

GB/SG: Bauleitplanung, Bauverwaltung, Umwelt

Az. K552H

TOP:

Vorlagen-Nr.: 15227-2019  
4. Ergänzung

Datum: 11.08.2022

### Beratungsfolge:

Gremium	Datum	Status
Grundstücks- und Bauausschuss	09.12.2019	nichtöffentlich
Grundstücks- und Bauausschuss	06.07.2020	öffentlich
Stadtrat	23.07.2020	nichtöffentlich
Stadtrat	29.10.2020	nichtöffentlich
Grundstücks- und Bauausschuss	12.09.2022	öffentlich

Betreff:

Bebauungsplan Nr. 25 a II, „Buswendeschleife an der Carl-von-Linde-Straße“  
- beschlussmäßige Behandlung der Stellungnahmen und Anregungen aus der vorzeitigen  
Bürgerbeteiligung

### Beschlussvorschlag:

1. Der Grundstücks- und Bauausschuss nimmt Kenntnis vom Sachvortrag der Verwaltung.
2. Die eingegangenen Stellungnahmen der frühzeitigen Bürgerbeteiligung werden gemäß der Sachdarstellung abgewogen.
3. Der Bebauungsplan Nr. 25 a II wird in der Fassung vom 12.09.2022 gebilligt und nach § 13 a Baugesetzbuch in Verbindung mit § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 Baugesetzbuch ins Verfahren gebracht.

Sachvortrag:

### **Anlagen:**

Stellungnahmen Nr. 1 bis 8 (ö)  
Bebauungsplanentwurf (ö)  
Schallschutzgutachten (ö)  
Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung – saP (ö)

### **Ausgangssituation:**

Im Zuge der Baumaßnahme des bislang unbebauten Grundstückes Flurnummer. 990 (ehemalig Moll-Grundstück) wurde ein städtebaulicher Vertrag zur Erschließung des Grundstückes abgeschlossen. Diese Zufahrtsstraße geht über in die geplante Buswendeschleife am Park und Ride Parkplatz der S-Bahn-Station Lohhof.

Die Aufstellung des Bebauungsplanes wurde am 06.07.2020 im Grundstücks- und Bauausschusses beschlossen. Diverse Abklärungen mit dem Landratsamt München und mit dem Grundstückseigentümer der Flurnummer 990 wurden von Seiten der Verwaltung durchgeführt und Gutachten beauftragt.

Das Bauleitplanverfahren wird als beschleunigtes Verfahren der Innenentwicklung nach § 13 a Baugesetzbuch durchgeführt. Grundsätzlich ist dadurch ein Verfahren nach § 3 Abs. 1 und § 4 Abs. 1 Baugesetzbuch nicht zwingend erforderlich. Da es sich jedoch um eine Maßnahme handelt, die vor allem für die angrenzenden Bürger von Bedeutung ist, wurde eine frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt. Die Träger der öffentlichen Belange werden dann zusätzlich zur Öffentlichkeit im nächsten Verfahrensschritt nach § 4 Abs. 2 Baugesetzbuch beteiligt.

Eine frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3 Abs. 1 Baugesetzbuch fand vom 29.04. bis 02.06.2022 statt.

Es gingen einige Stellungnahmen von Seiten der angrenzenden Anwohner der Wohnanlage Carl-von-Linde-Straße 1-11 ein.

### **Stellungnahme der Verwaltung:**

Seitens der Verwaltung wird die Öffnung des Grundstücks für die Führung einer Buslinie sehr befürwortet. Die im Nahverkehrsplan des Landkreises München geplante Einführung von neuen Express-Bus-Linien stellt neue Anforderungen an der Infrastrukturausstattung und Linienführung im betreffenden Bereich. Die anvisierte Möglichkeit, den Zugang zum Haltepunkt in direkter Weise zu steuern, bietet eine Chance, diese Ausstattung und Linienführung zu verbessern.

Die Haltestelle Lohhof-S-Süd erschließt mit relativ großer Entfernung den S-Bahn-Haltepunkt Lohhof. Die Attraktivität des zweiten S-Bahn-Haltepunktes Lohhof würde sich für Anlieger und Pendler mit einem direkten Anfahren der Buslinie erhöhen.

Es wurde ein vorzeitige Bürgerbeteiligung nach § 3 Abs. 1 Baugesetzbuch vom 29.04.2022 bis 02.06.2022 durchgeführt. Dabei gingen von den Anwohnern der Wohnanlage Carl-von-Linde-Straße 1-11 folgende Stellungnahmen ein:

### **Stellungnahme Nr. 1 vom 28.5.2022**

#### - Zusätzliche Versiegelungsfläche

In der Stellungnahme wird Bezug genommen, dass durch die Errichtung der Buswendeschleife Fläche versiegelt wird.

#### - Auswirkungen auf Flora und Fauna

Die bislang ansässigen Tiere (Käfer, Insekten, Saatkrähen u.v.m) verlieren durch die geplante Maßnahme ihren Lebensraum.

#### - Auswirkungen auf die Anwohner und den Kinderspielplatz Lärmbildung durch die Buswendeschleife

Des Weiteren würde der im Wohngebiet Carl-von-Linde-Straße 1-11 liegende Kinderspielplatz durch mögliche Abholzung nicht mehr im Schatten liegen und sowohl die Kinder als auch die Anwohner mit den verbundenen Immissionen wie Lärm und Abgasen beeinträchtigt werden.

### **Stellungnahme Nr. 2 vom 30.05.2022**

#### - Notwendigkeit der Maßnahme

Die Notwendigkeit einer Buswendeschleife wird allgemein in Frage gestellt, da die Busse kaum ausgelastet sind und die Steuermittel wären für einen besseren S-Bahnverkehr und kleiner E-Busse besser geeignet.

#### - Zusätzliche Versiegelungsfläche Auswirkungen auf Flora und Fauna

Des Weiteren spricht sich die Stellungnahme gegen die geplante Versiegelung der Fläche und die damit verbundenen Auswirkungen für die Natur, als auch für die dort ansässigen Tieren aus.

#### - Auswirkungen auf die Anwohner und den Kinderspielplatz Lärmbildung durch die Buswendeschleife

Die Nutzung der Gärten der Wohnsiedlung Carl-von-Linde-Straße 1-11 als auch vor allem des Kinderspielplatzes würde durch den Bau einer Buswendeschleife mit den dort wartenden Bussen (mit laufenden Motoren) unzumutbar beeinträchtigt.

### **Stellungnahmen Nr. 3, 4 und 5 vom 30.05.2022**

Diese Stellungnahmen sind inhaltlich gleich.

#### - Zusätzliche Versiegelungsfläche Auswirkungen für die Anwohner und des Kinderspielplatzes Lärmbildung durch die Buswendeschleife

Die Wohnungen und die Balkone sind so ausgerichtet, dass sie mit der Balkonseite in Richtung des Grünstreifens aus Bäumen und Sträuchern liegen, der noch in einem akzeptablem Umfang entlang des Bahnhofs Lohhof vorhanden ist. Dieser würde durch das Planieren für den Bau der Wendeschleife jedoch in erheblichem Umfang verkleinert.

Der Waldstreifen, der durch den Bau stark reduziert würde, hat für die Bewohner der Wohnanlage, für die Umwelt und die Natur in mehrfacher Hinsicht eine positive Bedeutung, während die Errichtung der geplanten Wendeschleife in vielerlei Hinsicht negative Auswirkungen hätte.

Der Teil der Bäume und Sträucher, der für die Wendeschleife geopfert werden soll, hat im Gegensatz zu einem Buswendeplatz die Eigenschaft, dass er sowohl den Gärten der Wohnanlage als auch den Kinderspielplatz vor Lärm und Abgasen bewahrt.

Durch den Waldstreifen wird der Lärm der Bahnlinie vermindert, die in großer Nähe zu dem Grundstück Carl-von-Linde-Straße 1-11 vorbeiläuft und mit S-Bahnen, Nahverkehrs- und Fernverkehrs- sowie Güterzügen und ständigen Durchsagen auf dem Bahnsteig schon eine große Lärmbelastung für die Bewohner darstellt. Wird dieser Baumbestand reduziert, steigt die Belastung durch Lärm, der durch die Bahnlinie entsteht, beträchtlich.

Die geplante Haltestelle im Bereich der Wendeschleife ist selbst eine zusätzliche Lärmquelle, da die Busse beim Anhalten und Losfahren, sowie eventuell auch bei Standzeiten mit laufendem Motor, Lärm erzeugen. Auch die Fahrgäste können selbst Lärm erzeugen.

#### - Wertminderung der Wohnanlage

Steigerung des Wohnwertes durch die Bäume und Sträucher. Durch den Bau der Wendeschleife wird der Wohnwert gemindert, da ein Großteil der Bewohner auf eine asphaltierte Fläche schauen würden.

#### - Auswirkungen auf Flora und Fauna

Die Vernichtung dieses großen Anteils an Bäumen und Sträuchern zugunsten der Verkehrsfläche hätte auch für die Natur selbst einen großen negativen Effekt, Lebensraum für jetzt noch vorhandene Kleintiere und Vögel, die sich in diesem Bereich angesiedelt haben, würde vernichtet.

In Anbetracht der vielfältigen und weitreichenden negativen Auswirkungen auf Wohnqualität der Anwohner, Lärmsituation, Luftqualität, Natur- und Artenvielfalts sollte neu überdacht werden, ob die Wendeschleife in dieser Form an der geplanten Stelle die richtige Maßnahme ist oder ob es nicht natur-, umwelt- und menschenfreundlichere Umsetzungen gäbe, um den öffentlichen Nahverkehr zu stärken.

### **Stellungnahme Nr. 6 mit Unterschriftsliste von 77 Bewohnern**

#### - Auswirkungen für die Anwohner und den Kinderspielplatz Lärmbildung durch die Buswendeschleife

Die Bewohner sprechen sich mit der Unterschriftenaktion für den Erhalt des Grüngürtels auf dem benachbarten Grundstück Flurnummer 992/5 und 992/4 zum Schutz des Kinderspielplatzes aus.

#### - Auswirkungen auf Flora und Fauna

Weiterhin hätte dies auch für die Natur einen großen negativen Effekt. Lebensraum für jetzt noch vorhandene Kleintiere und geschützte Vögel (wie z.B. die Saatkrähen) würde zerstört.

#### - Zusätzliche Versiegelungsfläche

Gerade wegen der Bodenversiegelung (drohende Gefahr von Sturzflut bei Starkregen) auf dem derzeit bebauten Flurnummer 990 wäre ein Naturerhalt als Ausgleich statt weiterer Bodenversiegelung ganz wichtig.

#### - Notwendigkeit der Maßnahme

Die Stadt nutzt die Chance auf ihrem Grundstück diese Buswendeschleife errichten zu können als Angebot an den ÖPNV, aber nicht aus zwingender Notwendigkeit heraus. Es klingt erst mal umweltfreundlich, wenn etwas für den öffentlichen Verkehr gemacht werden soll. Doch es soll transparent und ausgewogen für alle Bürger der Stadt umgesetzt werden.

Es soll abgewogen werden, ob der Bau dieser zusätzlichen 4. Wendeschleife alle die Nachteile, die damit verbunden sind, rechtfertigt. Die geplante Haltestelle ist nicht viel näher an der S-Bahn als die bestehende Haltestelle Lohhof.

### **Stellungnahme 7 vom 22.5.2022**

#### **- Auswirkungen auf Flora und Fauna und zusätzliche Versiegelungsfläche**

Für die angedachte Planung ist die Rodung und Zerstörung eines bestehenden Grünstreifens mit Bäumen der Wohnanlage und der Bahn notwendig und beeinträchtigt dadurch den bestehenden Lärmschutz und nimmt dessen ökologisch vorteilhafte Wirkung (Schatten, angenehmes Binnenklima).

#### **- Auswirkungen auf die Anwohner und den Kinderspielplatz Lärmbildung durch die Buswendeschleife**

Der Verkehrslärm durch den Bahn- und Straßenverkehr ist bereits im Bestand hoch. Dieser wird durch die Anbindung zusätzlicher Express-Buslinien in der geplanten Form zunehmen.

Auch wird der unmittelbar auf dem Grundstück angrenzende Spielplatz erheblich beeinträchtigt (Lärm, Abgase) und in der Nutzung unangenehmer.

#### **- Notwendigkeit der Maßnahme**

Es bestehen bereits zwei nicht ausgelastete und vor kurzem erneuerte Bushaltestellen an der Carl-von-Linde-Straße. Diese befinden sich in unmittelbarer Nähe des S-Bahn-Zuganges Lohhof/Ecke Nördliche Ingolstädter Straße und können auch durch mögliche weitere Buslinien genutzt werden. Ein zusätzlicher Bau von Haltestellen mit Wendeschleife ist nicht notwendig. Eine mögliche Entzerrung des Verkehrs steht in keinem Verhältnis zu einem Neubau mit den bereits geschilderten Nachteilen.

### **Stellungnahme Nr. 8 vom 19.05.2022**

#### **- Notwendigkeit der Maßnahme**

Die vorhandenen Bushaltestellen des ÖPNV an der Carl-von-Linde-Straße 1 und gegenüber sind ausreichend und können im Bedarfsfall mit der Schnell- oder Fernbuslinie verbunden werden. Die Busse können über die südliche Ingolstädter Straße, Daimlerstraße und Siemensstraße wenden. Der Bahnhof Lohhof ist stark frequentiert und aufgrund seiner schmalen Bahnsteigbreite überbelastet. Zusätzliche Fahrgäste sollten nicht mit einer neuen Fern- oder Schnellbuslinie herbeigerufen werden. Das würde den Bahnhof weiter überlasten und nicht attraktiver machen.

#### **- Auswirkungen auf Flora und Fauna**

Rodung des kleinen Wäldchens und die Auswirkung auf die Vögel und Kleintiere, als auch den Lärmschutz und den Klimaschutz. Ein weiterer Ausbau der Verkehrsinfrastruktur führt nur zu noch mehr Verkehr, Ausstoß von Kohlendioxid, Lärm und Klimabelastung.

#### **- Zusätzliche Versiegelungsfläche**

Das Versiegeln zusätzlicher vorher naturnaher Flächen für die Fahrbahn und Wendeschleife wird abgelehnt.

#### - Auswirkungen auf die Anwohner und den Kinderspielplatz Lärmbildung durch die Buswendeschleife

Die geplante Wendeschleife führt zwischen engen Häuserschluchten der neu gebauten Wohnanlage hindurch. Das Ende mit Wendemöglichkeit liegt direkt hinter dem Wohnhaus Carl-von-Linde-Straße 11. Die Anwohner werden unangemessen mit dem Lärm belästigt und mit Abgasen belastet.

Nachdem in den abgegebenen Stellungnahmen inhaltlich die gleichen Punkte enthalten sind, werden diese zusammenfassend abgewogen.

#### **Abwägung der einzelnen Punkte der eingegangenen Stellungnahmen Nr. 1 bis 8 in einer Zusammenfassung:**

##### 1. Zusätzliche Versiegelungsfläche Stellungnahmen 1-8

Das betreffende Grundstück der Stadt Unterschleißheim umfasst eine Fläche von 1875 m<sup>2</sup>. Für die Buswendeschleife wird ca. eine Fläche von 1500 m<sup>2</sup> benötigt, wovon ca. 570 m<sup>2</sup> bereits als Schotterfläche vorhanden ist.

Die restliche Fläche zu der Wohnanlage Carl-von-Linde-Straße 1-11 von ca. 375 m<sup>2</sup> bleibt als Grünfläche bestehen.

Somit kommt man auf eine GRZ von 0,8. Dieser Wert ist auch bei privaten Bauvorhaben in Wohngebieten als Höchstwert der versiegelten Flächen zulässig.

Um zusätzlich einen attraktiven öffentlichen Nahverkehr schaffen zu können, müssen die notwendigen Voraussetzungen geschaffen werden. Dies beinhaltet auch die Versiegelung von Flächen.

##### **Abwägung:**

**Die Stellungnahmen Nr. 1 bis 8 werden zurückgewiesen. Eine Änderung des Bebauungsplans hinsichtlich der Versiegelungsflächen ist nicht erforderlich.**

##### 2. Auswirkungen auf die Anwohner und den Kinderspielplatz (Lärm, Abgase und fehlender Schatten) Stellungnahmen Nr. 1-8

Laut Baugenehmigung von 1973 ist auf dem Baugrundstück ein 250 m<sup>2</sup> großer Spielplatz zu errichten. In den alten Bauunterlagen ist bei der Errichtung einer Ölfeuerungsanlage ein Freilächengestaltungsplan vorhanden, der jeweils zwischen den Wohnblöcken 1+3 und 5+7 sowie 5+7 und 9+11 im östlichen Bereich zur Bahn einen Kinderspielplatz ausweist. Entlang des Blocks 9+11 und dem ehemals unbebauten Grundstück, Flurnummer 990 ist ein Feuerwehrweg vorhanden. Somit befindet sich der Spielplatz auf Höhe des Park und Ride Parkplatzes der Deutschen Bahn und nicht auf direkter Höhe der geplanten Buswendeschleife. In diesem Bereich ist die Ausweisung aufgrund des erforderlichen Feuerwehrweges nicht möglich.

Die schalltechnische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass mit der Planung und dem von der MVV genannten Verkehrsaufkommen an den drei Haltestellen die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV in der Nachbarschaft tags wie auch nachts durchgängig eingehalten werden.

Diese Werte gelten auch für eine Spielfläche.

Bei der Erstellung des Lärmschutzgutachtens wurde eine eventuell vorliegende Abschirmung durch Bäume in der Berechnung nicht berücksichtigt. Somit hat die Entfernung des Baumbestandes aus schalltechnischer Sicht keine Auswirkungen auf die Bewohner sowie des Kinderspielplatzes.

Des Weiteren wurde eine spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP) für das geplante Gebiet in Auftrag gegeben, die die Auswirkungen des Vorhabens auf Flora und Fauna prüfen. Das Plangebiet selbst umfasst eine in den Pendler-Parkplatz übergehende, geschotterte Fläche, die knapp die Hälfte des Plangebietes einnimmt und nur sehr spärlich bewachsen ist. Dieser Bewuchs umfasst u. a. Königskerze, Nachtkerze und Schmetterlingsflieder. Die restliche Fläche beherbergt einen dichten, ca. 10 - 15 m hohen Aufwuchs aus überwiegend jungen, einheimischen Gehölzen wie Birke, Weide, Wald- Kiefer, Stiel-Eiche, Ahorn, Fichte und Hainbuche.

Der ältere Baumbestand befindet sich hauptsächlich auf dem Grundstück der Wohnanlage Carl-von-Linde-Straße und wird durch die Maßnahme nicht beeinträchtigt. Somit ist die Verschattung des Kinderspielplatzes auf Höhe des Park und Ride Parkplatzes mit seinen ca. 26 m breiten Grünstreifen zu der Wohnanlage weiterhin gegeben. Zudem besteht öffentlich-rechtlich kein Anspruch auf einen sonnengeschützten Spielplatz.

Das Grundstück und somit die geplante Buswendeschleife befindet sich ca. 10 m vom Kinderspielplatz entfernt, sodass hinsichtlich einer Beeinträchtigung der Luftqualität von Abgasen keine Bedenken bestehen. Weder ein Spielplatz noch eine Buswendeschleife, sind baurechtlich abstandsflächenrelevant.

**Abwägung:**  
**Die Stellungnahmen (Nr. 1 bis 8) werden zurückgewiesen.**

### 3. Wertminderung der Wohnanlage (Wegfall des Baumbestandes) Stellungnahmen Nr. 3,4 und 5

Die Aufstellung eines Bebauungsplans liegt aufgrund der gesetzlich garantierten Planungshoheit im Ermessen der Kommunen. Gem. § 1 Abs. 3 Baugesetzbuch sollen Bebauungspläne jedoch aufgestellt werden, sobald und soweit es für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist.

Fachplanungsvorhaben können nur dann erhebliche Wertminderungen für Grundstücke zur Folge haben, wenn diese mittelbar, d.h. enteignend für das Vorhaben in Anspruch genommen werden. Wertminderungen von Grundstücken werden von der Rechtsprechung für sich genommen als nicht abwägungsrelevant bei Planungsentscheidungen angesehen. Der Verkehrswert eines Grundstücks bildet lediglich einen Indikator für bestimmte Nutzungsmöglichkeiten eines Grundstücks.

In die planerische Abwägung seien keine Wertveränderungen von Grundstücken, sondern nur solche Auswirkungen einzustellen, die von der Planung auch faktisch auf das Grundstück einwirken und lediglich mittelbar auch Wertverluste zur Folge haben können.

Die Grundstückswertminderung an sich sei – so die Rechtsprechung (OVG Sachsen-Anhalt, 17.05.17 – 2 K 51/15, OVG Saarland 19.03.2015 – 2 C 382/13, VGH Baden-Württemberg 20.03.2013 – 5 S 1126/11, BVerwG 09.02.2005 – 4 NB 17.94) kein eigenständig zu berücksichtigender Abwägungsbelang.

Das Interesse der Antragsteller an der Erhaltung der bisherigen Aussicht ist nicht schutzwürdig, so dass auch dem auf die Aussicht beruhenden Vorteil hinsichtlich des Verkehrswerts des Grundstücks bzw. der Wohnungen keine Schutzwürdigkeit zukomme. Die Schutzwürdigkeit fehlt

deshalb, weil sich die Anwohner darauf einstellen müssten, dass unbebaute Grundstücke irgendwann bebaut werden, denn auf die Beibehaltung einer bestimmten städtebaulichen Situation oder eines brach liegenden, begrünten Grundstückes besteht kein Anspruch.

**Abwägung:**

**Andere Nachteile, wie etwa erhöhte Immissionsbelastungen, sind aufgrund der vorgelegten Schallschutzgutachtens nicht zu befürchten. Die Stellungnahmen Nr. 3, 4 und 5 werden somit abgewiesen.**

4. Auswirkungen auf Flora und Fauna  
Stellungnahmen Nr. 1 bis 8

Es wird abgeschätzt, ob durch die geplanten Maßnahmen mit Verstößen gegen die Verbote des § 44 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG bezüglich der europäischen Vogelarten sowie der Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie zu rechnen ist.

Im vorliegenden Gutachten zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung wird untersucht, ob durch den geplanten Bau einer Buswendeschleife an der Carl-von-Linde-Straße in der Stadt Unterschleißheim, Landkreis München, artenschutzrechtliche Belange berührt werden.

Fledermäuse z.B. jagen je nach Art in Gehölzen, Wäldern, Offenland und an Gewässern. Einige der prüfungsrelevanten Fledermausarten könnten das Plangebiet als Jagdhabitat nutzen, aufgrund von Größe und Ausstattung des Plangebietes dürfte es aber für Fledermäuse kein essenzielles Jagdhabitat darstellen.

Ergebnis des Gutachtens ist, dass durch das Vorhaben Verstöße gegen die artenschutzrechtlichen Verbote im Hinblick auf Säugetiere, Vögel, Reptilien und Käfer nicht ausgeschlossen werden können. Es sind noch weiterführende Untersuchungen durchzuführen.

Des Weiteren sind Gehölzfällungen und -rodungen im Winterhalbjahr (d.h. zwischen 01. November und 29. Februar) durchzuführen.

Wenn der Höhlenbaum nicht erhalten werden kann, wird die Anbringung von drei unterschiedlichen Vogelkästen an umliegenden Gehölzen empfohlen.

Ein Vorkommen anderer prüfungsrelevanter Arten (Amphibien, Libellen, Schmetterlinge und Gefäßpflanzen) kann aufgrund der Vegetations- und Habitatstruktur des Plangebietes ausgeschlossen werden, so dass weiterführende Untersuchungen oder Vermeidungsmaßnahmen im Hinblick auf diese Artengruppen nicht erforderlich sind.

**Abwägung:**

**Im Zuge des weiteren Bebauungsplanverfahrens werden die weiterführenden Untersuchungen vorgenommen. Sollten im Zuge dessen festgestellt werden, dass Verstöße gegen den § 44 Abs. 1 BNatSchG vorliegen, werden diese vorgelegt und die Planung entsprechend angepasst.**

5. Notwendigkeit der Maßnahme  
Stellungnahmen Nr. 2, 6, 7 und 8

Seitens der Stadt Unterschleißheim wird die Öffnung des Grundstücks für die Führung einer Buslinie sehr befürwortet. Die im Nahverkehrsplan des Landkreises München geplante Einführung von neuen Express-Bus-Linien stellt neue Anforderungen an der Infrastrukturausstattung und Linienführung im betreffenden Bereich. Die anvisierte Möglichkeit den Zugang zum Haltepunkt in direkter Weise zu steuern, bietet eine Chance diese Ausstattung und Linienführung zu verbessern. Die Haltestelle Lohhof erschließt mit relativ großer Entfernung den S-Bahn-Haltepunkt Lohhof. Die Attraktivität des zweiten S-Bahn-Haltepunktes Lohhof würde sich für Anlieger und Pendler, zumal in diesem Bereich neue Wohn- und Gewerbebauten realisiert werden, mit einem direkten Anfahren der Buslinie erhöhen.

Übergeordnetes Ziel ist die Ermöglichung einer neuen Buslinie des MVVs. Dazu sind eine Buswendeschleife, zwei Bushäuschen, breitere behindertengerechte Warteflächen an den Ein- und Ausstiegen (Aufenthaltfunktion), sowie Fahrradstellplätze geplant bzw. erforderlich. Es wurde darauf hingewiesen, dass der Bahnhof Lohhof ohnehin stark frequentiert und überlastet ist und durch die Buswendeschleife nicht attraktiver wird.

Der ÖPNV ist integraler Bestandteil des Verkehrssystems im Landkreis München und somit der Stadt Unterschleißheim. Er trägt wesentlich dazu bei die Wohnqualität zu sichern und zu verbessern sowie die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen zu befriedigen. Die Attraktivität und die Marktfähigkeit des ÖPNVs in Unterschleißheim werden wesentlich von der Siedlungsstruktur sowie von der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur bestimmt. Gemäß dem Nahverkehrsplan kann der ÖPNV die ihm zugeordnete Rolle und Funktion nur erfüllen, wenn sich das Angebot der Siedlungsentwicklung anpasst und ein attraktiver Einsatz von öffentlichen Verkehrsmitteln ermöglicht wird.

Die Grundvoraussetzung für die Einrichtung eines ÖPNV-Angebotes ist die Schaffung einer entsprechenden Wendemöglichkeit durch die Stadt Unterschleißheim. Die Errichtung dieser Infrastruktur liegt in der Zuständigkeit der Stadt Unterschleißheim. Auch im Rahmen des Klimaschutzabkommens sind die Kommunen angehalten die öffentlichen Verkehrsmittel auszubauen. Gerade eine nahe Anbindung an weitere öffentliche Verkehrsmittel ist essenziell um die Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs für die Bürger zu steigern.

**Abwägung:**  
**Die Stellungnahmen Nr. 2, 6, 7 und 8 zur Notwendigkeit der Planung werden hiermit zurückgewiesen.**

#### 6. Lärmbildung durch die Buswendeschleife Stellungnahmen 1 bis 8

Mit der Änderung des Bebauungsplans Nr. 25 a „Gewerbe- und Industriegebiet an der Carl-von-Linde-Straße und Siemensstraße“ Teil 2 möchte die Stadt Unterschleißheim die bauplanungsrechtlichen Voraussetzungen für den geplanten Neubau einer Buswendeschleife mit drei Haltestellen an der Carl-von-Linde-Straße schaffen.

Es wurde eine schalltechnische Untersuchung im Zuge der Bebauungsplanaufstellung in Auftrag gegeben. Die Berechnung und Beurteilung erfolgt nach § 41 des Bundesimmissionsschutzgesetzes und der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes. Die Schallemissionen setzen sich zusammen aus dem Zu- und Abfahrtsverkehr auf der Erschließungsstraße und den An- und Abfahrten an den drei Haltestellen für die Linien 218 und X206.

Die Linie 218 bedient die Schleife als Durchfahrtshaltestelle und fährt eine der beiden östlichen Haltestellen an. Die Linie X206 hat an dem Standort ihren Start- und Endpunkt.

Gemäß Schreiben des Bundesministers für Verkehr ist für die Festlegung des Lärmschutzbereichs nur der Verkehr auf dem Ausbauabschnitt zu betrachten. Bei dem Vorhaben (Neubau der Erschließungsstraße und Buswendeschleife mit Haltestellen) handelt es sich um den Neubau einer öffentlichen Verkehrsfläche im Sinne der 16. BImSchV.

Die schalltechnische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass mit der Planung und dem von der MVV genannten Verkehrsaufkommen an den drei Haltestellen die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV in der Nachbarschaft tags wie auch nachts durchgängig eingehalten werden.

Testrechnungen haben ergeben, dass bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h der Immissionsgrenzwert eingehalten, am kritischsten Immissionspunkt im Mischgebiet im westlichen Bereich nachts aber nahezu ausgeschöpft wird.

Es wird jedoch empfohlen die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Zufahrt auf 30 km/h zu beschränken.

**Abwägung:**

**Die Stellungnahmen Nr. 1 bis 8 hinsichtlich der Lärmentwicklung werden somit zurückgewiesen. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h wird im Zuge der Bauausführung geprüft und sofern die rechtlichen Voraussetzungen vorliegen, angeordnet. Aufgrund der geplanten Straßenführung ist eine erhöhte Geschwindigkeit ohnehin nicht möglich.**

**Finanzielle Auswirkung:**

Honorarkosten für das Planungsbüro, sowie Kosten für Gutachten, im Haushalt abgedeckt

**Empfehlung der Verwaltung:**

Der Grundstücks- und Bauausschuss nimmt Kenntnis vom Sachvortrag der Verwaltung.

Der Bebauungsplan Nr. 25 a II wird in der Fassung vom 12.09.2022 gebilligt und nach § 13 a Baugesetzbuch in Verbindung mit. § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 Baugesetzbuch ins Verfahren gebracht.

Vorlagenersteller

SGL

GBL

beteiligter GB