

GB/SG: Bauleitplanung, Bauverwaltung, Umwelt

Az. K552H

TOP:

Vorlagen-Nr.: 15227-2019
5. Ergänzung

Datum: 23.01.2023

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 |
| Grundstücks- und Bauausschuss | 20.03.2023 | öffentlich |

Betreff:

Bebauungsplan Nr. 25 a II, „Buswendeschleife an der Carl-von-Linde-Straße“
- beschlussmäßige Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen und Anregungen der letzten öffentlichen Auslegung und Beteiligung der Träger öffentlicher Belange.

Beschlussvorschlag:

1. Der Grundstücks- und Bauausschuss nimmt Kenntnis vom Sachvortrag der Verwaltung.
2. Die eingegangenen Stellungnahmen werden gemäß der Sachdarstellung abgewogen und eingearbeitet.
3. Von der Errichtung einer Lärmschutzwand wird abgesehen.
4. Der Bebauungsplan ist vor erneuter Auslegung noch durch die Ergebnisse der Lärmuntersuchung nach TA Lärm zu ergänzen, sobald diese vorliegen.
5. Der bearbeitete Bebauungsplanentwurf ist erneut nach § 3 Abs. 2 i.V.m. 4 Abs. 2 BauGB, § 4 a BauGB i.V.m. § 13 a BaugB ins Verfahren zu bringen.

Sachvortrag:

Anlagen:

Stellungnahme des Landratsamts München vom 23.01.2023 (ö)
Bebauungsplanentwurf (ö)
Schallschutzgutachten (ö)
Untersuchung Wirkung einer Schallschutzwand (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 Bauausschuss 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 Grundstückes für die Führung einer Buslinie sehr befürwortet. Die im Nahverkehrsplan des Landkreises München geplante Einführung von neuen Express-Bus-Linien stellt neue Anforderungen an die 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. Nach Abwägung und erneuter Auslegung nach § 3 Abs. 2 in Verbindung

mit § 4 Abs. 2 und § 4 a Abs. 2 Baugesetzbuch vom 18.11.2022 bis 22.12.2022 gingen nur noch Stellungnahmen von Seiten des Sachgebiets 57 und verspätet vom Landratsamt München ein.

Lärmschutzwand:

In der letzten Sitzung wurde die Verwaltung beauftragt, die Errichtung einer Lärmschutzwand bezüglich einer Verbesserung der Lärmschutzsituation und der Kosten zu prüfen.

Bereits im Schallschutzgutachten vom 18.08.2022 wurde festgestellt, dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV in der Wohnanlage sowohl tagsüber als auch nachts durchgängig eingehalten werden.

Das Wohngebiet steht bereits im Einflussbereich der Bahnstrecke München-Freising und somit wird eine Schallschutzwand keinen nennenswerten Einfluss auf die Immissionsbelastung aus der Bahnstrecke haben. Die Berechnungsergebnisse zeigen ausschließlich die Verbesserung in Bezug auf die geplante Buswendeschleife an.

Weiterhin gilt, dass eine Schallschutzwand umso wirksamer ist, je näher diese an der Lärmquelle steht. Für die Prognoseberechnung wurde die Schallschutzwand mit ca. 35 m entlang der Wendeschleife im Norden mit drei unterschiedlichen Höhen von 2 m, 3 m und 3,5 m simuliert. Tabellarisch wurde auch noch eine 4,5 m hohe Wand betrachtet.

Im Bereich der Carl-von-Linde-Str. 9+11 ändert sich die Lärmbelastung bei einer 2 m hohen Schallschutzwand nur um 1-2 dB(A), im Gartenbereich und an der Carl-von-Linde-Str. 5+7 nur um 2-3 dB(A).

Bei einer 3 m hohen Lärmschutzwand sind an der Hausnummer 11 gegenüber einer 2 m hohen Wand keine Verbesserungen festzustellen, im Garten kommt es zu einer Verbesserung von 1-2 dB(A) und an der Hausnummer 7 sinkt der Lärm um 1 dB(A).

Auch bei einer 3,5 m hohen Schallschutzwand kommt es im Bereich der Carl-von-Linde-Str. 11 an zwei Punkten zu einer 1 dB(A) Absenkung, im Gartenbereich gegenüber der 3 m hohen Lärmschutzwand um 1 dB(A) und die Situation verbessert sich auf der Hausnummer 7 um 1 dB(A).

In Bezug auf die Buswendeschleife ist mit einer Pegelabnahme von bis 3 dB(A) im 1. OG und 6 dB(A) im Garten zu rechnen.

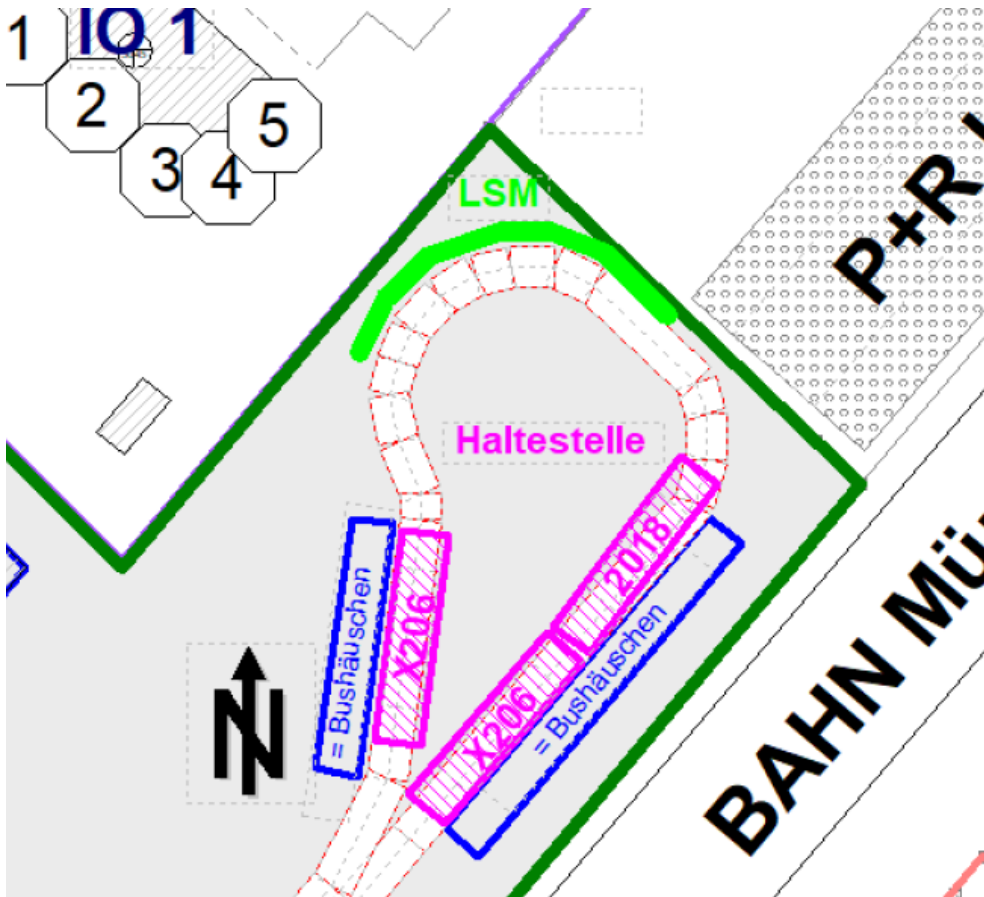
Allerdings werden Pegelminderungen im Bereich von 1 dB(A), natürlich abhängig von der Empfindlichkeit des Hörers, kaum wahrgenommen.

Eine Pegelminderung von 3 dB(a) bedeutet rechnerisch eine Halbierung der Schallenergie. Diese wird vom Hörer zwar wahrgenommen, aber nicht als Halbierung der Lautstärke empfunden.

Bei der Planung und Projektierung von Lärmschutzwänden wird meist eine Schallminderung von mind. 5 dB(A) bis 8 dB(A) gefordert, die in mindestens einem Geschoss des dahinter liegenden Hauses erreicht werden muss.

Diese Werte werden auch bei einer Lärmschutzwand von 4,5 m auf keinem Messpunkt erreicht.

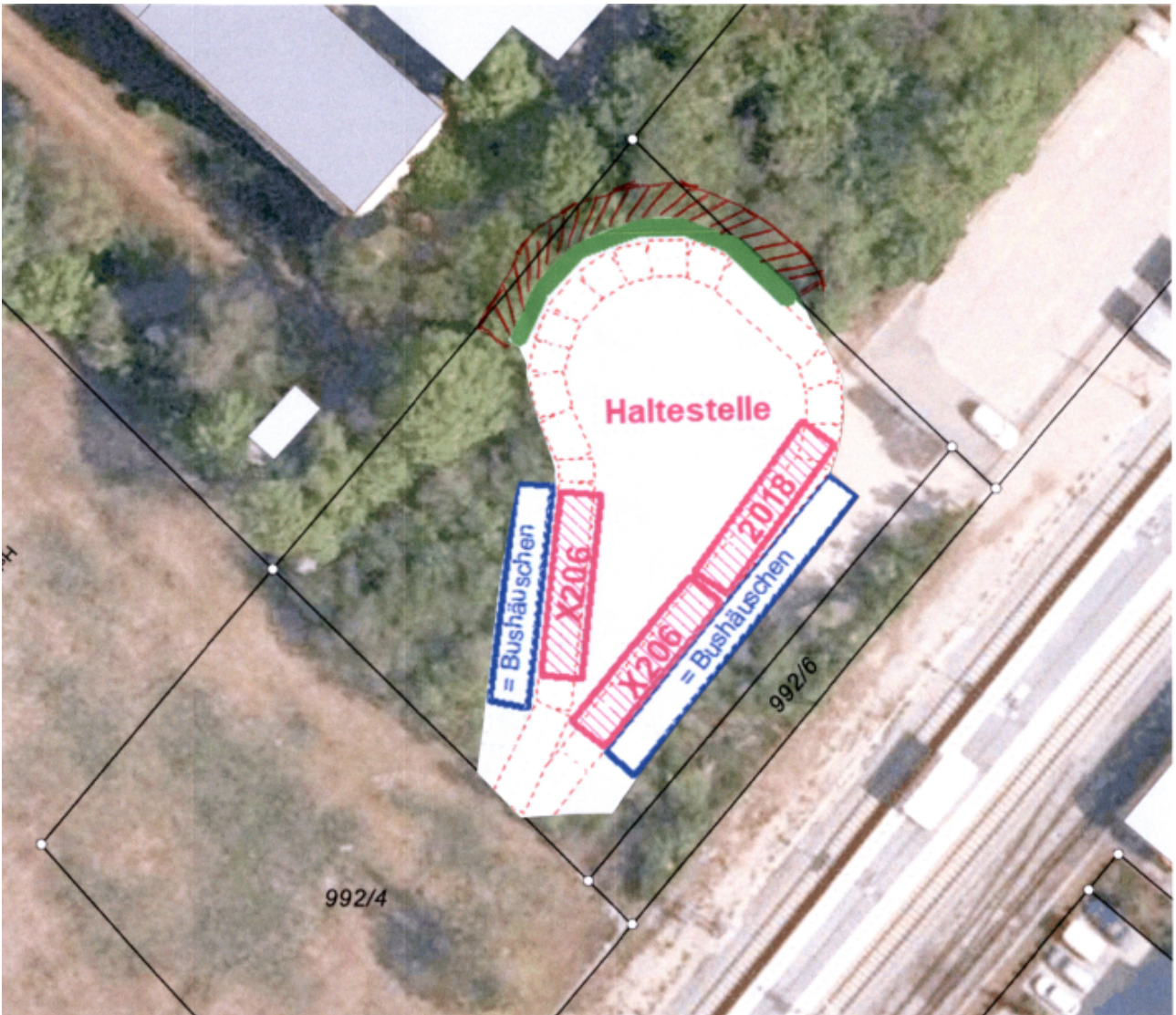
Wände über 2 m Höhe sind abstandsflächenrelevant, d.h. sie müssen mind. 3 m von der Grundstücksgrenze entfernt sein. Dies ist in den Bereichen zur Park & Ride-Anlage als auch zum Gebäude Carl-von-Linde-Str. 11 nicht möglich.



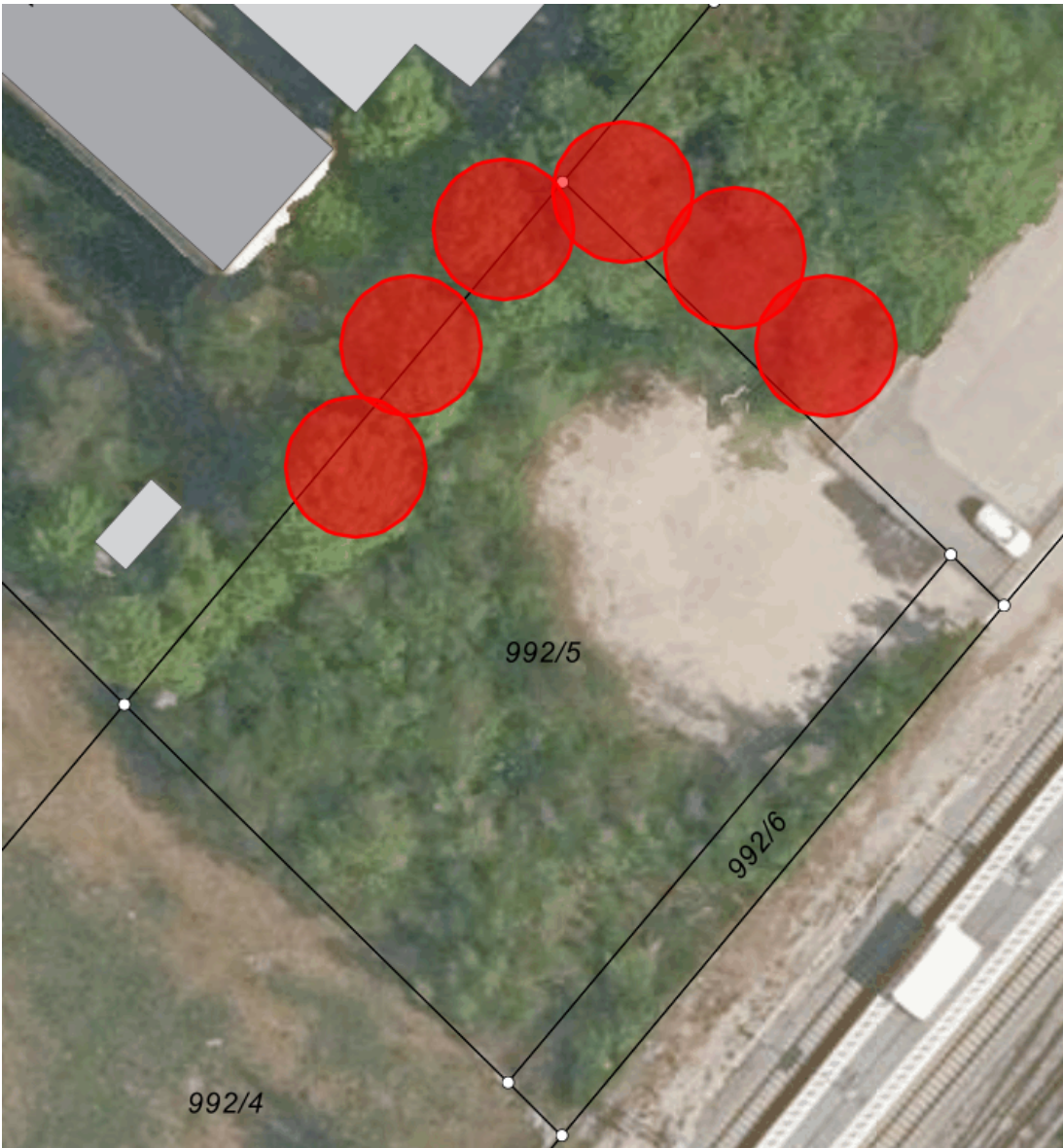
Lage der Lärmschutzwand (LSM)

Bei der Errichtung einer Lärmschutzwand muss ca. eine Fläche von 2 m Breite für die Errichtung der Maßnahme (Bodenarbeiten usw.) zur Verfügung stehen. Dies würde bedeuten, dass auch der vorhandene Gehölzbestand sowohl auf dem Grundstück selbst als auch auf Privatbesitz (Park & Ride, Carl-von-Linde-Str. 11) entfernt oder stark im Wurzelbereich beeinträchtigt werden würde. Hierzu bedürfte es natürlich auch einer Einwilligung der Eigentümer.

Dies würde für die Anwohner bedeuten, dass sie nunmehr auf eine Wand blicken würden, statt auf Bäume, zumal die Schallimmissionen sich dadurch nicht merklich verändern.



2 m Abstand für die notwendigen Vorarbeiten



Bäume, die dann entfernt werden müssten, auf Privatgrund und auf Bahngrund



Die zu entfernenden Bäume auf Privatgrund

Kosten einer Lärmschutzwand:

Die Kostenermittlung hängt von einigen Faktoren ab. Zum einen, welches Maß an Lärmschutz erreicht werden soll, welcher Platz für die Errichtung der Lärmschutzwand zur Verfügung steht und auch in welcher Bauweise diese errichtet werden soll.

Grundsätzlich ist es zur Zeit aufgrund der unsicheren Wirtschaftslage nicht möglich, eine verlässliche Prognose zu erhalten. Zum Teil müssen eventuelle Vorarbeiten wie Baugrunduntersuchung, grundlegende Spartenabfrage der Haupttrassen usw. gesondert betrachtet werden.

Die Kosten für Stützen mittels Stahlpfosten als Doppel H Träger mit einer Füllung als Holzelemente und Sockelbereiche aus Beton belaufen sich auf ca. 430 Euro/ m² bis ca. 500 Euro/ m² jeweils netto.

Bei einer Länge von 35 m und einer Höhe von 2 m, 3 m, 3,5 m und 4,5 m wären das ungefähre Kosten von:

| | 430 Euro | 500 Euro | 25 % | |
|-------------------------------------|-------------------------------|-----------------|------|------------------|
| 35 m x 2 m = 70 m ² | = 30 100 Euro bis 35 000 Euro | + 8 750 Euro | | 43 750 € netto |
| 35 m x 3 m = 105 m ² | = 45 150 Euro bis 52 500 Euro | + 13 125 Euro | | 65 625 € netto |
| 35 m x 3,5 m = 122,5 m ² | = 52 675 Euro bis 61 250 Euro | + 15 312,5 Euro | | 76 562,5 € netto |
| 35 m x 4,5 m = 157,5 m ² | = 67 725 Euro bis 78 750 Euro | + 19 687,5 Euro | | 98 437,5 € netto |

Dabei müssen noch Kosten für die Vorarbeiten wie Erdarbeiten, Rodungen, Fundamenterstellung, Spartenabfrage usw. hinzugerechnet werden. Ebenso wie Planungskosten von 20-25 % der Bausumme, wenn alle Leistungsphasen erforderlich sind. Diese Kosten wären noch nicht im Haushalt veranschlagt.

Zusammenfassend muss nach vorläufiger Schätzung von Kosten in der Höhe zwischen 80.000 netto bis zu 150.000 € ausgegangen werden.

Nachdem es sich um die Neuerrichtung einer Immissionsschutzanlage handelt, müssten die Kosten grundsätzlich im Rahmen der sog. Ersterschließung auf die Eigentümer der begünstigten Grundstücke umgelegt werden. Der Umlegungsfaktor liegt bei der Aufteilung 90/10 sprich, die Eigentümer müssten 90 % bezahlen.

Zudem ist durch den Landkreis eine weitestgehende Umstellung auf Elektrobusse im ÖPNV in den kommenden Jahren vorgesehen, so dass sich auch hier dann eine deutliche verbesserte Lärmschutzsituation ergeben wird.

Die Errichtung einer Lärmschutzwand ist daher aus Sicht der Verwaltung nicht weiter zu verfolgen.

In der Stellungnahme des Immissionsschutzes wird eine Untersuchung der Buswendestelle nach TA Lärm gefordert. Um den Vorsorgeaspekt Rechnung zu tragen, wurde eine Untersuchung des Vorhabens nach TA Lärm in Auftrag gegeben. Das entsprechende Gutachten wurde in Auftrag gegeben, die Ergebnisse lagen zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht vor. Sie werden dann jedoch im Bebauungsplan und Begründung entsprechend ergänzt.

Stellungnahme Landratsamt München vom 23.01.2023

1. Die Angaben zur Entwicklung aus dem rechtswirksamen Flächennutzungsplan in Punkt 4.1, 4. Absatz (Seite 9) der Begründung sind nicht ganz zutreffend. Sowohl in der 18. Flächennutzungsplanänderung als auch in der genehmigten Neuaufstellung des FNP wird das Plangebiet als „GEe“ dargestellt; in der Neuaufstellung ist in diesem Bereich auch eine übergeordnete örtliche Grünverbindung mit Fuß- und Radwegen dargestellt. Wir bitten die Angaben zu prüfen und anzupassen. Insbesondere sollte auch darauf eingegangen werden, welche Auswirkungen der vorliegende Bebauungsplan auf das in der Neuaufstellung dokumentierte Planungsziel einer durchgehenden Grünverbindung mit Fuß- und Radwegen hat. Ist das Ziel des Flächennutzungsplans noch realisierbar? Auf die spätere Berichtigung des FNP nach § 13 a Abs. 2 Nr. 2 BauGB wird bereits in der Begründung (Seiten 9 und 12) eingegangen.

Abwägung:

Die Ziele des FNP's in diesem Bereich sind erst aufgrund der Buswendeschleife realisierbar. Die im FNP dargestellte durchgehende Grünverbindung mit Fuß- und Radwegen kann erst durch die Verbindung des Grundstückes als Buswendeschleife zum Park & Ride Parkplatz und der neuen, bereits errichteten Fußgängerunterführung erreicht werden. Das Vorhaben unterstützt somit die Zielsetzung des Flächennutzungsplanes.

Die Begründung wird dahingehend ergänzt.

2. Die Bezeichnung des Bebauungsplans als Buswendeschleife an der Carl-von-Linde-Straße ist u.E. unvollständig, da im vorliegenden Bebauungsplanentwurf auch das bereits im rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 25 a festgesetzte Mischgebiet enthalten ist. Insofern sollte die Bezeichnung erweitert werden (Buswendeschleife und Mischgebiet...).

Abwägung:

Die Bezeichnung des Bebauungsplanes wird geändert. Der Bebauungsplan heißt nun: „Mischgebiet und Buswendeschleife an der Carl-von-Linde-Straße“.

3. Bei der geplanten Buswendeschleife mit Erschließung und den Haltestellen mit Bushäuschen handelt es sich hier u.E. nicht um Bestandteile des Mischgebiets. Wir bitten um Überprüfung, ob dieser Bereich als separate Verkehrsfläche festgesetzt werden sollte und zwischen dem MI und der öffentlichen Grünfläche ein entsprechendes Planzeichen (Nr. 15.14 Anl. PlanZV) eingetragen und unter den Festsetzungen ergänzt werden sollte.

Abwägung:

Eine Abgrenzungslinie (Knödellinie) zwischen den beiden Bereichen wird eingefügt.

4. Das geplante westliche Bushäuschen liegt zu einem kleinen Teil auf der Fl.Nr. 992/4, die im Übrigen als private nicht überbaubare Grundstücksfläche" (Planzeichen 7.3) festgesetzt werden soll. Wir bitten um Überprüfung der Lage bzw. ggfs. Darstellung der aufzuhebenden Grundstücksgrenze und Erläuterung in der Begründung.

In diesem Zusammenhang empfehlen wir, die Grundstücksgrenze zwischen den Fl.Nrn. 990 und 992/4 als aufzuhebend darzustellen, da sich andernfalls das für das MI festgesetzte Maß der Nutzung auf zwei unterschiedliche Grundstücke beziehen würde. Andernfalls sollte definiert werden, aus welchen Flächen das Baugrundstück besteht (§ 19 Abs. 3 Satz 2 BauNVO; vgl. auch nächster Punkt).

Abwägung:

Die Situierung des Bauraums für das westliche Bushäuschen wird überprüft und so verschoben, dass der Wartebereich auf der Fl.Nr. 992/5 zu liegen kommt.

Es wird näher definiert aus welchen Flächen das Baugrundstück besteht.

5. Die im Südwesten geplanten Stellplätze werden durch die öffentliche Straßenverkehrsfläche vom Baugrundstück für das MI abgetrennt und müssten daher als Gemeinschaftsstellplätze mit Zuordnungsangabe festgesetzt werden (§ 9 Abs. 1 Nr. 22 BauGB). Auch in dieser Hinsicht wäre es im vorliegenden Fall sachdienlich zu definieren, aus welchen Flächen das Baugrundstück besteht (vgl. vorheriger Punkt).

Abwägung:

Die südwestlichen Stellplätze werden als Gemeinschaftsstellplätze mit Zuordnungsangabe festgesetzt. Die Flächen für das MI werden näher definiert.

6. Bei Vergleich mit der bereits erteilten Baugenehmigung im Bereich des MI ist aufgefallen, dass z.B. nicht alle genehmigten Stellplätze im Bebauungsplanentwurf enthalten sind. Wir bitten um Überprüfung und ggfs. Ergänzung.

In diesem Zusammenhang empfehlen wir, die Flächenbilanz in der Begründung (Punkt 10) zu überarbeiten und zu aktualisieren.

Abwägung:

Die Stellplätze werden auf Basis der genehmigten Freiflächengestaltungspläne noch aufgenommen und die Flächenbilanz in der Begründung entsprechend angepasst.

7. Im Hinblick auf die Bestimmtheit der Festsetzungen ist die Lage der überbaubaren Flächen noch durch entsprechende Vermaßungen zu den Grundstücksgrenzen bzw. zur öffentlichen Verkehrsfläche und der Geltungsbereichsgrenze zu definieren. Wir bitten um Überprüfung und Ergänzung auch im Hinblick auf Festsetzung A.2.2.3.

Abwägung:

Die Bauräume werden noch entsprechend vermaßt. Die Festsetzung A 2.2.3 wird noch geprüft und ggf. ergänzt.

8. Allgemeine Verweise auf die Regelungen des rechtskräftigen Bebauungsplans befinden sich an mehreren Stellen des Bebauungsplanentwurfs nach den Festsetzungen und Hinweisen. Es müsste jedoch zur Klarstellung in der Präambel bzw. unter den Festsetzungen aufgenommen werden, dass der Bebauungsplan Nr. 25A/11 innerhalb seines Geltungsbereichs den rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 25 a ändert und ergänzt. Wir bitten um Überprüfung und entsprechende Ergänzung.

Abwägung:

Die allgemeinen Verweise auf die Regelung des BP 25 a wird entsprechend der Stellungnahme in die Präambel bzw. unter den Festsetzungen aufgenommen.

9. Laut Festsetzung A. 1. 1 sollen im geplanten Mischgebiet nur Wohngebäude, Geschäfts- und Bürogebäude sowie Bushäuschen zulässig sein. Nach Festsetzung durch Planzeichen Nr. 3.1 ist innerhalb des Bauraums nur die Errichtung eines Wohn- /Bürogebäudes zulässig. Somit wären die gem. § 6 Abs. 2 Nrn. 3 bis 8 BauNVO im Mischgebiet zulässigen Nutzungen im Plangebiet ausgeschlossen, wodurch u.E. die Zweckbestimmung eines Mischgebiets nicht mehr gewahrt ist.

„Nach dem VGH Mannheim Beschl. v. 20.6.1995 - 8 S 237.95, ist die Zweckbestimmung des Mischgebiets nicht mehr gewahrt, wenn durch einen solchen Ausschluss nur die in § 6 Abs. 2 Nr. 1 bis 3 BauNVO aufgeführten Nutzungen zulässig sind (EZBK § 6 Rn. 1 9).“ Wir bitten daher um Überprüfung und ggfs. Anpassung der Festsetzungen. Darüber hinaus ist der Ausschluss bestimmter gem. § 6 BauNVO zulässiger Nutzungen in der Begründung zu erläutern.

In diesem Zusammenhang weisen wir darauf hin, dass die in Festsetzung A.1.1 genannten Bushaltestellen mit Bushäuschen im vorliegenden Fall nicht Bestandteil des Mischgebiets sind und separat festgesetzt werden sollten. Sie befinden sich innerhalb der Straßenbegrenzungslinie und zählen daher zur Erschließungsfläche.

Abwägung:

Zwischen den Mischgebiet und der Buswendeschleife wird eine Abgrenzungslinie (Knödellinie) für die unterschiedlichen Nutzungen eingefügt. Für das Mischgebiet werden die gemäß § 6 BauNVO zulässigen Vorhaben bis auf § 6 Abs. 2 Nr. 7 (Tankstellen) und 8 (Vergnügungsstätten) BauNVO aufgenommen. Die Buswartehäuschen werden im östlichen Bereich des Geltungsbereiches als zulässige Nutzung festgesetzt.

10. Die in A.2.1 für das MI festgesetzte GRZ und GFZ wurde gegenüber dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 25 a erhöht (GRZ von 0,4 auf 0,5, GFZ von 1,0 auf 1,2). Da das im MI genehmigte Vorhaben diese Nutzungszahlen (soweit nachvollziehbar) nicht ausschöpft, bitten wir um Überprüfung und Anpassung bzw. Erläuterung in der Begründung.

Im letzten Satz der Festsetzung A.2.1 müsste es lauten: „bis zu einer Grundflächenzahl von 0,75“; wir bitten um Ergänzung.

Abwägung:

Durch die Abtretung des Straßengrundes an die Stadt Unterschleißheim wird das Baugrundstück und somit auch das zulässige Bauvolumen für den Bauherrn geringer. Um dies entsprechend wieder auszugleichen wurde vereinbart, dass die Grund- und Geschossfläche entsprechend erhöht wird. Die Begründung wird dahingehend ergänzt und der letzte Satz der Festsetzung A.2.1 abgeändert.

11. Wir empfehlen, in den Festsetzungen zwischen der Planung des Mischgebiets und der Buswendeschleife mit baulichen Anlagen zu differenzieren. Die Festsetzungen unter A.2.2 beziehen sich u.E. nur auf die Errichtung der Bushäuschen. Wir bitten um Überprüfung und Anpassung.

Abwägung:

Die Festsetzung A 2.2 wird geprüft und ergänzt.

12. In Festsetzung A.2.2. 1 wird als unterer Bezugspunkt für die Wandhöhe die Carl-von-Linde-Straße angegeben. Dies ist nur sinnvoll, wenn die geplante öffentliche Straßenverkehrsfläche auch als „Carl-von-Linde-Straße“ bezeichnet wird, da sich diese ansonsten aufgrund der großen Entfernung nicht als Bezugspunkt eignet. Wir empfehlen hier vorhandene Höhenkoten als Bezugspunkte festzusetzen.

Abwägung:

Im Bebauungsplan werden Höhenkoten ergänzt.

3. In Festsetzung A.2.2.3 ist eindeutig zum Ausdruck zu bringen, dass die Tiefe der Abstandsflächen durch die Festsetzungen der Baugrenzen, der Wandhöhe und der Vermaßung der Baugrenzen geregelt wird (Art. 6 Abs. 5 Satz 2 BayBO i.V.m. § 9 Abs. 1 Nr. 2a BauGB).

In diesem Zusammenhang weisen wir darauf hin, dass für das westliche Bushäuschen ggfs. eine Grenzbebauung zugelassen werden muss, da es direkt an der Grundstücksgrenze liegt bzw. darüber hinaus ragt. Wir bitten um Überprüfung und Ergänzung.

Abwägung:

Die Festsetzung A 2.2.3 wird dahingehend abgeändert, dass eine Grenzbebauung für die Buswendehäuschen zugelassen wird.

14. Bei Festsetzung A.4.1.1 ist unklar, was mit der Formulierung „ausschließlich“ ausgedrückt werden soll. Sofern hiermit die Herstellung von Stellplätzen in der Nähe und die Ablöse (Art. 47 Abs. 3 Nrn. 2 und 3 BayBO) ausgeschlossen werden sollen, weisen wir darauf hin, dass die in Art. 47 Abs. 3 BayBO genannten Möglichkeiten grundsätzlich gleichrangig sind. Zusätzlich weisen wir darauf hin, dass im Bebauungsplanentwurf keine „zugeordneten“ Flächen vorgesehen sind. Wir bitten daher um Überprüfung und Klarstellung.

Der als Hinweis bezeichnete Satz sollte unter die Hinweise verschoben werden.

Abwägung:

Die Stellplätze an der neu geschaffenen Verkehrsfläche werden gem. Punkt 5 dieser Stellungnahme als Gemeinschaftsstellplätze für das MI aufgenommen und festgesetzt. Die Festsetzung wird entsprechend abgeändert und der Hinweissatz unter die Hinweise verschoben.

15. Für die im Grünordnungsplan B.9, Artenschutz" unter „Leuchtmittel" und „Schutz vor Vogelschlag" aufgeführten Anforderungen gibt es teilweise keine Rechtsgrundlage im Bauplanungsrecht (z.B. Dimmung der Lampen in der zweiten Nachthälfte ...), teilweise sind sie auch nur als allgemeine Empfehlungen formuliert (z.B.:...sollte geprüft werden..). Wir bitten daher um Überprüfung und ggfs. Aufnahme unter den Hinweisen.

Abwägung:

Die Festsetzung B.9 wird überprüft und in die Hinweise verschoben.

16. Beim Planzeichen Nr. 3.4 handelt es sich, entsprechend der Darstellung in der Planzeichnung, um die Tiefgaragenzu- und ausfahrt; wir bitten die Bezeichnung anzupassen.

Abwägung:

Die Bezeichnung wird angepasst. Die Ein- und Ausfahrt der Tiefgarage wird entsprechend angepasst.

17. Da es sich im Bereich der Einmündung zur Carl-von-Linde-Straße um eine öffentliche Verkehrsfläche handelt, empfehlen wir hier auf das Planzeichen Nr. 4.5, „Einfahrt/Ausfahrt" zu verzichten.

Abwägung:

Das Planzeichen 4.5 wird entfernt.

18. Die in der Planzeichnung des vorliegenden Bebauungsplanentwurfs verwendeten Planzeichen sind vollständig unter den Festsetzungen aufzunehmen und zu erläutern. Entsprechend müssten z.B. noch die Planzeichen für Dachform, Traufhöhe und Zahl der Vollgeschosse ergänzt werden (siehe auch folgende Punkte). Das Planzeichen für die Nutzungsschablone Nr. 8. 1 ist unter die Hinweise zu verschieben.

Abwägung:

Die Planzeichen werden vollständig unter den Festsetzungen aufgenommen und erläutert. Die Planzeichen für Dachform, Traufhöhe und Zahl der Vollgeschosse wird ergänzt und das Planzeichen für die Nutzungsschablone Nr. 8.1 wird in die Hinweise verschoben.

19. Hinsichtlich der Dachformen bitten wir um Überprüfung, ob die in der Planzeichnung eingetragenen Dachformen (Flachdach, Satteldach, Sheddach) tatsächlich alle im Plangebiet zugelassen werden sollen.

Abwägung:

In der Nutzungsschablone für das MI werden die Dachformen Sheddach und Satteldach entfernt. Es wird zwischen MI und der Buswendeschleife eine Knödelinie für die unterschiedliche Nutzung und Wandhöhen sowie Dachformen eingefügt. Die Dachgestaltung für die Bushaltestellen können jedoch flexibel gestaltet werden, so dass hier sowohl Flach-, Sattel- als auch Pultdächer möglich sind.

20. Statt der Traufhöhe empfehlen wir, wie für die Bushäuschen (A.2.2. 1) eine Wandhöhe festzusetzen. Die aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan übernommene TH 14,00m" sollte überprüft werden.

Abwägung:

Für die Buswartehäuschen wurde eine Wandhöhe von max. 3,50 m in Nr. A.2.2.1 festgesetzt. Zwischen den beiden Bereichen wird eine Abtrennungslinie (Knödellinie) für die unterschiedliche Nutzung aufgenommen. Die Traufhöhe gilt für das MI und sollte aus unserer Sicht nicht geändert werden.

21. Der Hinweis durch Planzeichen Nr. 1 kann entfallen, da dies bereits in der Festsetzung durch Planzeichen Nr. 3.2 enthalten ist.

Abwägung:

Der Hinweis durch Planzeichen Nr. 1 wird entfernt

22. In der Präambel sind die angegebenen Fassungs- und Änderungsdatendaten der einzelnen Gesetze zu überprüfen. Zur Vermeidung von Fehlern könnte auf die Angabe der Fassungsdaten auch verzichtet werden.

Abwägung:

Die Präambel wird überprüft und statt der angegebenen Fassungs- und Änderungsdaten wird „in der derzeit gültigen Fassung“ angegeben.

23. Die Begründung des Bebauungsplanentwurfs bezieht sich im Wesentlichen auf die Planung der Buswendeschleife. Da der Bebauungsplanentwurf auch die Fläche des Mischgebietes überplant, müssten hierzu noch ergänzende Aussagen getroffen werden. Erläuterungen zum geplanten Mischgebiet müssten insbesondere unter den Punkten 3, Ziel und Zweck der Planung", 4.3.1, Landesentwicklungsprogramm", 5, Städtebauliches Konzept" und 6, Erläuterung der Festsetzungen" ergänzt werden.

In Punkt 4.1 wird erwähnt, dass in diesem Bereich gegenwärtig bereits die Errichtung eines Wohn- und Bürogebäudes stattfindet und ergänzende Festsetzungen zum Mischgebiet getroffen werden. Hier sollte noch deutlich herausgestellt werden, weshalb der Bereich jetzt mit überplant wird.

In Punkt 4.2 ist ebenfalls auf das geplante Mischgebiet einzugehen. In diesem Zusammenhang sollte auch die Aussage, „Flächen für die Nebenanlagen lediglich 110m²“ überprüft und an die Planung angepasst werden.

Abwägung:

Die Begründung wird entsprechend auf das im Geltungsbereich befindliche Mischgebiet ergänzt. Der Bereich wurde deshalb in die Planung mit aufgenommen, da sich durch die Zufahrtsstraße, die an die Stadt Unterschleißheim abgetreten wird, die Grundstücksfläche und dadurch die Bebaubarkeit des Grundstücks ändert. Damit den Eigentümern hier keine Nachteile entstehen, wurde beschlossen, diesen Bereich in den Geltungsbereich aufzunehmen. Zumal sich die Gebäude und auch die Straße derzeit noch in Bau befinden und eine Anbindung der Buswendeschleife an die Carl-von-Linde-Straße aufgrund der notwendigen Erschließung der Buswendeschleife mit einer öffentlichen Verkehrsfläche gesetzlich notwendig ist. Ohne die Aufnahme des MI-Grundstücks wäre dies nicht darstellbar gewesen.

24. Im Lageplan auf Seite 6 der Begründung stimmen die GRZ- und GFZ-Werte nicht mit den Werten im Bebauungsplanentwurf überein. Wir bitten um Überprüfung und Anpassung.

Abwägung:

Die GRZ und GFZ Werte werden überprüft und angepasst.

25. Die in Punkt 2 (Seite 7) der Begründung genannten Flächen liegen u.E. im Nordosten". In diesem Zusammenhang sollten auch die angegebenen Fl.Nrn. überprüft und angepasst werden (WA 990/2, Gehölzbestand und P+R-Anlage 992).

Abwägung:

Die angrenzenden Flurnummern werden überprüft und entsprechend der Himmelsrichtung präzisiert.

26. Bei der Angabe zur Schalltechnischen Untersuchung (Seite 25 der Begründung) müsste es entsprechend der uns vorliegenden Unterlagen Stand „August 2022“ lauten.

Abwägung:

Der Stand der Schalltechnischen Untersuchung wird angepasst.

Stellungnahme Landratsamt München, Abteilung Immissionsschutz

1. Grundsätzliches

Beurteilungsgrundlage des Verkehrslärms in der Schalltechnischen Untersuchung ist die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV), welche den Geltungsbereich für den Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen und Schienenwegen umfasst.

Im Gegensatz zur 16. BImSchV werden in der TA Lärm die Schallimmissionen in einigen Punkten grundlegend anders bewertet wie beispielsweise die Berücksichtigung von Spitzenpegeln oder die Beurteilung der Pegel in der Nacht in der sog. lautesten Nachtstunde.

Beide Aspekte sind für den Busbetrieb relevant, gehen aber in die schalltechnische Bewertung mittels 16. BImSchV kaum (durch Mittelung der Pegel im Nachtzeitraum auch über Stunden des Betriebsschlusses) bzw. nicht (aufgrund der fehlenden Spitzenpegelbetrachtung) ein.

Insbesondere mit Bezugnahme auf den Vorsorgeaspekt in der Bauleitplanung empfehlen wir die ergänzende schalltechnische Beurteilung des Vorhabens auf Grundlage der TA Lärm und erforderlichenfalls die Anordnung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen, um Belästigungen insbesondere im Zeitraum von 22:00 - 06:00 Uhr zu minimieren.

Abwägung:

Es handelt sich um eine öffentliche Bushaltestelle, welche nach der 16. BImSchV zu beurteilen ist und keine Anlage, welche nach der TA Lärm zu beurteilen wäre. Um den Vorsorgeaspekt Rechnung zu tragen, wurde dennoch eine Untersuchung des Vorhabens nach TA Lärm in Auftrag gegeben. Das entsprechende Gutachten wird dann bei der nächsten öffentlichen Auslegung als weitere Anlage beigefügt und ggf. die Begründung entsprechend ergänzt.

2. Anmerkungen zu Bebauungsplan und Begründung

a) Die in der Schalltechnische Untersuchung (2504-2022 VOI vom August 2022) zugrunde gelegte und empfohlene Geschwindigkeitsbeschränkung auf der Zufahrt zur Buswendeschleife von 30 km/h ist in der Begründung zum Bebauungsplan zu nennen sowie in die Hinweise durch Text unter „Immissionsschutz“ aufzunehmen.

Abwägung:

Die empfohlene Geschwindigkeitsbeschränkung wird in die Begründung als auch unter die Hinweise durch Text aufgenommen.

b) Wir empfehlen in die Hinweise zum Bebauungsplan unter „Immissionsschutz“ folgende Formulierung aufzunehmen:

Die aus Gründen der Verkehrssicherheit erforderliche Ausleuchtung hat so zu erfolgen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen (z.B. Blendwirkung oder Aufhellung) für die schutzbedürftige Nachbarschaft entstehen.

Abwägung:

Die Empfehlung wird dankend zur Kenntnis genommen und die vorgeschlagene Formulierung in die Hinweise aufgenommen.

3. Anmerkungen zum Schallgutachten

a) Südöstlich des Plangebiets verläuft die Bahnstrecke München - Regensburg sowie die S-Bahnstation Lohhof. Wir empfehlen im Hinblick auf das Vorsorgegebot der Bauleitplanung Immissionen resultierend aus dem Bahnverkehr sowie auch von allen weiteren relevanten vorhandenen Verkehrswegen im Schallgutachten als Vorbelastung zu berücksichtigen. Zumindest ist zu prüfen, ob im Bestand Beurteilungspegel im gesundheitsschädlichen Bereich vorliegen und durch das Vorhaben eine Konfliktverschärfung entsteht.

Abwägung:

Am Bahnhof Unterschleißheim (im Abstand von ca. 50 m zur Gleismitte) liegt die Immissionsbelastung durch die Bahn bei 70 dB(A) tags und 68 dB(A) nachts, d.h. im gesundheitsgefährdenden Bereich (70/60 dB(a) Tag/Nacht). Mit einer vergleichbaren Immissionsbelastung wird am Bahnhof Lohhof zu rechnen sein.

*Gesamt Tag: 69,4 dB(A) Bahn + 51,7 dB(A) Bus = 70 dB(A)
Gesamt Nacht: 67,9 dB(A) Bahn + 46,2 dB(A) Bus = 68 dB(A)*

Die Bushaltestelle hat keinen relevanten Einfluss, dennoch war die Empfehlung die Geschwindigkeit auf 30 km/h zu reduzieren (Minderung des Immissionsbeitrags um 2 dB(A)).

b) Die Schalltechnische Untersuchung betrachtet Verkehrsimmissionen aufgrund von Zu- und Abfahrtsverkehr auf der Erschließungsstraße sowie An- und Abfahrten an den Haltestellen an der Buswendeschleife. Der Erfahrung nach ist bei Wartezeiten der Busse an Haltestellen mit laufendem Motor zu rechnen. Wir empfehlen, dies im Schallgutachten zu berücksichtigen.

Abwägung:

Die Berechnung erfolgt gemäß 16. BImSchV nach Ris-19 für eine Bushaltestelle mit den entsprechenden Zuschlägen.

c) Kapitel 8 zitiert unter [2] die 16. BImSchV vom 12.06.1990. Die aktuell gültige Ausgabe ist vom 04.11.2020. Das Schallgutachten ist auf die aktuell gültige Ausgabe anzupassen.

Abwägung:

Das Ausfertigungsdatum der 16. BImSchV ist der 12.06.1990 mit der letzten Änderung vom 04.11.2020. Der Berechnung liegt die Ausfertigung von 04.11.2020 mit der RIs-19 zugrunde. Das Schallschutzgutachten wird auf die gültige Ausgabe vom 04.11.2020 angepasst.

Stellungnahme Landratsamt München, Abteilung Naturschutz, Erholungsgebiete, Landwirtschaft und Forsten

Eine abschließende Stellungnahme kann seitens der unteren Naturschutzbehörde derzeit nicht gegeben werden. Entsprechend der saP sind zur abschließenden Beurteilung artenschutzrechtlicher Belange weitere Unterlagen auf Grundlage von Untersuchungen notwendig.

Die Ergebnisse folgender Untersuchungen (s. Festsetzungen durch Text Punkt 9) sind für eine abschließende Stellungnahme noch abzuwarten:

* U1, U4: Untersuchung der Spechthöhle bezüglich Fledermausvorkommen, Brutvögel und Eremit

* U2: Saatkrähenerfassung

* U3: Reptilienerfassung

Sollten sich bei den Erfassungen Hinweise auf artenschutzrechtlich relevante Arten ergeben, sind geeignete Vermeidungsmaßnahmen und ggf. CEF-Maßnahmen zu planen und dementsprechend im Bebauungsplan festzuhalten. Die Maßnahmen können gerne im Vorfeld mit der unteren Naturschutzbehörde abgestimmt werden. Es wird darauf hingewiesen, dass CEF-Maßnahmen vor dem Eingriff funktionsfähig sein müssen und dementsprechend ein zeitlicher Vorlauf einzuplanen ist.

Abwägung:

Die weiteren Untersuchungen wurden beauftragt und werden dann als Ergänzung der saP Prüfung entsprechende Anlagen des Bebauungsplanverfahrens. Bei einer Baumbegehung am 13.02.2023 zwei Baumhöhlen im Plangebiet an einer Esche auf Vorkommen oder Hinweise von Fledermäusen, totholzbewohnenden Käferarten und Nistmaterial von Höhlenbrütenden Vogelarten untersucht. Es gab keine Spuren einer Besiedelung. Daraufhin wurden die Höhlen verschlossen. Die notwendigen CEF Maßnahmen werden vorgenommen.

Um eine Zuordnung der Ersatzpflanzung (s. Begründung Punkt 15) auf der Fl.Nr. 1062 vornehmen zu können, wird darum gebeten, dies mit einem Lageplan in der Begründung darzustellen.

Abwägung:

Ein Lageplan wird in die Begründung aufgenommen.

Unter 4.2 der Begründung ist im dritten Absatz die Rede von geringfügigen Eingriffen in einen Uferschutzstreifen. Da keine Kenntnisse von einem Gewässer im Plangebiet vorliegen, wird darum gebeten dies zu überprüfen.

Abwägung:

Der Punkt 4.2 der Begründung wird entfernt.

Stellungnahme Landratsamt München, Abteilung Grünordnung

Zu 7.1

Im bereits genehmigten Bauvorhaben auf dem Grundstück FI-Nr. 990 sind die vier südwestlich der Straße (Zufahrt Busbahnhof) gelegenen Einzelgehölze als Obstgehölze einer Streuobstwiese dargestellt. Das widerspricht der Artenliste. Wir empfehlen daher, die vier Einzelgehölze auf die andere Seite der Straße im Bereich des Spielplatzes anzuordnen:

Abwägung:

Die Einzelgehölze werden verschoben.

Zu B) 5

Das Planungsziel ist unklar. Sollen die Flächen gemäß Planzeichen 7.3 als Rasen-, Wiesen- oder Pflanzflächen festgesetzt werden oder sind hier Befestigungen zulässig? Wenn auch Befestigungen zulässig sind, in welchem Ausmaß sollen diese erlaubt werden? Für Einfriedungen braucht man außer Punkt- oder Streifenfundamente keine Befestigungen von Flächen. Eine unregelmäßige Erlaubnis für Zugänge, Zufahrten, Stellplätze und Aufenthaltsbereiche zu erteilen, ist aus grünordnerischer Sicht fragwürdig. Die ursprüngliche Formulierung im Bebauungsplan Nr. 25 a Ziffer 5. 1 war hier eindeutiger.

Abwägung:

Die Festsetzung wird geändert:

„Die gem. Ziff. A.7.3 festgesetzten privaten Grünflächen sind als Rasen-, Wiesen-, oder Pflanzflächen auszubilden und dauerhaft zu erhalten. Wege für Zugänge und Erschließungsflächen, notwendige Ein- und Ausfahrten, Stellplätze, Feuerwehrezufahrten, Abfallstandorte und Aufenthaltsbereiche sind innerhalb der gem. 7.3 festgesetzten privaten Grünfläche zulässig.

Aufgrund der großzügigen Kennzeichnung der Flächen 7.3 im Umgriff des Bebauungsplans aber der spärlichen textlichen Festsetzung ist unklar, ob die Festsetzungen aus dem Bebauungsplan Nr. 25 a Ziffer 5.1, 5.2, 5.4 noch gelten.

Wenn nicht, fehlt ein konkretes Pflanzgebot. Die Pflanzgebote aus dem Bebauungsplan Nr. 25 a sind gut, wenn diese nicht mehr greifen, sollte ein neues Pflanzgebot für die Flächen gemäß 7.3 ausformuliert werden, bei der eine konkrete Anzahl an zu pflanzenden Bäumen und Sträuchern herauskommt. Die gemäß 7. 4 und 7.2 konkret im Plan verorteten Gehölze sind nicht ausreichend, um die Flächen rund um die Baugrenze bis zu den Straßenbegrenzungslinien bzw. Grundstücksgrenzen zu begrünen.

Abwägung:

Die Pflanzgebote aus dem BP 25 a gelten weiterhin für die privaten, nicht überbaubaren Grundstücksflächen. Oberhalb der Plandarstellung ist angegeben, dass in allen nicht angesprochenen Punkten die Festsetzungen durch Text und Planzeichen, die Hinweise durch Text sowie die Plandarstellung des Bebauungsplanes mit Grünordnungsplan Nr. 25 a „Gewerbe- und Industriegebiet an der Carl-von-Linde-Straße und Siemensstraße“ unberührt bleiben. Allerdings wird aus Gründen der besseren Verständlichkeit die Festsetzungen B.5 dahingehend ergänzt, dass die Pflanzgebote des BP 25 a für die privaten Grundstücksflächen einzuhalten sind.

u B) 8

Einzelbäume

Unter dem Punkt „Einzelbäume“ sollten Bäume als zu pflanzen festgesetzt werden. Deshalb empfehlen wir die Streichung von „oder optional 10.2“.

In Pflanzliste 10.2 sind lauter Sträucher gelistet, die sich nicht als Einzelgehölze an Straße und Stellplätzen eignen.

Der Bezug zum Planzeichen 7.1 könnte ergänzend hergestellt werden, ebenso sollte auf die festgesetzte Mindestpflanzqualität verwiesen werden.

Abwägung:

Die Formulierung „oder optimal 10.2“ wird gestrichen. Des Weiteren wird die Festsetzung mit dem Bezug auf die Planzeichen 7.1 und 6.1 und der Mindestpflanzqualität ergänzt:

- Auf den dargestellten Standorten nach A.6.1 und A.7.1 sind Bäume der Artenliste 10.1 in der festgesetzten Mindestqualität zu pflanzen.“

Gehölzgruppen (Bäume/Sträucher)

Der Bezug zum Planzeichen 7.2 könnte ergänzend hergestellt werden.

Für mehr Logik in Absatz 2 folgender Textvorschlag:

- Auf die Fläche verteilt sind gemäß Plandarstellung Gehölze der Artenliste 10. 1 und 10.2 in den festgesetzten Mindestpflanzqualitäten zu pflanzen. /.../

Wir empfehlen folgende Ergänzung, um wertvollen Gehölzbestand zu sichern:

Bereits bestehende, vitale Gehölze, die den festgesetzten Mindestpflanzqualitäten und Arten entsprechen, sind zu erhalten und können auf das Pflanzgebot angerechnet werden.

Abwägung:

Der Empfehlung wird gefolgt. Die Formulierung des Landratsamts München – „ Auf die Fläche verteilt sind gemäß Plandarstellung Gehölze der Artenliste 10. 1 und 10.2 in den festgesetzten Mindestpflanzqualitäten zu pflanzen.“-wird eingefügt und der Absatz 2 Gehölzgruppen (Bäume/Sträucher) wie folgt ergänzt:

Bereits bestehende, vitale Gehölze, die den festgesetzten Mindestpflanzqualitäten und Arten entsprechen, sind zu erhalten und können auf das Pflanzgebot angerechnet werden.

Zu B) 10

Der Titel sollte um die Mindestpflanzqualitäten ergänzt werden:

ARTENLISTEN UND MINDESTPFLANZQUALITÄTEN

Abwägung:

Das Wort „Mindestpflanzqualitäten“ wird in den Titel B.10 aufgenommen.

Die Formulierung „auf etwas zu achten“ ist nicht hinreichend bestimmt. Wenn autochthones Pflanzenmaterial verwendet werden soll, dann muss die Formulierung eindeutig sein.

Es gibt im Planungsgebiet jedoch durchaus sinnvolle Standorte für nicht heimische Gehölzarten oder Sorten von heimischen Gehölzen. Die Festsetzung auf autochthones Pflanzenmaterial sollte deshalb auf die festgesetzten Flächen gemäß Planzeichen 6.1 und 7.2 reduziert werden.

An allen anderen Standorten bieten sich standortgerechte Gehölze an, was neben heimischen Gehölzen auch nicht heimische Gehölze einschließt.

Je nach Planungsziel kann die Verwendung nicht heimischer Gehölze auf einen Anteil x eingeschränkt werden, z. B. max. 25 % der Gehölzpflanzungen.

Abwägung:

Der Satz „Es ist auf die Verwendung von autochthonem Pflanzmaterial zu achten“ wird gestrichen. Unter der Festsetzung 8 Pflanzgebote geht bereits darauf ein, dass die Begrünung gemäß der Pflanzliste z erfolgen hat.

Zu B) 10. 1

Wir raten bei den Mindestpflanzqualitäten zwischen Einzelgehölzen gemäß 7.1 und Bäumen in Strauchpflanzungen gemäß 7.2 zu unterscheiden. Die Stammumfänge der Einzelgehölze sollten dem bereits genehmigten Bauvorhaben angepasst und auf StU 20-25 korrigiert werden.

Vorschlag:

Bäume 1. und 2. Ordnung

(Großbäume über 20 m und Bäume von 10 bis 20 m Höhe)

Einzelgehölze: Mindestpflanzqualität Hochstamm, 3xv., mDB, StU 20-25 cm

Bäume in flächigen Gehölzpflanzungen: Mindestpflanzqualität Solitär, Höhe 250-300 cm

Aufgrund der Ausfälle wegen Krankheiten, Trockenheitsperioden und Hitzeereignissen raten wir dazu, die Baumarten *Fraxinus excelsior* und *Sorbus aucuparia* von der Liste zu streichen.

Stattdessen empfehlen wir *Salix alba*, *Sorbus domestica* und *Sorbus torminalis* dazu zu nehmen.

Abwägung:

Die Stammumfänge der Einzelgehölze werden angepasst und der Stammumfang auf 20-25 korrigiert.

Dem Vorschlag des Landratsamts München zur Formulierung der Festsetzung B.10 wird entsprochen und die Festsetzung entsprechend umformuliert.

Die Baumarten werden entsprechend der Stellungnahme angepasst.

Zu B) 10.2

Sträucher

Mindestpflanzqualität 2xv., Höhe 60-80 cm

Wir empfehlen die Aufnahme von *Cornus mas*, *Prunus spinosa* und *Sambucus nigra*.

Abwägung:

Auch hier wird die Festsetzung entsprechend umformuliert und die vorgeschlagenen Arten in die Festsetzung aufgenommen.

Stellungnahme des SG 57

Bebauungsplan: Erschließung

Die Erschließung soll mittels einer Erschließungsstraße erfolgen.

Die Erschließungsstraße geht in eine Buswendeschleife mit drei Bushaltestellen über.

Die im Bebauungsplan dargestellte Buswendeschleife wurde auf Grundlage eines Straßenbauentwurfes in den Bebauungsplan übernommen.

Daher kann davon ausgegangen werden, dass die Belange des Straßenbaues gewahrt sind.

Es wurde lediglich eine fehlerhafte Darstellung der öffentlichen Straßenverkehrsfläche / Gehwegfläche festgestellt. Die korrekte Darstellung wäre Gehweg (Anlage 1)

Abwägung:

Die Darstellung wird überprüft und ggf. geändert.

Finanzielle Auswirkung:

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

Auswirkungen auf den Klimaschutz (z.B. CO2-Ausstoß/ Energieverbrauch):

Positiv Negativ X Keine

Erläuterung Klimaauswirkung:

Grundsätzlich wird bei jedem Bauvorhaben Grundflächen versiegelt und das Klima mit den damit verbundenen Auswirkungen wie z.B. mehr Verkehr, mehr Müll usw. beeinträchtigt. Das grundlegende Ziel des Bebauungsplanes ist Rahmenbedingungen für den öffentlichen Personenbeförderungsverkehr zu schaffen und dessen Attraktivität für die Bürger zu erhöhen.

Empfehlung der Verwaltung:

1. Der Grundstücks- und Bauausschuss nimmt Kenntnis vom Sachvortrag der Verwaltung.
2. Die eingegangenen Stellungnahmen werden gemäß der Sachdarstellung abgewogen und eingearbeitet.
3. Von der Errichtung einer Lärmschutzwand wird abgesehen.
4. Der Bebauungsplan ist vor Auslegung noch durch die Ergebnisse der Lärmuntersuchung nach TA Lärm zu ergänzen.
5. Der bearbeitete Bebauungsplanentwurf ist erneut nach § 3 Abs. 2 i.V.m. 4 Abs. 2 BauGB, § 4 a BauGB i.V.m. § 13 a BaugB ins Verfahren zu bringen.

Vorlagenersteller

SGL

GBL

beteiligter GB