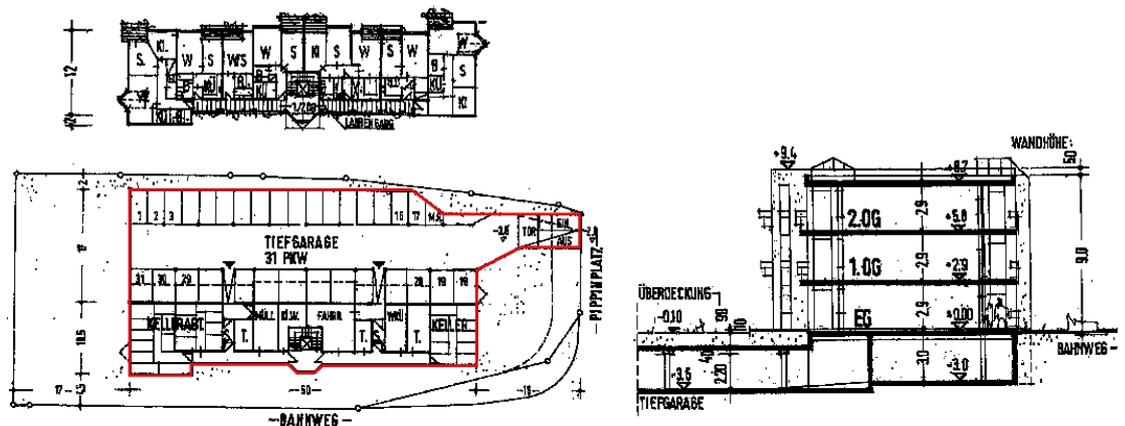


Abb. 8 Genehmigter Vorbescheid, verlängert bis 17.04.2025, ohne Maßstab

Der Bebauungsvorschlag entspricht jedoch nicht mehr den städtebaulichen Zielen der Gemeinde, insbesondere in Hinblick auf folgende Leitziele des ISEK:

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

3.7 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.

3.7.1 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 Bahnseite Vorbauten für den Schallschutz, auf der Westseite eine zweite Haut aus Balkonen und Fassadenbegrünung schaffen.

Mit einer Wandhöhe ca. 15,1 m bleibt er dabei unter der Höhe der südlich angrenzenden Wohngebäude, durch den Höhensprung tritt er zum Pippinplatz jedoch stärker in Erscheinung und wird daher zu dieser Seite auf 4 Geschosse abgestaffelt.

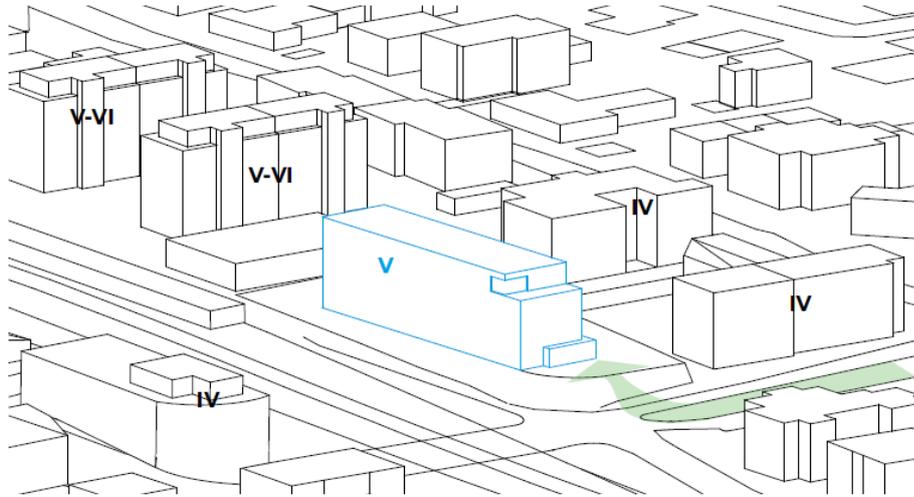


Abb. 9 Städtebauliches Konzept: Höhenentwicklung, ohne Maßstab, Quelle: BHB

Die größere Kubatur nimmt die Körnung östlich der Bahnlinie um den Bahnhofplatz auf und bildet dafür einen adäquaten Abschluss. Darüber hinaus werden die dahinterliegenden Wohngebiete durch die vorgesehene Riegelbebauung von Bahnlärm abgeschirmt. Die vorgesehene Bebauung bietet dabei eine deutlich bessere abschirmende Wirkung als die ursprüngliche dreigeschossige Planung.



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

3.7.2 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.

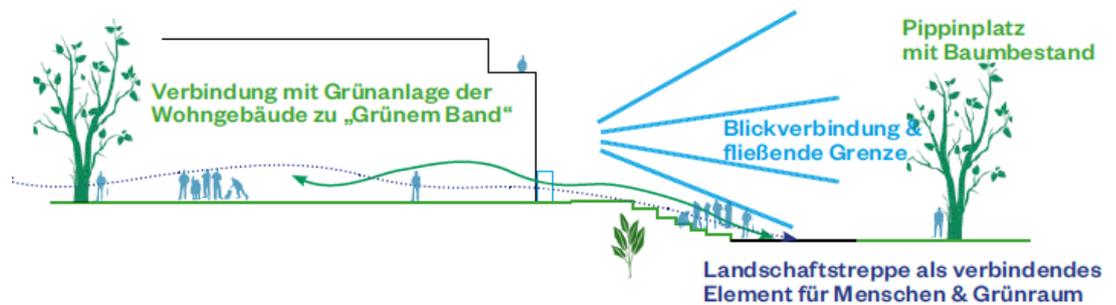


Abb. 11 Städtebauliches Konzept: schematischer Schnitt entlang des Gebäudes zum Pippinplatz, ohne Maßstab, Quelle: BHB

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.

3.7.3 Handlungsfeld Energie und Klimaschutz

Um eine nachhaltige, klimaschonende und zukunftsweisende Bebauung zu erreichen, ist eine modulare Holzbauweise 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 Gebäudetyp 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.

3.7.4 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 führen.

3.8 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 durch die Asklepios-Klinik und das Klinikum Fünfseenland ein hoher Bedarf an Pflegekräften, durch die Nähe zum Klinikum Großhadern, der Pflegeschule Starnberg und dem Campus Martinsried ein attraktives Angebot an Ausbildungseinrichtungen.

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.

Als bauliche Nutzung wird daher Wohnen für bestimmte Bevölkerungsgruppen festgesetzt:

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

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 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.

Daneben wird der Vorhaben- und Erschließungsplan Bestandteil der der Satzung.

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 in dieser Begründung erläutert.

Die zulässige Grundfläche 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. Für die erforderlichen Stellplätze mit ihren Zufahrten und Nebenanlagen wird eine Überschreitung der Grundfläche nach § 19 Abs. 4 Satz 1 BauNVO von 645 m² festgesetzt.

Die dritte Dimension wird durch die Festsetzung einer maximal zulässigen Wandhöhe von 15,1 m gesteuert. Sie wird vom festgelegten Höhenbezugspunkt (584,3 m über Normalhöhen-Null) bis zur Oberkante der Wand gemessen. Damit wird einerseits eine flächensparende fünfstöckige Bebauung ermöglicht, andererseits der Maßstab der umliegenden Bebauung (11,7 m bis 17,6 m) nicht verlassen. 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.

Die Wandhöhe kann durch von der Außenwand zurückgesetzte technische Aufbauten, eine Aufzugsüberfahrt und sowie einen Schriftzug zur Eigenwerbung um max. 2,0 m überschreiten werden, da diese städtebaulich nur untergeordnet in Erscheinung treten.

4.3 Überbaubare Grundstücksfläche, Bauweise und Abstandsflächen

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

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 Sozialabstand 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.

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.

4.4 Garagen, Stellplätze und Nebenanlagen

Nebenanlagen und PKW-Stellplätze werden im Bebauungsplan eigene Flächen an den Grundstücksgrenzen zugewiesen, um zusammenhängende Freiflächen sicherzustellen. Dem liegt das städtebauliche Konzept zugrunde, dass diese am Rande des Geltungsbereichs unterzubringen, um möglichst zusammenhängende Freiflächen zu erhalten. 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. Die Festlegung der erhöhten Fahrradabstellplatzanzahl dient den Belangen der Mobilität der Bewohner und Besucher und korreliert mit einer reduzierten Kfz.-Stellplatzanzahl, die dem öffentlichen Belang der städtebaulichen Planung, die auf Vermeidung bzw. Reduzierung von Verkehr ausgelegt ist, Rechnung trägt. 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.

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. 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.

Im Ergebnis wird die Zahl der PKW-Stellplätze im Vergleich zur gemeindlichen Stellplatzsatzung auf 12 reduziert, die Zahl der notwendigen Fahrradstellplätze dagegen erhöht. Daneben werden Mobilitätsangebote vorgeschlagen, die helfen, den Bedarf an privatem PKW-Verkehr zu reduzieren.

- 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

Die Stellplatzzahl für PKW und Fahrräder, sowie die Mobilitätsangebote werden im Bebauungsplan aus städtebaulichen Gründen festgesetzt.

Die im Plangebiet bereits vorhandenen überdachte Fahrradstellplätze der Deutschen Bahn, deren Nutzung durch eine Dienstbarkeit abgesichert ist, bleiben selbstverständlich erhalten.

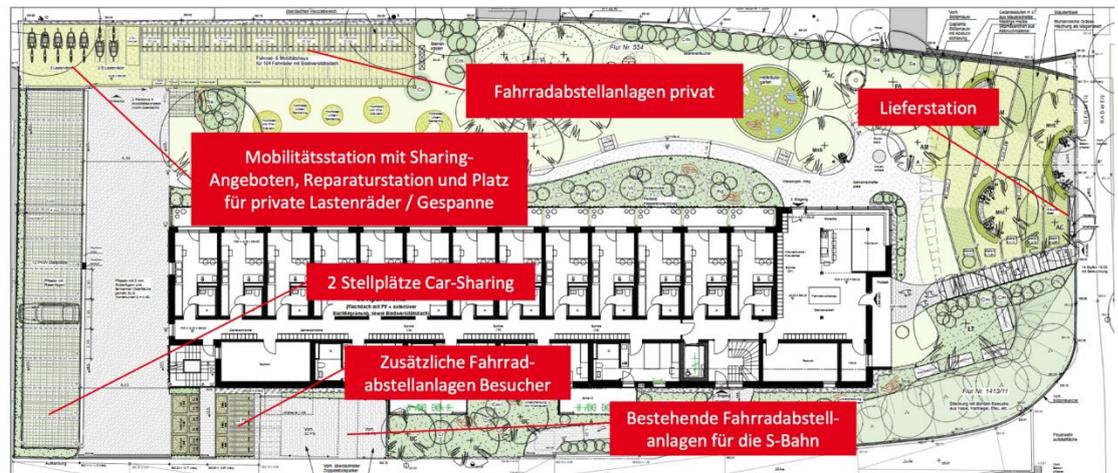


Abb. 12 Mobilitätskonzept: vorgeschlagene Maßnahmen, ohne Maßstab, Quelle: team red

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.

4.6 Verkehr und Erschließung

Das Plangebiet grenzt im Norden und Osten an öffentliche Verkehrsflächen. Im Norden befindet sich der Pippinplatz, während im Osten der Bahnweg verläuft. Die Einfahrt / Ausfahrt zum Grundstück ist nur über den Bahnweg zulässig, um Eingriffe in die Böschung im Norden zu vermeiden.

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.

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 zusammengerechnet 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 am 16.04.2025 erstellt. 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.

Bei der Untersuchung haben sich keine Hinweise auf das Vorkommen besonders

oder streng geschützter Arten ergeben, die durch die Planung direkt betroffen wären. Eine potenzielle Nutzung vorhandener Gebäude oder Gehölzstrukturen durch Fledermäuse oder Vogelarten kann jedoch nicht vollständig ausgeschlossen werden.

Zur Vermeidung potenzieller artenschutzrechtlicher Beeinträchtigungen werden Empfehlungen zum weiteren Vorgehen formuliert, die in die Satzung aufgenommen wurden.

4.8.1 *Animal aided design*

So 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.

4.8.2 *Beleuchtung*

Ebenso wird eine insektenfreundliche Beleuchtung angestrebt und auf Außenbeleuchtung (auch während des Baubetriebs) so weit wie möglich verzichtet. Allerdings wird eine dauerhafte Beleuchtung eines Schriftzugs am Gebäude zugelassen, da diese für die Sichtbarkeit und Adressbildung wesentlich ist. Die Lichtemission bleibt dabei auf das Notwendige beschränkt und wird durch warme Lichtfarbe insektenfreundlich gestaltet. Auch für die Balkonterrassen ist eine bedarfsgerechte, bewegungsgesteuerte oder gedimmte Außenbeleuchtung vorgesehen, die hinsichtlich Lichtfarbe und Ausrichtung den Anforderungen des Artenschutzes entspricht.

4.9 **Immissionsschutz**

Für die Planung wurde eine schalltechnische Verträglichkeitsuntersuchung durch das Ingenieurbüro Greiner (Bericht Nr. 225033 / 2 erstellt am 23.04.2025, und Bericht Nr. 225033 / 3 vom 09.05.2025) 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 *Verkehrsrgeräusche*

Aufgrund der Verkehrsrgeräusche (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

Die schalltechnischen Orientierungswerten 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 Apartments an der Südostfassade sind zudem mit schallgedämmten fensterunabhängigen Belüftungseinrichtungen auszustatten. Die Vorgaben werden im Bebauungsplan als Festsetzung übernommen.

Zusätzliche Schallschutzmaßnahmen an den Außenwohnbereichen (Balkone, Terrassen) sind nicht erforderlich bzw. zielführend, da an allen Fassaden von einer ausreichenden Aufenthaltsqualität auszugehen ist.

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 Apartments. 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.

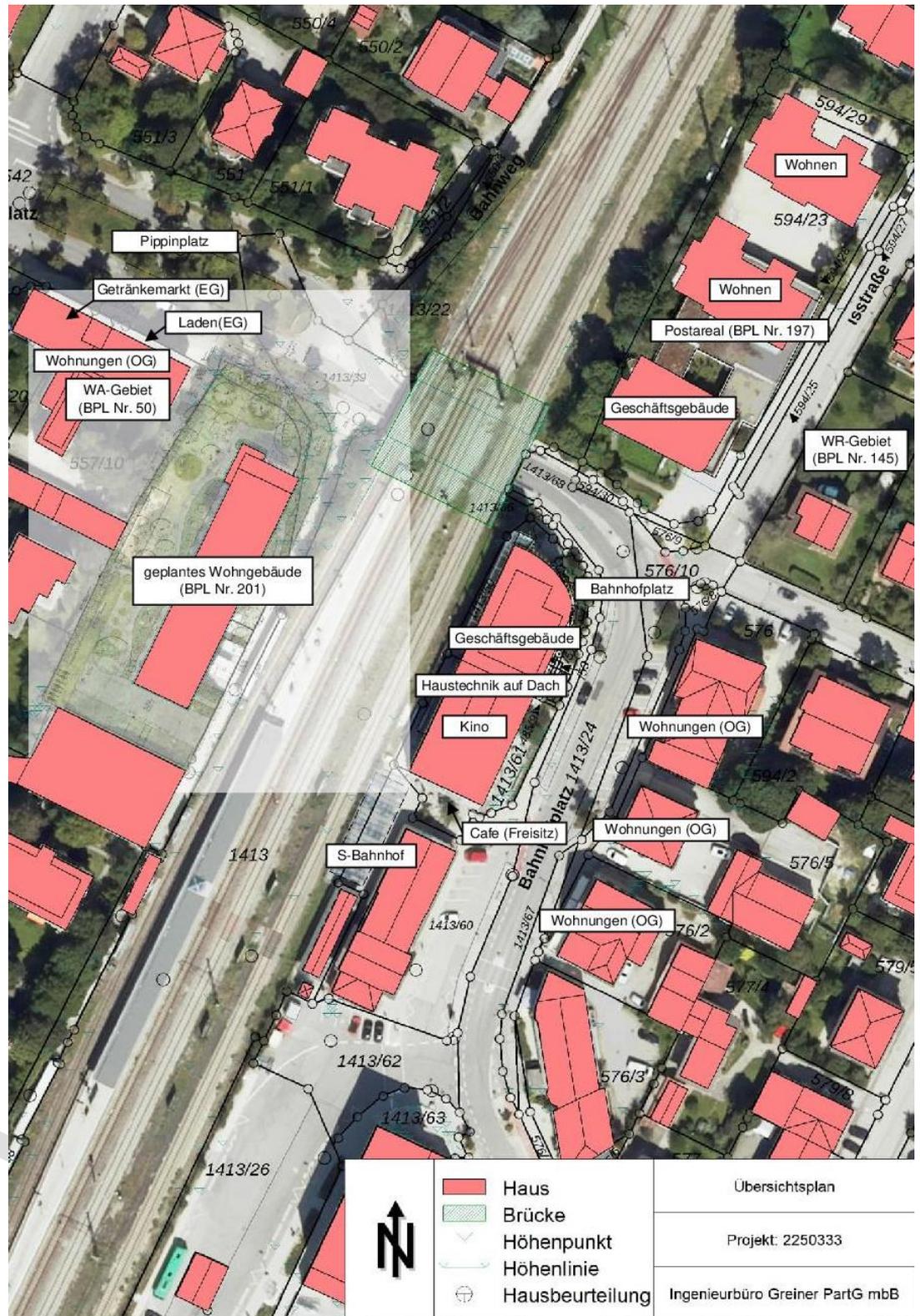


Abb. 13 Übersichtsplan Gewerbegeräusche, Quelle: Ingenieurbüro Greiner

In dem Gebäude Bahnhofplatz 2 und 3 befindet sich ein **Kino mit Cafe** und Freisitz sowie eine Einzelhandelsnutzung (Apotheke im EG). Auf dem Dach des Gebäudes bestehen haustechnische Anlagen (u.a. Lüftungsanlage, Außengeräte). Durch diese gewerbliche Nutzung müssen bereits an den nächstgelegenen Wohnnutzungen un-

mittelbar östlich des Bahnhofplatzes (vgl. Übersichtsplan) die einschlägigen Immissionsrichtwerte der TA Lärm eingehalten werden. Der Abstand des geplanten Wohngebäudes zu den geräuschrelevanten Bereichen ist nahezu doppelt so groß wie zu den bestehenden Wohnnutzungen. Zudem ist zu beachten, dass auf dem Plangrundstück bereits langjährig Wohnnutzung bestand. Die Anforderungen der TA Lärm waren demnach bereits im Zuge des Neubaus des Gebäudes Bahnhofplatz 2 und 3 auch dort einzuhalten. Es ist daher davon auszugehen, dass auch an der nun geplanten Bebauung die Immissionsrichtwerte der TA Lärm eingehalten bzw. unterschritten werden. Gemäß der schalltechnischen Verträglichkeitsuntersuchung Bericht Nr. 225033 / 2 vom 23.04.2025 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 – Geltendorf wurde ein Erschütterungsgutachten durch das Büro imd-dynamik GmbH (Projekt-Nr. B432521b, vom 20.05.2025) erstellt. 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 sind. 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 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