



STADT
UNTERSCHLEISSHEIM

Landkreis München

Bebauungsplan Nr. 153
„Barrierefreier Ausbau Bahnhofszuwegung
Berglstraße und Robert-Koch-Weg“
mit integrierter Grünordnung

Begründung mit Umweltbericht



20.02.2017

Inhalt**0.1 Lageübersicht / Ortsplanausschnitt (ohne Maßstab)****0.2 Luftbildausschnitt (ohne Maßstab)****Teil I Allgemeine Begründung - Grundlagen, Ziel und Inhalte des Bebauungsplans****1. Einleitung**

1.1 Anlass und Zweck des Bebauungsplans

2. Rechtsgrundlagen und planungsrechtliche Vorgaben

2.1 Rechtsgrundlagen

2.2 Stand der Bauleitplanung

2.3 Raumordnung und Regionalplanung

2.4 Prüfung alternativer Standorte

2.5 Schutzgebiete und Schutzobjekte

3. Bisherige Entwicklung und derzeitige Situation im Planungsgebiet und seiner Umgebung

3.1 Lage, Größe und Abgrenzung

3.2 Eigenschaften und Ausstattung

3.3 Naturräumliche Grundlagen

3.4 Technische Infrastruktur

4. Planungskonzept, Erläuterungen zu den Festsetzungen und Hinweise

4.1 Vorhaben und planerische Zielsetzung

4.2 Regelungen zu den Verkehrsflächen

4.3 Regelungen Grünflächen und zur Eingrünung

4.4 Hinweise zur weiteren Planung und Baudurchführung im Bereich von Bahnanlagen

5. Ver- und Entsorgung**6. Immissionsschutz****7. Grünordnung, Eingriffsregelung und besonderer Artenschutz**

7.1 Zielsetzung und Konzeption der Grünordnung

7.2 Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen

7.3 Eingriffsregelung

7.4 Besonderer Artenschutz

8. Bodenschutz und Flächen mit Bodenbelastungen**9. Brandschutz****10. Denkmalschutz und Denkmalpflege****11. Soziale Belange****12. Bodenordnung****13. Klimaschutz****14. Sonstige abwägungsbedürftige Belange****15. Wesentliche Umweltwirkungen****16. Städtebauliche Kennzahlen****Teil II Umweltbericht****1. Einleitung**

1.1 Kurzdarstellung des Plangebietes sowie von Zielen und Inhalten des Bebauungsplans

1.2 Umfang des Vorhabens und Angaben zum Bedarf an Grund und Boden

1.3 Umweltschutzziele aus übergeordneten Fachgesetzen und Fachplanungen

2. Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen

2.1 Bestandserfassung und Bewertung möglicher Umweltwirkungen in der Planfolge

2.2 Umweltrelevante Beeinträchtigungen

2.3 Wechselwirkungen

3. Entwicklungsprognosen des Umweltzustandes

3.1 Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung

3.2 Entwicklung des Umweltzustandes bei Nicht-Durchführung der Planung

4. Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen

4.1 Umweltbezogene Zielvorstellungen und Vermeidungsmaßnahmen

4.2 Eingriffsregelung in der Bauleitplanung

4.3 Bewertung der Belange des besonderen Artenschutzes

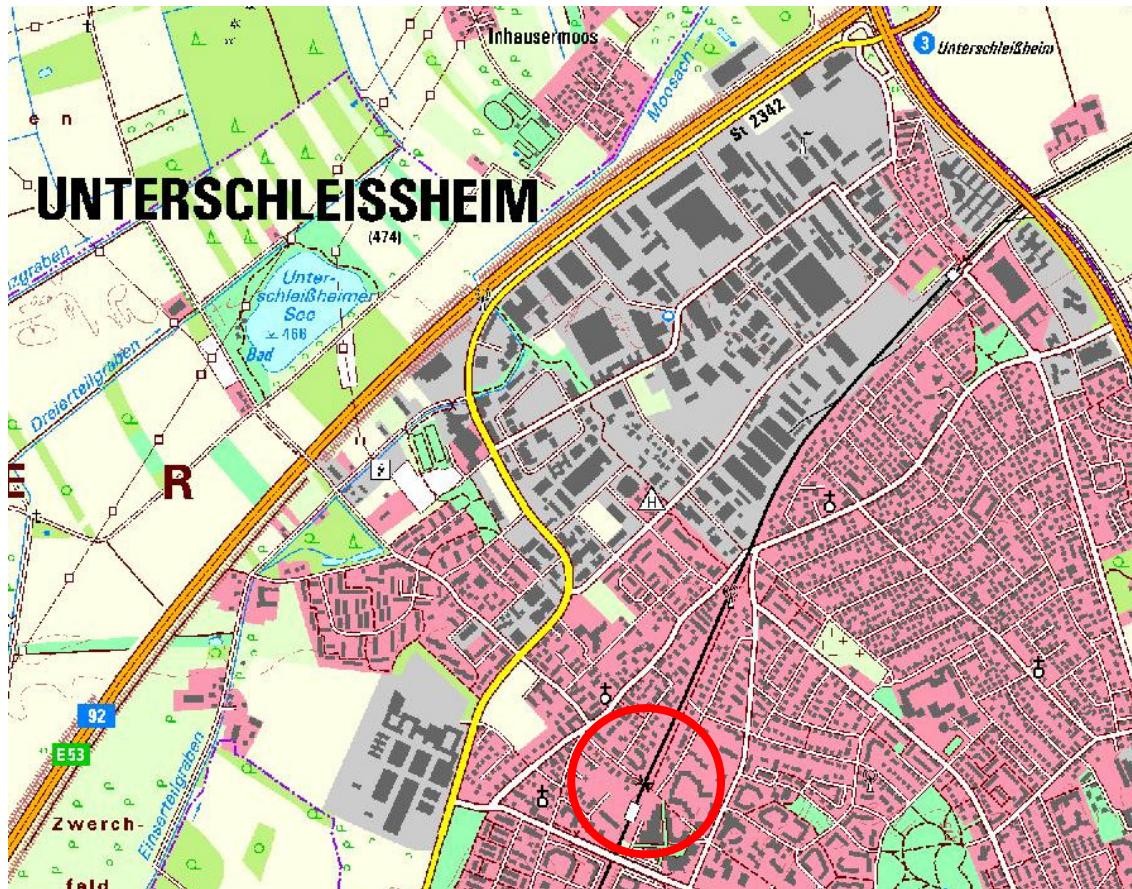
5. Geprüfte anderweitige Lösungen**6. Zusätzliche Angaben**

6.1 Methodisches Vorgehen und technische Schwierigkeiten

6.2 Hinweise zur Durchführung der Umweltüberwachung (Monitoring)

6.3 Allgemein verständliche Zusammenfassung

7. Verwendete Unterlagen

0.1 Lageübersicht / Ortsplanausschnitt (ohne Maßstab)

(Quelle: BAYERISCHE VERMESSUNGSVERWALTUNG; FIN-WEB, 2017)

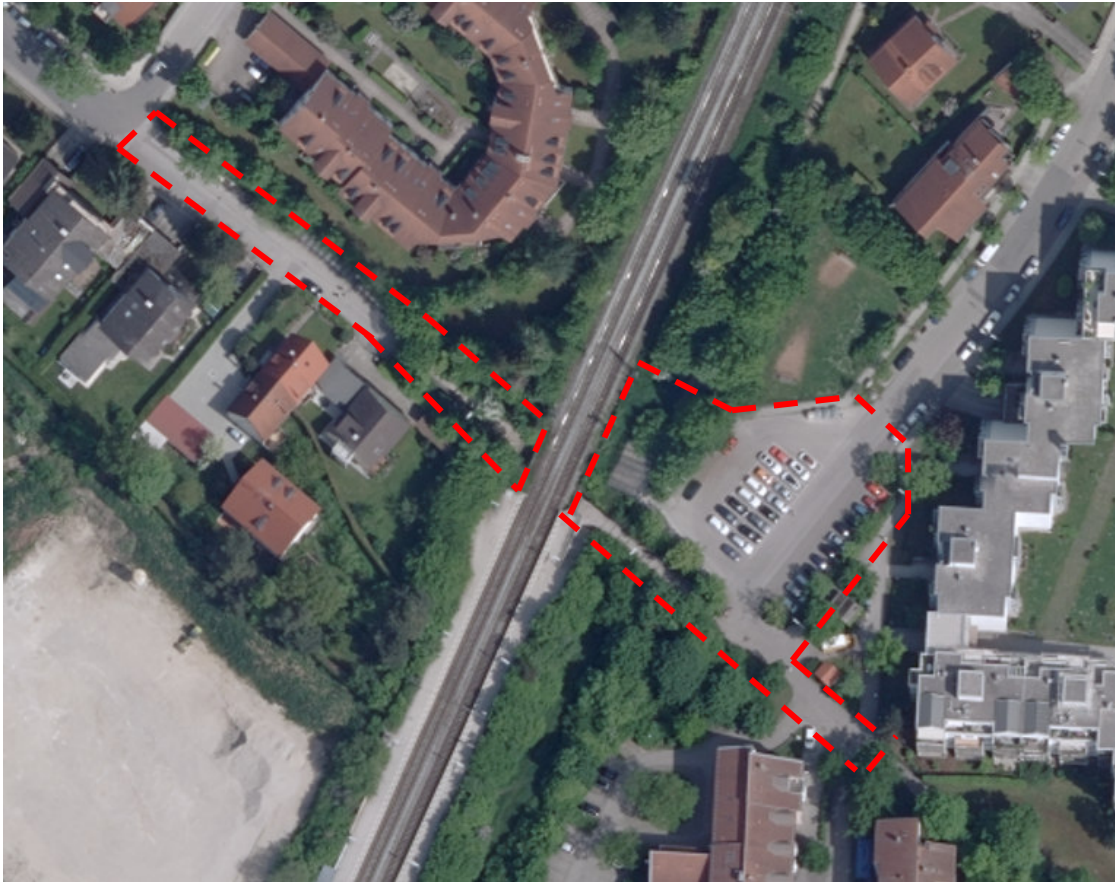
Plangeber: **Stadt Unterschleißheim**
vertreten durch
Herrn Erster Bürgermeister Christoph Böck
Rathausplatz 1
85716 Unterschleißheim
T 089 310 090

gefertigt am: 20.02.2017

Planfertiger: **Bauräume** | Netzwerk
Stadtplanung & Landschaftsarchitektur
Sedanstraße 14
81667 München
T 089 189 202 70
F 089 189 202 71
brandmair@bauraeume.de

Bearbeitung: Nikolaus Brandmair
Dipl.-Ing. (FH) Landschaftsarchitekt und Stadtplaner

0.2 Luftbildausschnitt (ohne Maßstab)



(Bildnachweis: BAYERISCHE VERMESSUNGSVERWALTUNG; FIN-Web, 2017)

Teil I Allgemeine Begründung – Grundlagen, Ziele und Inhalte des Bebauungsplans

1. Einleitung

Die DB Station&Service AG plant die Umgestaltung und den barrierefreien Ausbau des S-Bahn-Haltepunktes Unterschleißheim. Hierzu beabsichtigt sie an den südlichen Enden der beiden Außenbahnsteige mit Hilfe von Rampen einen verbesserten Zugang von und zur Münchner Straße zu schaffen. Die Planungen umfassen außerdem den Neubau von Bahnsteigdächern sowie die Erneuerung der Bahnsteigkanten, des Bahnsteigbelags und der Bahnsteigausstattung einschließlich der notwendigen Anpassungen an den Bestand. Die Treppenzugänge an den nördlichen Bahnsteigenden blieben nach dieser Planung jedoch unverändert, so dass von der Personenunterführung an der Berglstraße aus die Bahnsteige auch weiterhin nicht barrierefrei zugänglich wären.

Die Stadt Unterschleißheim betrachtet die Verbesserung der nördlichen Bahnsteigzugänge allerdings als dringend erforderlich. Deshalb hat sie, nach Abschluss einer Planungs- und Finanzierungsvereinbarung mit der DB Station&Service AG, im Februar 2014 auf der Grundlage der Entwurfsplanung des Haltestellenumbaus das Ingenieurbüro Mailänder Consult GmbH mit einer Machbarkeitsanalyse beauftragt, welche die barrierefreie Anbindung der Personenunterführung Berglstraße an die Bahnsteige des S-Bahn-Haltepunktes Unterschleißheim mit Hilfe von Rampenanlagen und / oder Aufzugsanlagen untersuchen sollte. Im Rahmen des Gutachtens sollten die technische Machbarkeit geprüft, die erforderlichen Randbedingungen und Folgemaßnahmen dargestellt und der Kostenbedarf abgeschätzt werden. Insgesamt wurden vier Varianten sowie vier Untervarianten geprüft.

Im Ergebnis empfiehlt das Gutachten die beiden Bahnsteige über die Personenunterführung der Berglstraße hinweg zu verlängern und die Erreichbarkeit durch die Errichtung von zwei Aufzügen zu

erleichtern. Die Treppenaufgänge aus der Unterführung zu den beiden Außenbahnsteigen können unverändert erhalten bleiben, die Rampen zur Personenunterführung sollen hingegen neu gestaltet und durch barrierefrei ausgebildete Rampen zu den beiden Aufzügen ergänzt werden.

Nach dem Abschluss der Baumaßnahme würde die Anlagenverantwortlichkeit der DB Station&Service AG, wie bislang, am jetzigen Bahnsteigende aufhören. Die weiterführenden Zugänge sowie die Aufzüge selbst würden im Eigentum und der Verantwortlichkeit der Stadt Unterschleißheim stehen. Weil die beiden Bahnsteige bereits barrierefreie Zugänge von Süden her aufweisen, würden die am nördlichen Ende beabsichtigten Maßnahmen keine Anlagen einer Eisenbahn des Bundes im Sinne des § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) darstellen und wären damit nicht planfeststellungspflichtig.

Nach Auffassung des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) ist die beabsichtigte kommunale Planung der Stadt Unterschleißheim zwar mit dem Eisenbahnbetriebszweck vereinbar und damit bahnkonform, aus Gründen der Rechtssicherheit sollte aber versucht werden für die maßgeblichen Teilflächen eine Freistellung von Bahnbetriebszwecken nach § 23 AEG zu erhalten.

1.1 Anlass und Zweck des Bebauungsplans

Da das seitens der Stadt Unterschleißheim beabsichtigte Vorhaben nicht Gegenstand eines Planfeststellungsverfahrens sein kann, besteht grundsätzlich die Möglichkeit es im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung zu sichern, soweit der Fachplanungsvorbehalt des § 38 BauGB Beachtung findet. Die Stadt Unterschleißheim möchte von dieser Möglichkeit Gebrauch machen und mit Hilfe eines Bebauungsplans die planungsrechtlichen Grundlagen für die Zulassungsfähigkeit des beabsichtigten Vorhabens schaffen.

In seiner Sitzung am 15.12.2016 fasste der Stadtrat demgemäß den Beschluss zur Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 153 „Barrierefreier Ausbau der Bahnhofszuwegung Berglstraße und Robert-Koch-Weg“. Gleichzeitig wurde der Beschluss gefasst die Freistellung von Bahnbetriebszwecken nach § 23 AEG für die vom Vorhaben betroffenen Teilflächen der planfestgestellten Bahnstrecke zu beantragen.

Ziel der Planung ist es die Attraktivität des ÖPNV zu steigern, indem eine verbesserte Anbindung des S-Bahn-Haltepunktes Unterschleißheim an die umgebenden Wohnquartiere für Fußgänger und Radfahrer geschaffen und das Umfeld der Personenunterführung Berglstraße / Robert-Koch-Weg gestalterisch und funktional aufgewertet wird. Um das Planungsziel zu erreichen, wird ein Bebauungsplan ohne Verfahrenserleichterungen im sog. Regelverfahren aufgestellt. Zu diesem Bebauungsplan ist ein Umweltbericht gemäß § 2a BauGB zu erstellen.

Der Bebauungsplan Nr. 153 besteht aus zwei Teilgeltungsbereichen, die durch die planfestgestellte und zu Bahnzwecken gewidmete Fläche der Bahnstrecke 5500 München – Regensburg voneinander getrennt sind. Der westliche Teilgeltungsbereich A umfasst den Abschnitt „Berglstraße“, der östliche Teilgeltungsbereich B den Abschnitt „Robert-Koch-Weg / St.-Benedikt-Straße“.

Mit der Ausarbeitung des Bebauungsplans wurde das Planungsbüro BAURÄUME | NETZWERK STADTPLANUNG & LANDSCHAFTSARCHITEKTUR, SEDANSTRASSE 14, 81667 MÜNCHEN, beauftragt.

2. Rechtsgrundlagen und planungsrechtliche Vorgaben

Die örtliche Bauleitplanung dient der städtebaulichen Entwicklung und Ordnung der Gemeinde. Als Ausdruck ihrer verfassungsrechtlich garantierten Planungshoheit kann diese Bebauungspläne nach den Vorschriften des Baugesetzbuches (BauGB) in eigener Verantwortung aufstellen, sobald und soweit es für die städtebauliche Ordnung und Entwicklung erforderlich ist.

Im Zuge des vorliegenden Bauleitplanverfahrens setzt die Stadt Unterschleißheim ihre städtebaulichen Leitvorstellungen für den räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 153 in unmittelbar geltendes Recht um und bestimmt mit den verbindlichen Festsetzungen Inhalt und Schranken des Grundeigentums. Die örtliche Bauleitplanung ist dabei sowohl durch normative Vorgaben bestimmt, als auch in eine übergeordnete Planungshierarchie eingebettet.

Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 153 erstreckt sich teilweise auf planfestgestellte und zu Bahnzwecken gewidmete Flächen der Bahnstrecke 5500 München – Regensburg, die dem Fachplanungsrecht unterliegen. Die Möglichkeiten der kommunalen Bauleitplanung sind durch den Vorrang der Fachplanung gemäß § 38 BauGB dahingehend eingeschränkt, dass die Kommune im Rahmen einer nachfolgenden Bauleitplanung die durch eine privilegierte Fachplanung getroffenen Festlegungen grundsätzlich zu respektieren hat. Für den vorliegenden Planungsfall bedeutet dies, dass die Stadt Unterschleißheim die Fachplanung nicht mit

solchen Festsetzungen überplanen darf, die sich mit der besonderen Zweckbestimmung der bestehenden Bahnanlage inhaltlich nicht vereinbaren lassen. Das Eisenbahn-Bundesamt hat zwar im Vorfeld die Vereinbarkeit der städtischen Planungsabsicht mit dem Eisenbahnbetriebszweck bestätigt, gleichzeitig aber darauf hingewiesen, dass aus Gründen der Rechtssicherheit eine Freistellung nach § 23 AEG beantragt werden sollte. Nach dem Vorliegen der Freistellung von den Bahnbetriebszwecken kann die Stadt die betreffenden Flächen dann ohne weiteres mit einer anderweitigen Nutzung überplanen. Infolge der Freistellung würde für die überplanten Flächen vollkommene Klarheit hinsichtlich der genehmigungs- und aufsichtsrechtlichen Zuständigkeiten herrschen.

Um den Bebauungsplan bereits vor dem Vorliegen der Freistellung in Kraft setzen zu können, kann von der Möglichkeit des § 9 Abs. 2 BauGB Gebrauch gemacht werden, wonach die Festsetzungen, die für die künftige Nutzung der freigestellten Bahnfläche gelten sollen, unter der aufschiebenden Bedingung des Wirksamwerdens der Freistellung getroffen werden können, wobei für die Zeit bis zum Eintritt der Bedingung regelmäßig die nachrichtliche Wiedergabe „Fläche für Bahnanlagen“ in Betracht kommt. Im vorliegenden Bebauungsplan nutzt die Stadt Unterschleißheim die Möglichkeiten einer Regelung nach § 9 Abs. 2 BauGB.

2.1 Rechtsgrundlagen

Das Baugesetzbuch (BauGB) regelt in den §§ 1 bis 4, 8, 10, 13 und 13 a die materiellen Grundsätze und das Verfahren zur Aufstellung von Bebauungsplänen.

Die planungsrechtlichen Festsetzungen haben folgende Rechtsgrundlagen:

- § 9 des Baugesetzbuches (BauGB)
- Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (Baunutzungsverordnung - BauNVO)

Die bauordnungsrechtlichen Festsetzungen haben folgende Rechtsgrundlage:

- Art. 81 der Bayerischen Bauordnung (BayBO)

Daneben sind bei der Ausarbeitung des Bebauungsplans Nr. 153 der § 18 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG), Art. 23 der Gemeindeordnung für den Freistaat Bayern (GO) sowie die Planzeichenverordnung (PlanzV) beachtlich. Maßgeblich sind die Rechtsgrundlagen in den zum Zeitpunkt des Satzungsbeschlusses jeweils geltenden Fassungen. Bei der Aufstellung des vorliegenden Bebauungsplans finden zudem die maßgeblichen Bestimmungen des Fachplanungsrechts, insbesondere das Allgemeine Eisenbahnrecht (AEG), eine hinreichende Beachtung.

2.2 Stand der kommunalen Bauleitplanung

Die Stadt Unterschleißheim verfügt über den von der Regierung von Oberbayern mit Bescheid vom 04.01.1993 genehmigten Flächennutzungsplan. Der Bescheid wurde am 18.02.1993 ortsüblich bekannt gemacht, wodurch der Flächennutzungsplan in der Fassung vom 03.06.1991 in Kraft getreten ist. Derzeit wird der Flächennutzungsplan für das gesamte Stadtgebiet neu aufgestellt.

Der rechtswirksame Flächennutzungsplan enthält für das Plangebiet folgende Darstellungen: Örtliche Straße, Bahnanlagen, Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Spielplatz“, Baum- und Strauchgruppen, wichtige Rad- und Fußwegeverbindung sowie Hauptgasleitung. Unmittelbar angrenzend an das Plangebiet sind allgemeine Wohngebiete sowie ein Mischgebiet und ein Sondergebiet „Einkaufszentrum“ dargestellt. Der Bebauungsplan Nr. 153 entwickelt sich mit seinen planerischen Inhalten aus dem Flächennutzungsplan.

Der Bereich östlich der Bahnstrecke 5500 München – Regensburg ist durch den Bebauungsplan Nr. 9 „St.-Benedikt-Straße“, der am 25.05.1981 in Kraft getreten ist, überplant. Der Bebauungsplan sichert neben einem allgemeinen Wohngebiet WA eine Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Spielplatz und Park“ sowie öffentliche Straßenverkehrsflächen und öffentliche Verkehrsflächen mit der besonderen Zweckbestimmung „Fußweg“. Der Bebauungsplan Nr. 153 ersetzt innerhalb seines östlichen Teilgeltungsbereichs B die Festsetzungen des rechtsverbindlichen Bebauungsplans Nr. 9 „St.-Benedikt-Straße“.

Westlich der Bahnstrecke besteht der Bebauungsplan Nr. 67 „Berglstraße / St.-Ulrich-Straße“, der am 07.04.1988 in Kraft getreten ist und im Wesentlichen das nördlich der Berglstraße gelegene Grundstück Fl. Nr. 301, Gemarkung Unterschleißheim, umfasst. Der Bebauungsplan sichert ein allgemeines Wohngebiet WA. Der westliche Teilgeltungsbereich A des Bebauungsplans Nr. 153 überschneidet sich in einem Teilabschnitt mit dem rechtsverbindlichen Bebauungsplan Nr. 67 und ersetzt dessen Festsetzungen.

Auf die Darstellung der Abgrenzungen der beiden rechtsverbindlichen Bebauungspläne in der Planzeichnung zum Bebauungsplan Nr. 153 wurde zugunsten einer besseren Übersichtlichkeit verzichtet.

2.3 Raumordnung und Regionalplanung

Der Bebauungsplan Nr. 153 zielt darauf ab, die bauplanungsrechtlichen Voraussetzungen für eine Verbesserung der Zugänglichkeit des S-Bahn-Haltespunktes Unterschleißheim von der Personenunterführung an der Berglstraße aus sowie eine Aufwertung des Umfeld der Unterführung für Fußgänger und Radfahrer in gestalterischer und funktionaler Hinsicht zu schaffen. Damit soll die Erreichbarkeit und die Nutzung des ÖPNVs attraktiver gemacht und die Bereitschaft den Weg zu S-Bahn-Haltestelle zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückzulegen, gesteigert werden.

In seiner Zielsetzung entspricht der Bebauungsplan damit sowohl dem Plansatz LEP 4.3.1 (G), der die bedeutende Funktion der Bahnhöfe im Schienenwegenetz betont und eine attraktive und barrierefreie Ausgestaltung einfordert, als auch dem Plansatz LEP 4.4 (G), wonach der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen gesteigert werden soll. Der Regionalplan München legt in den Plansätzen B V 2.1.1 (G) und B V 3.1.1 (G) ebenfalls die Förderung des Fußgänger- und Radverkehrs sowie eines leistungsfähigen, attraktiven und behindertengerechten ÖPNVs fest. Der Bebauungsplan Nr. 153 steht insoweit im Einklang mit den Erfordernissen der Raumordnung.

2.4 Prüfung alternativer Standorte

Der Bebauungsplan Nr. 153 dient der gestalterischen und funktionalen Neuordnung des Bereichs um die Personenunterführung Berglstraße und der Schaffung eines weiteren barrierefreien Zugangs zu den Bahnsteigen des S-Bahn-Haltespunktes Unterschleißheim. Ziel der Planung ist es, die Attraktivität des ÖPNVs in Verbindung mit dem Fußgänger- und Radverkehr deutlich zu steigern. Angesichts dessen wurden im Rahmen des Bebauungsplanaufstellungsverfahrens keine alternativen Standorte geprüft.

2.5 Schutzgebiete und Schutzobjekte

Im räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 153 oder unmittelbar benachbart liegen weder geschützte Teile von Natur und Landschaft (z.B. Landschaftsschutzgebiete, Naturschutzgebiete, FFH-Gebiete etc.), noch amtlich kartierte Biotop oder tatsächlich gemäß § 30 Abs. 2 BNatSchG i.V. mit Art. 23 Abs. 1 BayNatSchG gesetzlich geschützte Biotop. Auch sonstige Schutzgebiete (z.B. Wasserschutzgebiete, gesicherte Überschwemmungsgebiete o.ä.) sind von der Planungsabsicht der Stadt Unterschleißheim nicht betroffen.

3. Bisherige Entwicklung und derzeitige Situation im Plangebiet und seiner Umgebung

3.1 Lage, Größe und Abgrenzung

Das Plangebiet liegt im Bereich der Berglstraße sowie des Robert-Koch-Weges und der St. Benedikt-Straße zentral in Unterschleißheim.

Der westliche Teilgeltungsbereich A weist eine Fläche von ca. 1.370 m² auf und umfasst die Grundstücke Fl. Nrn. 301 TF (privat), 305 TF (Berglstraße), 622 TF (Bahnanlage) und 722/4 (Bahnanlage), jeweils Gemarkung Unterschleißheim. Der östliche Teilgeltungsbereich B weist eine Fläche von ca. 2.655 m² auf und schließt die Grundstücke Fl. Nrn. 156/4 TF (St.-Benedikt-Straße), 156/11 TF, 156/12 (St.-Benedikt-Straße), 169/4 TF (Robert-Koch-Weg), 169/5 (Robert-Koch-Weg), 722 TF (Bahnanlage), 179/8 TF und 179/21 TF, jeweils Gemarkung Unterschleißheim, ein. Die genaue Abgrenzung kann der Planzeichnung entnommen werden.

3.2 Eigenschaften und Ausstattung

Der S-Bahn-Haltespunkt Unterschleißheim liegt an der zweigleisigen elektrifizierten Bahnstrecke 5500 München – Regensburg. Die Bahnstrecke verläuft in einer leichten Dammlage. Die Schienoberkante befindet sich auf einer Höhe von ca. 475,70 m ü. NN.

Die Haltestelle besitzt zwei Außenbahnsteige. Am Südende der Bahnsteige befinden sich eine Straßenüberführung (Münchner Ring) sowie eine Personenunterführung. Am nördlichen Bahnsteigende kreuzt die Personenunterführung Berglstraße / Robert-Koch-Weg die Gleisanlage von West nach Ost. Die Unterführung hat eine Länge von ca. 11 m, eine lichte Höhe von ca. 2,40 m und eine lichte Weite von ca. 3,00 m. Die Sohle der Unterführung liegt ca. 3,70 m unter der Schienoberkante auf einer Höhe von etwa 472,00 m ü. NN.

Im Anschluss an das Unterführungsbauwerk führt jeweils eine gleisparallele, zweiläufige Treppenanlage zu den Bahnsteigen. Ost- und westseitig schließt sich an die Unterführung eine

Stufenrampe an, die derzeit nicht barrierefrei ausgebaut ist. Die Rampen besitzen beidseitig Geländer, die Stufen bestehen aus Beton-Blockstufen, die Podeste sind asphaltiert. Die Rampen weisen eine lichte Weite von 3 m sowie in westlicher Richtung eine Länge von knapp 23 m, in östlicher Richtung von knapp 25 m auf. Die angrenzenden Böschungen sind mit Bäumen und Sträuchern bewachsen. Die Personenunterführung sowie die angeschlossenen Treppenanlagen liegen größtenteils auf dem Grundstück der DB Netz AG.

Östlich der Bahnstrecke befindet sich eine überdachte Fahrradabstellanlage mit 48 Einstellplätzen. Parallel zur bestehenden Rampe sind weitere 32 Fahrradstellplätze zur Verfügung gestellt, die allerdings nicht überdacht sind.

Die St.-Benedikt-Straße endet in einer Wendeanlage mit insgesamt 27 Stellplätzen, die zu Park & Ride-Zwecken genutzt werden können. Der Parkplatz hat einen lediglich lokalen Einzugsbereich, eine Nachfrage aus dem weiteren Umfeld, insbesondere auch außerhalb des Stadtgebietes Unterschleißheim besteht nicht. Die St. Benedikt-Straße ist ebenso wie die Stellplatzflächen asphaltiert, die randlichen Gehwege sind mit Betonplatten belegt.

Von der St.-Benedikt-Straße und dem Robert-Koch-Weg aus bestehen Zuwegungen zu den angrenzenden Grundstücken sowie eine fußläufige Anbindung zum Rathausplatz. Am Robert-Koch-Weg befindet sich eine Trafostation, am Nordostrand des Parkplatzes eine Wertstoffinsel. Dahinter liegt ein Bolzplatz. Die umgebende Bebauung besteht aus bis zu fünfgeschossigen Wohn- sowie Wohn- und Geschäftshäusern.

Westlich der Bahnstrecke endet die Berglstraße ohne Wendeanlage unmittelbar am Beginn der Stufenrampe zur Personenunterführung. Die Straße ist asphaltiert und besitzt bis zur Einmündung der St.-Ulrich-Straße keine begleitenden Gehwege. Die südlich anliegenden Grundstücke mit ihrer Bebauung in Form von freistehenden, ein- bis zweigeschoßigen Wohnhäusern mit Garagen und Gartenflächen werden von der Berglstraße aus erschlossen.

Nördlich der Berglstraße befindet sich eine größere Wohnanlage mit zwei Geschossen und einem ausgebauten Dachgeschoß, die von einer großzügig bemessenen, nutzungstypischen Freifläche umgeben ist. Das Grundstück (Fl. Nr. 301) ist nicht von der Berglstraße aus erschlossen. Straßenparallel ist unmittelbar an der südlichen Grundstücksgrenze eine überdachte Fahrradabstellanlage mit 66 Einstellplätzen errichtet. Westlich dieser Fahrradabstellanlage liegt der Standort einer Wertstoffinsel.

In Summe existiert im Bereich der Personenunterführung Berglstraße / Robert-Koch-Weg ein Angebot von insgesamt 146 Fahrradabstellplätzen, wovon 114 überdacht und 32, im Bereich St.-Benedikt-Straße / Robert-Koch-Weg, nicht überdacht sind. Alle Einstellplätze entsprechen dem aktuellen Ausführungsstandard, da sie rahmenanschließbar sind. Die Fahrradunterstände bestehen aus einer Rahmenkonstruktion in Leichtbauweise mit einer Überdachung aus mehreren, aneinandergereihten tonnenförmigen Kunststoffelementen.

Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 153 ist größtenteils mit heimischen Gehölzen in Form von Strauchgruppen, Hecken, Einzelbäumen und Baumgruppen bewachsen (Feld-Ahorn, Berg-Ahorn, Spitz-Ahorn, Hainbuche, Stiel-Eiche, Winter-Linde, Roter Hartriegel, Hasel, Liguster, Wild-Pflaume, Trauben-Kirsche, Sal-Weide, Schwarzer Holunder, Eberesche). Westlich der Bahn gesellen sich dazu auch fremdländische Gehölze, wie Zwergmispel, Flieder und verschiedenen Ahornarten.

Das Planungsgebiet und seine unmittelbare Umgebung ist geprägt von einer intensiven, menschlichen Nutzung. Die vorhandenen Freiflächen und Vegetationsstrukturen unterliegen demgemäß Störeinwirkungen und sind in ihrer Struktur und Funktion als typische Siedlungsbiotope anzusprechen. Die Bestandsaufnahme, die im Zuge der landschaftspflegerischen Begleitplanung (Terrabiota, Starnberg, Erläuterungsbericht vom 26.07.2016) erstellt wurde, differenziert sie auf der Grundlage der Biotopwertliste der Bayerischen Kompensationsverordnung in „Feldgehölze mit überwiegend einheimischen, standortgerechten Arten mittlerer Ausprägung“ (Biotoptyp B212), „Feldgehölze mit überwiegend gebietsfremden Arten junger Ausprägung“ (Biotoptyp B221), „mäßig extensiv genutztes, artenarmes Grünland“ (Biotoptyp G211), „Park- und Trittrassen“ (Biotoptyp G4) und „Privatgarten und Kleingartenanlagen, strukturarm“ (Biotoptyp P21).

Die Grünbestände mit ihren überwiegend standortgerechten, heimischen Arten sind aufgrund ihrer Struktur, ihres Alters und Reifestadiums in siedlungsökologischer Hinsicht als wertvoll einzustufen. Sie können einen Lebensraum für Kleinsäuger, Insekten- und Vogelarten bieten.

3.3 Naturräumliche Grundlagen

Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 153 liegt in der Naturraum-Untereinheit Münchner Ebene im Bereich der sog. Garching Schotterzunge. In Abhängigkeit von den anstehenden carbonatreichen Schottern hat sich eine Pararendzina als Bodentyp herausgebildet. Im Planungsgebiet selbst sind die natürlichen Bodenformen allerdings durch die bereits vorhandene Bebauung und Versiegelung der Flächen anthropogen überprägt. Die bestehenden baulichen Anlagen weisen eine Höhenlage zwischen 472,00 m ü. NN (Unterführung) und 476,52 m ü. NN. (oberes Ende des Treppenlaufs der westlicher Treppe) auf. Im Bereich der St.-Benedikt-Straße ist das Gelände mit einer Höhenlage von ca. 475,00 m ü. NN. weitgehend eben. Gleiches gilt für die Berglstraße mit einer Höhenlage von ca. 474,50 m ü. NN.

Im Vorfeld der Planungen wurde vom Ingenieurbüro Dr. Spang GmbH, Witten, eine Baugrunduntersuchung durchgeführt. Der geotechnische Bericht Nr. P36.4440 liegt mit Datum vom 26.08.2015 vor.

Die Felderkundungen fanden am 07.07.2015 und am 10.08.2015 statt. Dabei wurden 6 Kleinrammsondierungen sowie 5 schwere Rammsondierungen und eine mittelschwere Rammsondierung bis in eine maximale Tiefe von 7,0 m unter Ansatzpunkt abgeteuft. Das Bohrgut wurde aufgenommen, untersucht und klassifiziert. Die ca. 0,2 m starke Mutterbodenschicht (Schicht 1) setzt sich demnach aus organischen, schwach schluffigen und schwach kiesigen Sanden zusammen. Die darunter liegende Auffüllung (Schicht 2) besteht im Wesentlichen aus sandigen bis stark sandigen Kiesen mit einem geringen Feinkornanteil. Häufig wurden innerhalb dieser Auffüllungen gerundete Kiese angetroffen, so dass hier von umgelagerten Böden auszugehen ist. Die Mächtigkeit der Auffüllung schwankt je nach Aufschlusspunkt zwischen 0,1 m und 3,4 m. Die unterste Schicht (Schicht 3) besteht aus schwach schluffigen, zum Teil stark sandigen, kalkhaltigen Kiesen (Niederterrassenschotter) mit einer mitteldichten bis dichten Lagerung. Die Unterkante der Schotter wurde aufgrund der relativ geringen Erkundungstiefe nicht erreicht.

Der maßgebliche Grundwasserleiter wird durch die im Untergrund anstehenden quartären Schotter gebildet. Demgemäß handelt es sich um einen Poren-Grundwasserleiter mit hohen bis sehr hohen Durchlässigkeiten. Der obere Grundwasserleiter ist in den pleistozänen fluvioglazialen Sanden und Kiesen der Schicht 2 (Auffüllung) ausgebildet. Bei den Erkundungsarbeiten am 07.07.2015 wurde an einem Erkundungspunkt Grundwasser in einer Höhe von 470,60 m ü. NN angetroffen. Bereichsweise muss nach Starkregenereignissen mit einem zeitweilig auftretenden Stauwasser oberhalb dieser Schicht gerechnet werden. Der Grundwasserspiegel unterliegt periodisch starken Schwankungen, da er in einem erheblichen Umfang niederschlagsabhängig ist. Gemäß der Grundwasserganglinie der Geologischen Karte Bayerns liegt der mittlere Grundwasserstand bei ca. 470,0 m ü. NN. Hierauf und auf den Ergebnissen der Felduntersuchung aufbauend wurde der Bauwasserstand auf 472,0 m ü. NN und der Bemessungswasserstand auf 473,5 m ü. NN festgelegt.

Großklimatisch liegt das Untersuchungsgebiet im Bereich des mäßig kühl-feuchten Klimas der Schotterplatten und des tertiären Hügellandes. Die Jahreslufttemperatur liegt im Mittel bei 7° - 8° C und entspricht somit den durchschnittlichen Werten für Bayern. Die mittlere Jahresniederschlagsmenge beträgt ca. 850 bis 950 mm. Als klimatische Besonderheiten sind neben dem gehäuften Auftreten von Föhn- und Nebeltagen auch eine erhöhte Früh- und Spätfrostgefahr zu nennen. Für die Aussagen des Bebauungsplans ist aber weniger das Großklima als vielmehr das Geländeklima von Bedeutung. Abhängig von der Geländeform, den Bodenverhältnissen, der Exposition und der Flächennutzung ergeben sich unterschiedliche kleinklimatische Wirkungen. Da der Geltungsbereich des Bebauungsplans selbst ebenso wie seine unmittelbare Umgebung derzeit bereits baulich genutzt ist, weist er einen gewissen Versiegelungsgrad, verbunden mit einer leicht erhöhten Temperaturbilanz, einen erhöhten Niederschlagswasserabfluss und ein vermindertes Wasserdargebotspotential auf.

3.4 Technische Infrastruktur

Im räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 153 befinden sich folgende Ver- und Entsorgungsleitungen:

- Anlagen der DB Kommunikationstechnik und der Vodafone GmbH
- Gasleitungen der Stadtwerke München GmbH
- Stromleitungen der Bayernwerk AG
- Telekommunikationslinien der Telekom AG

- Telekommunikationslinien der Kabel Deutschland GmbH
- Wasserleitungen der Stadtwerke Unterschleißheim
- Kanalbestand des Abwasserzweckverbandes Unterschleißheim, Eching, Neufahrn

Die aufgezählten Leitungen verlaufen gleisparallel. Nachfolgende Leitungen queren die Bahnstrecke:

- Stromleitungen der Bayernwerk AG
- LWL-Kabel der Stadt Unterschleißheim

4. Planungskonzept, Erläuterungen zu den Festsetzungen und Hinweise

4.1 Vorhaben und planerische Zielvorstellung

Die Stadt möchte den beabsichtigten Umbau des S-Bahn-Haltepunktes Unterschleißheim durch die DB Station&Service AG zum Anlass nehmen, die Zugänglichkeit der Bahnsteige von der Personenunterführung Berglstraße / Robert-Koch-Weg aus barrierefrei zu gestalten und den Bereich funktional zu verbessern, um insgesamt die Attraktivität und Akzeptanz des ÖPNVs, auch hinsichtlich einer umweltfreundlichen Verknüpfung mit dem Rad- und Fußgängerverkehr, deutlich zu steigern.

Hierzu sollen die beiden Bahnsteige über die Personenunterführung hinaus verlängert werden und zu zwei Aufzugsanlagen führen, die den Niveauunterschied bis zur Unterführung überwinden. Östlich der Bahnstrecke erhält der Aufzug drei Halte, nämlich auf der Höhe der Unterführung, der Höhe der St.-Benedikt-Straße und der Höhe des Bahnsteiges, für den westlich gelegenen Aufzug reichen hingegen zwei Halte, um die Unterführung und den Bahnsteig zu verbinden. In Ergänzung dazu werden die bestehenden Stufenrampen neu gestaltet, funktional notwendige Rampen hinzugefügt sowie die Fahrradabstellbereiche neu geordnet. Der Erläuterungsbericht zur Vorplanung sieht im Einzelnen die folgenden baulichen Maßnahmen vor:

- Verlängerung der Bahnsteige und des Blindenleitsystems am Bahnsteig
- Ausstattung der Bahnsteigverlängerung und der Wege entsprechend den Vorgaben der DB AG
- Bau von zwei Aufzügen zwischen der Unterführung und den Außenbahnsteigen
- Bau einer langen Rampe im Westen in die Unterführung (barrierefrei gemäß DB Ril 813)
- Bau einer kurzen Rampe von Osten in die Unterführung (nicht barrierefrei)
- Bau einer kurzen Rampe von Osten zum Bahnsteig (Barrierefrei gemäß DB Ril 813)
- Bau von Gehwegen zum Aufzug und zum Bahnsteig im Westen
- Bau eines Gehweges zum Aufzug im Osten
- ostseitig Bau einer Treppe zwischen der Rampe und dem Parkplatz St.-Benedikt-Straße
- Bestandserhaltung der Personenunterführung und der Treppenanlagen zu den Bahnsteigen
- Versetzen der Fahrradabstellanlagen im westliche und östlichen Zugangsbereich
- Neugestaltung der südlichen Teilflächen des Parkplatzes St.-Benedikt-Straße

Die Zugänge zum Bahnsteig bzw. zu den Aufzugsanlagen erfolgen barrierefrei über Gehwege, die an das bestehende Wegenetz angeschlossen sind. Die Breite der Gehwege betragen jeweils 3,00 m. Westseitig der Bahn führt der Gehweg zum Bahnsteig mit einer Abzweigung zur Aufzugsanlage. Ostseitig führt der Gehweg direkt zum Aufzug, der verbleibenden Höhenunterschied zum Bahnsteig muss mit dem Aufzug überwunden werden.

Die Aufzugsanlagen sind am Ende der verlängerten Bahnsteige als sog. „Durchlader“ vorgesehen. Sie werden als Stahl-Glas-Konstruktion mit einer zugangsseitig freizuhaltenden Bewegungsfläche 1,50 m*1,50 m hergestellt.

Die bestehenden Stufenrampen werden beidseitig durch lange Rampen ersetzt. Sie werden zur Berglstraße hin barrierefrei, zum Robert-Koch-Weg allerdings nicht barrierefrei mit einer maximalen Längsneigung von 6 % hergestellt. Vom Robert-Koch-Weg / St.-Benedikt-Straße / Parkplatz führt zusätzlich eine barrierefreie Rampe direkt an den Bahnsteig. Die Länge der einzelnen Rampenläufe beträgt maximal 6,0 m, wobei zwischen den Rampenläufen jeweils ein Zwischenpodest mit einer Länge von mindestens 1,5 m vorgesehen ist. Die nutzbare Breite der Rampenanlage beträgt 3,00 m.

Der Anschluss der barrierefreien, kurzen Rampe sowie des Gehweges zur Aufzugsanlage soll über einen neuen Weg parallel am neuen Rampenbauwerk vorbeigeführt werden, was die Neugestaltung einer Teilfläche des Parkplatzes an der St.-Benedikt-Straße erforderlich macht und zum Verlust von ca. 5 Pkw-Stellplätzen führt.

Die derzeit beiderseits der Unterführung vorhandenen Fahrradabstellanlagen werden einschließlich ihrer Überdachungen abgebrochen. Sie sollen im Zuge der Umgestaltungsmaßnahmen dauerhaft versetzt und wiederhergestellt werden.

Im Rahmen der Realisierung des Vorhabens ist der Platzbedarf unter Berücksichtigung bestehender baulicher Anlagen zu beachten. Zwangspunkte für die Umsetzung des Vorhabens ergeben sich insbesondere aus den bestehenden Gleisanlagen, den Grundstücksverhältnissen, der straßenverkehrlichen Anbindung und den bestehenden Kabel- und Leitungstrassen. Das für die Baumaßnahme selbst und für einen ordnungsgemäßen Baustellenablauf erforderliche Baufeld greift über den räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 153 hinaus. Das notwendige Baufeld kann den Vorhabenplänen entnommen werden. Die Realisierung des Vorhabens ist im Zuge der Maßnahmen der DB Station&Service AG am S-Bahn-Haltepunkt Unterschleißheim für das Jahr 2018 vorgesehen.

Der Bebauungsplan Nr. 153 schafft die notwendigen planungsrechtlichen Grundlagen für eine barrierefreie Zuwegung zu den beiden Außenbahnsteigen des S-Bahnhaltepunktes Unterschleißheim von der Bergstraße bzw. dem Robert-Koch-Weg aus. In der Planfolge kann sowohl die öffentliche Nutzungsqualität als auch die Raum- und Gestaltqualität des Plangebietes grundlegend und nachhaltig verbessert werden. Die Planung verfolgt eine geordnete städtebauliche Entwicklung, die sich an den Vorgaben eines schonenden Umgangs mit Grund und Boden ausrichtet. Zur Neuordnung des bisherigen Bodennutzungskonzeptes trifft der Bebauungsplan demgemäß neben Regelungen zu den Verkehrsflächen, insbesondere auch Festsetzungen zu Grünflächen und zur Begrünung (integrierte Grünordnung), um in der Planfolge auch die stadtoökologische Wirksamkeit dieses Teils des städtischen Freiraums aufrecht erhalten zu können.

Durch die Neuordnung der Verkehrsflächen bleiben die bestehenden Zufahrtsmöglichkeiten zu den anliegenden privaten Grundstücken im bisher möglichen Umfang nutzbar. Wesentliche Beeinträchtigungen für die von der Planung mittelbar oder unmittelbar Betroffenen entstehen nicht. Das Rücksichtnahmegebot ist nicht verletzt, da maßgebliche Zumutbarkeitsschwellen nicht überschritten werden.

Die Umsetzung der Maßnahme erfolgt teilweise auf Grundstücken der DB Netz AG. Für den Bau des Fußweges und der Aufzugsanlage westlich der Bahnstrecke ist ein dauerhafter Erwerb einer Teilfläche des Grundstückes Fl. Nr. 301 erforderlich.

4.2 Regelungen zu den Verkehrsflächen

Entsprechend dem formulierten Planungsziel steht die planungsrechtliche Sicherung von Straßenverkehrsflächen und Verkehrsflächen mit einer besonderen Zweckbestimmung gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB im Mittelpunkt des Bebauungsplans Nr. 153. Der planungsrechtliche Gehalt dieser Festsetzungen ist rein bodenrechtlicher Natur. Es werden Flächen normiert, die in der Planfolge für die inhaltliche Zweckbestimmung zur Verfügung stehen. Die Festsetzung von Verkehrsflächen kann demnach nicht mit Regelungen aus anderen Rechtsgebieten, wie Fragen der Widmung, der Verkehrssicherheit oder der Verkehrslenkung befrachtet werden. Solche Regelungen müssen außerhalb des Bauleitplanverfahrens erfolgen.

Der Bebauungsplan sichert bestandsorientiert die Straßenverkehrsflächen der Bergstraße und der St.-Benedikt-Straße. Ergänzend dazu werden „Fußwege“ sowie „Fuß- und Radwege“ als Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung festgesetzt. Um das Entwurfskonzept der Verkehrsplanung mit seinen unterschiedlichen, teilweise gegenläufigen Rampen deutlich zu machen, werden zur Klarstellung die Zusätze „Rampe zur Unterführung“ und „Rampe zur Überführung“ in der Planzeichnung vermerkt. Ansonsten ist der Entwurf zur Verkehrsplanung mit seinen wesentlichen Inhalten nur als Hinweis in der Planzeichnung enthalten.

Der Bebauungsplan gibt die Höhenlage der Personenunterführung an, die im Zuge der Planung unverändert bleiben soll und setzt die Höhenlage der Personenüberführungen fest, die notwendig sind, um den Zugang von den beiderseits der Bahnstrecke befindlichen Rampen- und Aufzugsanlagen zu den Außenbahnsteigen zu ermöglichen. Die Standorte der Aufzugsanlagen sind als „Fläche für Aufzug“ planungsrechtlich gesichert.

Eine überdachte Fahrradabstellanlage ist entsprechend als „Fläche für eine überdachte Anlage zum Abstellen von Fahrrädern“ festgesetzt. Außerhalb dieser Fläche sind im Bereich der öffentlichen Straßenverkehrsflächen sowie im Bereich der öffentlichen Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung „Fuß- und Radweg“ weitere Fahrradabstellanlagen sowohl mit Überdachung, als

auch ohne Überdachung allgemein zulässig, um den notwendigen Bedarf an Fahrradstellplätzen decken zu können. In diesem Zusammenhang darf auf die B+R-Bedarfsprüfung (MVV, München, 20.10.2014) verwiesen werden. Darin wurde für den Bereich westlich der Bahn (Berglstraße) neben dem derzeitigen Angebot von 66 Fahrradstellplätzen ein zusätzlicher Bedarf von 154 Abstellplätzen ermittelt. Im Bereich östlich der Bahnlinie (Robert-Koch-Weg-/ St.-Benedikt-Straße) fehlen ca. 80 Fahrradstellplätze (derzeitiges Angebot ca. 80 Einstellplätze), die in der Folge des Bebauungsplans Nr. 153 zusätzlich geschaffen werden können.

Sowohl der Teilgeltungsbereich A als auch der Teilgeltungsbereich B überschneidet sich mit planfestgestellten und zu Bahnzwecken gewidmeten Flächen, die demgemäß dem Fachplanungsrecht unterliegen und somit eigentlich einer Überplanung im Rahmen der kommunalen Bauleitplanung entzogen sind. Die gewidmeten Bahnflächen sind im Bebauungsplan nachrichtlich dargestellt. Für die beabsichtigte Gestaltung der Verkehrsflächen und die Neuordnung der Verkehrsverflechtungen ist in der Folge des Bebauungsplans Nr. 153 die Inanspruchnahme von Flächen notwendig, die derzeit für Bahnzwecke gewidmet sind. Als Voraussetzung für die Realisierung der Verkehrsplanung ist die Freistellung dieser Flächen von den Bahnbetriebszwecken unumgänglich. Der Bebauungsplan enthält diesbezüglich unter Ziffer B 3.7 gemäß § 9 Abs. 2 Nr. 2 BauGB eine bedingende Festsetzung.

4.3 Regelungen zu Grünflächen und zur Eingrünung

Grünflächen sind ebenso unverzichtbare Elemente der städtebaulichen Ordnung, wie Verkehrsflächen. Der Bebauungsplan Nr. 153 setzt deshalb unter Bezugnahme auf den rechtsverbindlichen Bebauungsplan Nr. 9 „St.-Benedikt-Straße“ für eine Teilfläche zwischen dem Parkplatz an der St.-Benedikt-Straße und der Bahnstrecke eine öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Park“ fest. Die planungsrechtliche Sicherung dieser Fläche dient sowohl der räumlichen Gliederung und funktionalen Differenzierung des Freiraums, als auch dem Erhalt vorhandener Großgrünstrukturen zur Gestaltgebung und Aufrechterhaltung des gewohnten Orts- und Landschaftsbildes. Der querende Fußweg ist in der Örtlichkeit vorhanden und stellt eine kurze wichtige Verbindung zwischen der St.-Benedikt-Straße und dem bahnparallel verlaufenden Fuß- und Radweg her.

Für die Verkehrsflächen trifft der Bebauungsplan auf der Grundlage des Landschaftspflegerischen Begleitplans (Terrabiota, Starnberg, 26.07.2016) nur rahmensetzende Regelungen zur Gestaltung und Bepflanzung, wobei sich die Artenauswahl an den besonderen Standortbedingungen und Platzverhältnissen orientieren sollte. In den Hinweisen zum Bebauungsplan sind entsprechende Artenvorschläge gemacht.

Die Baumaßnahme hat zur Folge, dass teilweise in den vorhandenen Gehölzbestand eingegriffen werden muss. Um den Umfang dieses Eingriffs abschätzen zu können, sind die hiervon betroffenen Bäume im Bebauungsplan als „Bäume, die entfernt werden können“ dargestellt. Als Vermeidungsmaßnahme sind nach Abschluss der Baumaßnahme gemäß der landschaftspflegerischen Begleitplanung insgesamt 19 Bäume neu zu pflanzen. 14 Bäume sind im Bebauungsplan entsprechend als Baumneupflanzungen gesichert, 5 Bäume befinden sich außerhalb der räumlichen Teilgeltungsbereiche und sind insoweit nur als Hinweise dargestellt.

Die im Bebauungsplan getroffenen Festsetzungen zum Grün sind überwiegend städtebaulicher Natur und legen einen aus städtebaulich-gestalterischen und siedlungsökologischen Gesichtspunkten wünschenswerten Mindeststandard fest.

4.4 Hinweise zur weiteren Planung und Baudurchführung im Bereich von Bahnanlagen

Zur Verdeutlichung der besonderen Anforderungen an das Vorhaben im Bereich der Bahnanlagen gibt der Bebauungsplan unter Ziffer E 1.11 entsprechende Hinweise. Insbesondere sind die Planungen und Baumaßnahmen der DB Netz AG zur Kenntnismahme und Stellungnahme vorzulegen. Darüber hinaus ist mit der DB Netz AG vor Baubeginn eine Baudurchführungsvereinbarung abzuschließen.

5. Ver- und Entsorgung

Grundsätzlich sind die im Baufeld vorhandenen Leitungen bauzeitlich zu sichern, zu verlegen und ggf. zurückzubauen. Nach Abschluss der Baumaßnahmen sind sie wiederherzustellen. Auf die maßgeblichen Sicherheitsbestimmungen der betroffenen Ver- und Entsorgungsträger wird hingewiesen.

Derzeit wird das im Bereich der Unterführung anfallende Wasser in Kastenrinnen an den Treppenaufgängen bzw. am Bauwerkseingang gesammelt. Anschließend wird das Wasser in die nordöstlich der Unterführung gelegenen Abwasserhebeanlage eingeleitet und schließlich über ein

benachbartes Versickerungsbauwerk entsorgt. Diese beiden Entwässerungseinrichtungen müssen im Zuge der Bauarbeiten abgebrochen werden und werden zusammen mit der ostseitig geplanten Aufzugsanlage wiederhergestellt.

Das Oberflächenwasser der sich unter Geländeneiveau befindenden Teile der Rampenanlagen wird über Kastenrinnen und Sammelleitungen dem neuen Pumpenschacht zugeführt und an das Versickerungsbauwerk weitergeleitet. Das Oberflächenwasser der sonstigen Rampenabschnitte wird über Kastenrinnen und Sammelleitungen auf direktem Wege in das Versickerungsbauwerk eingeleitet.

Die Entwässerung der Gehwege erfolgt hingegen über eine entsprechende Querneigung direkt in das angrenzende Erdreich.

Das auf den Bahnsteigen anfallende Niederschlagswasser wird über ein Quergefälle der gleisabgewandten Seite zugeleitet und in den angrenzenden Böschungen versickert. Der Oberbau der Gleisanlage wird über Drainageleitungen, die im Bereich der Bahnsteige parallel zur Streckenachse verlaufen, entwässert und in Sickerschächte eingeleitet.

6. Immissionsschutz

Nach § 1 Abs. 5 BauGB sind bei der Aufstellung von Bebauungsplänen unter anderem die Belange des Umweltschutzes und damit auch die Belange des Immissionsschutzes zu prüfen. Diesbezüglich ist das Verhältnis zwischen dem Immissionsschutzrecht und dem Bauplanungsrecht für die Planungspraxis von besonderer Bedeutung, da hierdurch die Sicherung einer menschenwürdigen Umwelt gewährleistet werden soll.

Das Plangebiet liegt zentral im Stadtgebiet Unterschleißheim und weist eine gewisse Vorbelastung hinsichtlich Verkehrslärm, Erschütterungen, Lichtimmissionen, Geruchsmissionen, Luftschadstoffen und elektromagnetischer Felder (EMF) auf. Es ist davon auszugehen, dass sich diese Belastungssituation in der Planfolge nicht verschlechtern wird und somit schädliche Umweltwirkungen und sonstige Gefahren, erhebliche Nachteile und erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit und die Nachbarschaft auszuschließen sind.

Auch hinsichtlich der elektromagnetischen Felder (EMF), die von den Oberleitungen der Bahnstrecke München – Regensburg ausgehen, sind keine schädlichen Umweltwirkungen zu erwarten, da im Bereich des Bebauungsplans Nr. 153 nicht mit dem Überschreiten der im Anhang 2 zur 26. BImSchV enthaltenen Grenzwerte der elektrischen Feldstärke von 10 kV/m und der magnetischen Flussdichte von 300 µT zu rechnen ist.

Die zur Abschätzung der Belange des Immissionsschutzes gewonnenen Erkenntnisse aus den allgemeinen Planunterlagen sind ausreichend, zusätzlicher Klärungsbedarf in Form von Fachgutachten bestand nicht.

Während der Bauphase ist allerdings mit temporären Lärmeinwirkungen und Erschütterungen auf die Umgebung zu rechnen, so dass im Zuge der nachfolgenden Baugenehmigungsverfahren bautechnische Einzelheiten festzulegen sind, um die ordnungsgemäße Baustellenabwicklung gewährleisten zu können. Insbesondere ist im Rahmen der Baudurchführung sicherzustellen, dass schädliche Umweltwirkungen durch Lärm-, Staub- und Erschütterungsimmissionen auf die Umgebung vermieden werden oder auf ein Mindestmaß beschränkt bleiben. Auf die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baustellenlärm vom 19.08.1970 (AVV Baulärm) wird verwiesen.

Zur Beurteilung des temporär auftretenden Baustellenlärms wurde vom IB hils consult, Kaufering, eine entsprechende Prognose mit Datum vom 20.01.2017 erstellt. Die Untersuchung gelangt zu dem Ergebnis, dass mit dem geplanten Baustellenablauf sowohl tagsüber als auch nachts in einem Umkreis bis zu 300 m Überschreitungen der maßgeblichen Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm für Gebiete mit einer vorwiegenden Wohnnutzung zu erwarten sind und schlägt demgemäß geeignete und wirtschaftlich vertretbare Schallschutzmaßnahmen vor. Da die Baulärmeinwirkungen zeitlich beschränkt sind, ergibt sich aus den Untersuchungsergebnissen kein Regelungsbedarf für den Bebauungsplan.

7. Grünordnung, Eingriffsregelung und besonderer Artenschutz

Mit der baulichen Nutzung des Umweltmediums Boden sind eine Vielzahl verschiedenartiger, teilweise gegenläufiger Wirkungen verbunden, die einen immanenten Konflikt zwischen Städtebau und Naturschutz begründen, da sich die gleichzeitige bauliche Nutzung des Bodens und der Schutz der

wichtigsten natürlichen Bodenfunktionen und der damit unmittelbar zusammenhängenden Funktionen des Naturhaushaltes grundsätzlich gegenseitig ausschließen.

Auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung ist die Grünordnung deshalb das wichtigste Hilfsmittel zur Bewältigung des geschilderten Zielkonfliktes, indem sie sowohl die Sicherung und Berücksichtigung der Ziele des Naturschutzes, als auch die Ordnung und Gestaltung von Freiflächen unterstützt. Im Sinne eines ausgewogenen Planungskonzeptes ist die Grünordnung in den Bebauungsplan Nr. 153 integriert. Der Grünordnungsplan ist querschnittsorientiert und wird für die Beurteilung der Belange von Natur und Landschaft herangezogen.

7.1 Zielsetzung und Konzeption der Grünordnung

Der Erkenntnisgewinn zur Grünordnungsplanung basiert zum einen auf einer eigenen Bestandsaufnahme und Freiraumbewertung, zum anderen auf der fundierten Bestandsaufnahme und Bewertung der Vegetationsstrukturen sowie der Zielsetzungen der landschaftspflegerischen Begleitplanung, die zur Vorhabenplanung erstellt wurde (Terrabiota, Starnberg, 26.07.2016). Darauf aufbauend wurden die verbindlichen Festsetzungen zur Begrünung von Flächen formuliert, die der grundlegenden und nachhaltigen Verbesserung der stadtoökologischen Wirksamkeit des Freiraums dienen sowie die Bewältigung von möglichen negativen Planfolgen unterstützen. Auf die entsprechenden Erläuterungen in Abschnitt 4.3 der Begründung wird verwiesen.

Bäume, die einer Erhaltungsbindung gemäß Festsetzung Ziffer B 4.2.1 unterliegen, haben einen besonderen stadtgestalterisch-ästhetischen und siedlungsökologischen Wert, der möglichst dauerhaft erhalten bleiben soll. Sofern ein „alter“ Baum abgängig ist bzw. entfernt werden muss, ist hierfür ein gleichartiger Ersatz nach Maßgabe zu schaffen. Um die bislang bestehenden Wohlfahrtswirkungen des Baumes zumindest in einem geringen Umfang aufrechterhalten zu können, ist die Festlegung der erhöhten Mindestpflanzqualität sachgerecht und sinnvoll.

In siedlungsökologischer Hinsicht setzen die Bestimmungen für den Erhalt von Bepflanzungen und die Neuanpflanzung Ziele von Naturschutz und Landschaftspflege sowie Ziele des Klimaschutzes um und unterstützen die Bewältigung von möglichen negativen Planfolgen.

Bei der Auswahl der Bepflanzung sind die besonderen Standortverhältnisse sowie die Platzverhältnisse zu berücksichtigen und für alle Bereiche standortgerechte, möglichst heimische Baum- und Straucharten zu verwenden. Eine entsprechende Artenliste ist den Hinweisen zum Bebauungsplan zu entnehmen. Die standortgerechte Artenauswahl ist eine grundlegende Voraussetzung für die Vitalität, Widerstandsfähigkeit und Langlebigkeit der Bepflanzung und begünstigt zeitgleich die größtmögliche Vielfalt in der Entwicklung von Flora und Fauna. Bei der Auswahl und Verwendung von Bäumen, insbesondere im Bereich von Verkehrsflächen, sollten die Sichtungsergebnisse und die daraus resultierenden Empfehlungen des Arbeitskreises Stadtbäume der Ständigen Gartenamtsleiterkonferenz im Deutschen Städtetag (GALK) Beachtung finden.

7.2 Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen

Zunächst kann das Planvorhaben selbst als grundsätzliche Vermeidungsmaßnahme angesehen werden, da es lediglich die planungsrechtlichen Grundlagen für die Neuordnung in Form eines Um- und Ausbaus einer bereits bestehenden baulichen Anlage schafft und somit eine unmittelbare Beeinträchtigung von Lebensräumen und Arten sowie ein Verlust von Boden oder natürlichen Bodenfunktionen lediglich temporär in der Bauphase erwarten lässt. Darüber hinaus ergreift die konzeptionelle Ausgestaltung des Bebauungsplans Nr. 153 auf die einzelnen Umweltmedien bezogen folgende Maßnahmen, um der Grundforderung nach Vermeidung bzw. Verminderung negativer Planfolgen für Natur und Landschaft nachzukommen:

Umweltmedien Arten und Lebensräume

- Festsetzungen für den Erhalt und das Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen
- Hinweise zum allgemeinen und besonderen Artenschutz

Die vorhandenen Bäume und sonstigen Gehölze können in der Planfolge aus bautechnischen Gründen nur zu einem geringen Teil erhalten werden. Die verbleibenden Strukturen werden allerdings durch die Verpflichtung zur Neupflanzung von Bäumen und Sträuchern sowie durch die Herstellung einer öffentlichen Grünfläche in ortsgestalterischer und siedlungsökologischer Hinsicht ergänzt, so dass kein bleibender Verlust an Lebensräumen bzw. Lebensraumpotentialen entsteht.

Umweltmedium Boden

- Hinweis zum Schutz des Mutterbodens

Das Planungskonzept ordnet die bereits bestehenden Nutzungsbefugnisse neu. Eine weitergehende Einschränkung der natürlichen Bodenfunktionen kann in einem geringen Umfang durch die in der Planfolge zulässige Errichtung der Aufzugsanlagen sowie deren Zuwegungen bewirkt werden.

Aufgrund der vorherrschenden Bodenverhältnisse und des relativ hoch anstehenden Grundwasserspiegels sind bei Schachtungs- und anderen Bodenarbeiten unbedingt Maßnahmen des Bodenschutzes zu ergreifen. Besonders zu beachten ist der Schutz des Mutterbodens (§ 202 BauGB). Baubedingte Belastungen des Bodens, z.B. solche, die durch Verdichtung oder Durchmischung von Boden mit Fremdstoffen entstehen, sind auf das notwendige Maß zu beschränken und nach Abschluss der Baumaßnahmen zu beseitigen.

Umweltmedium Wasser / Grundwasser

- Hinweise zur Versickerung von Niederschlagswasser und zur Wasserhaltung

Aufgrund des hoch anstehenden Grundwassers ist für die Zeit der Bauarbeiten eine Grundwasserabsenkung oder ein wasserdichter Baugrubenverbau erforderlich. Teile des Vorhabens werden aber auch nach Abschluss der Bauarbeiten dauerhaft in das Grundwasser eintauchen. Geeignete Vermeidungsmaßnahmen bestehen hierfür nicht.

Umweltmedium Klima und Luft

- Festsetzungen für den Erhalt und das Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen

Bäume und Sträucher schützen in der Vegetationsperiode vor übermäßiger Einstrahlung und mildern bodennah die Temperaturextreme. Sie schaffen bereits auf kleinem Raum ein vergleichsweise großes Grünvolumen mit einem beträchtlichen Ausmaß verdunstender und Luftschadstoff bindender Oberfläche und bewirken damit eine positive Beeinflussung des Umweltmediums. Die im Bebauungsplan getroffenen Regelungen stellen diese Funktionen sicher.

Umweltmedium (Landschafts-) / Ortsbild

- Festsetzungen für den Erhalt und das Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen

Durch die funktionale und gestalterische Neuordnung des Bestandes infolge des Bebauungsplans Nr. 153 bleibt das bisher herrschende Orts- und Landschaftsbild grundsätzlich unverändert. Es wird sich aufgrund der getroffenen Regelungen nach Abschluss der Baumaßnahmen innerhalb kurzer Zeit wiederherstellen.

Der Landschaftspflegerische Begleitplan greift die bauplanungsrechtlichen Vermeidungsstrategien auf und formuliert konkrete bautechnische Maßnahmen, welche die Eingriffsfolgen des Vorhabens vermindern oder vermeiden sollen. Diese betreffen das gesamte Baufeld und greifen insoweit über die beiden Teilgeltungsbereiche des Bebauungsplans Nr. 153 hinaus.

7.3 Eingriffsregelung

Hauptaufgabe des Folgenbewältigungsprogramms der Eingriffsregelung in der Bauleitplanung ist die Ermittlung und Bewertung der nachteiligen Planfolgen für Natur und Landschaft. § 18 Abs. 1 BNatSchG sieht für die Bauleitplanung die Anwendung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung vor, wenn aufgrund des Verfahrens nachfolgend Eingriffe in Natur und Landschaft zu erwarten sind. § 1a Abs. 3 Satz 5 BauGB legt darüber hinaus fest, dass ein Ausgleich nicht erforderlich ist, soweit die Eingriffe bereits vor der planerischen Entscheidung erfolgt sind oder zulässig waren.

Unter Berücksichtigung der Planungsziele kann ein Eingriff in Natur und Landschaft in der Planfolge nicht gänzlich vermieden werden, weshalb zur Vorhabenplanung „Barrierefreie Anbindung der Personenunterführung Nord (Berglstraße) an die Bahnsteige des Haltepunktes Unterschleißheim“, vom Landschaftsarchitekturbüro Terrabiota ein Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) erarbeitet wurde, in dem eine Eingriffsbewertung und Ausgleichsbedarfsermittlung für das Vorhaben auf der Grundlage der Bayerischen Kompensationsverordnung durchgeführt wurde. Der Untersuchungsraum des LBP umfasst das gesamte Baufeld, einschließlich notwendiger Flächen für den Baubetrieb und die Baustelleneinrichtung und greift insoweit über die räumlichen Teilgeltungsbereiche des Bebauungsplans Nr. 153 hinaus.

Den Erläuterungen des LBP folgend kann ein Teil des ermittelten Kompensationsbedarfs in einem Umfang von 2.184 Wertpunkten (WP) durch die Aufwertung bisher nur mäßig wertvoller

Vegetationsflächen im Bereich der Baustelleneinrichtung nach Beendigung der Baumaßnahmen abgegolten werden. Der darüber hinaus verbleibende Kompensationsbedarf in einem Ausmaß von 11.764 Wertpunkten (WP) wird auf Flächen in der Fröttmaninger Heide nachgewiesen. Die Flächen werden vom Heideflächenverein Münchener Norden e.V. verwaltet und zur Verfügung gestellt. Die genaue Lage der Flächen und die Zuordnung zum Eingriff erfolgen im Zuge einer Abstimmung mit dem Heideflächenverein. Der ermittelte Ausgleichsumfang deckt auch den notwendigen Kompensationsbedarf des Bebauungsplans Nr. 153 ab.

Nach § 1 Abs. 2 Nr. 1 sieht die Bayerische Kompensationsverordnung keine Anwendung für Bauleitpläne vor, hierfür ist weiterhin der Leitfaden „Bauen im Einklang mit Natur und Landschaft“ maßgeblich. Als Leitfaden hat dieser aber keine rechtlich Bindungswirkung, so dass grundsätzlich auch andere sachgerechte Verfahren zur Bewertung des Eingriffs und zur Ermittlung des verbleibenden Ausgleichsbedarfs zum Einsatz kommen können, so dass die Anwendung der Bayerischen Kompensationsverordnung insoweit durchaus zulässig ist. Die Anwendung des Leitfadens würde zu keinem grundlegend anders lautenden Ergebnis führen.

7.4 Besonderer Artenschutz

Um die mit dem Planvorhaben verbundenen Auswirkungen auf besonders geschützte Tier- und Pflanzenarten beurteilen zu können, wurde eine Prüfung der Belange des besonderen Artenschutzes durchgeführt.

Die im Plangebiet vorhandenen Vegetationsstrukturen bergen kein Lebensraumpotential für Arten, die den Bestimmungen des besonderen Artenschutzrechts gemäß § 44 BNatSchG unterliegen, da es sich fast ausschließlich um Gehölzstrukturen eines geringen Alters und Reifestadiums handelt. Lebensraumstrukturen, die als Fortpflanzungs- und Ruhestätten für baumbewohnende Fledermausarten oder höhlenbrütende Vogelarten dienen könnten, finden sich demnach nicht. Aufgrund bestehender Störeinträge entlang der Bahnstrecke sowie im direkten Umfeld zum Bahnsteig werden die Gehölze nur von kommunen Brutvogelarten genutzt. Diese können ggf. auf die im Umfeld auch während der Baumaßnahme weiterhin vorhandenen Gehölze ausweichen.

Die Ergebnisse der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (Terrabiota / Büro für Landschaftsökologie, Hartmut Schmid, 28.07.2016) bestätigen diese Einschätzung der Sachlage. Hierin wird lediglich darauf hingewiesen, dass die Rodung der Gehölze eine mögliche Gefahr für Fledermäuse birgt, die die Bahnlinie queren. Der Gehölzgürtel bewirkt derzeit nämlich, dass querende Fledermäuse die Bahnlinie relativ hoch überfliegen müssen, wodurch sich die Gefahr verringert, dass sie mit Zügen kollidieren. Nach Beendigung der Baumaßnahme soll deshalb möglichst schnell wieder ein durchgehender bahnbegleitender Gehölzbestand geschaffen werden, um die Fledermäuse zu einer möglichst hohen, gefahrlosen Querung der Bahnlinie zu veranlassen. Im Bebauungsplan sind entsprechende Hinweise zum Artenschutz enthalten.

8. Bodenschutz und Flächen mit Bodenbelastungen

Im Zuge des Planvorhabens „Barrierefreier Ausbau Bahnhofszuwegung Berglstraße und Robert-Koch-Weg“ wird ein derzeit bereits baulich genutzter und versiegelter Bereich bauplanungsrechtlich neu geordnet. Die Funktionen des Bodens als Vegetationsstandort, als Lebensraum für Bodenlebewesen sowie als Filter von Niederschlags- bzw. Sickerwasser werden in der Planfolge nicht in einem mehr als unerheblichen Umfang weiter beeinträchtigt.

Hinweise auf Altlasten oder sonstige Bedingungen, die eine Planung ver- oder behindern könnten, liegen nach derzeitigem Kenntnisstand nicht vor. Sollten bei notwendigen Aushubarbeiten optische oder organoleptische Auffälligkeiten des Bodens festgestellt werden, die auf eine schädliche Bodenveränderung oder Altlast hindeuten, ist unverzüglich das Landratsamt München zu benachrichtigen (Mitteilungspflicht gemäß Art. 1 BayBodSchG).

9. Brandschutz

Nach Art. 1 Abs. 1 und 2 Bayer. Feuerwehrgesetz ist der abwehrende Brandschutz und die Bereitstellung der notwendigen Löschwasserversorgungsanlagen eine von der kommunalen Bauleitplanung unabhängige, gemeindliche Pflichtaufgabe. Die Belange des vorsorgenden und abwehrenden Brandschutzes, wie z.B. eine ausreichende Löschwasserversorgung und ausreichende Erschließungsflächen für Feuerwehreinsätze sind berücksichtigt, soweit sie Regelungsgegenstand der verbindlichen Bauleitplanung sind. Der Grundschutz ist über die bereits vorhandene Löschwasserversorgung sichergestellt. Für die anliegende Bebauung können

Feuerwehranfahrtsmöglichkeiten sowie Aufstell- und Bewegungsflächen von Einsatzfahrzeugen im bisherigen Umfang weiter genutzt werden.

10. Denkmalschutz und Denkmalpflege

Nach § 1 Abs. 6 Nr. 5 BauGB sind bei der Aufstellung der Bauleitpläne u.a. die Belange des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege zu berücksichtigen.

Im Plangebiet selbst oder unmittelbar angrenzend befinden sich keine denkmalgeschützten Bauwerke. Sichtbeziehungen zu denkmalgeschützten Gebäuden oder geschützten Kulturgütern bestehen ebenfalls nicht.

Ca. 170 m südwestlich des Plangebietes befindet sich das Bodendenkmal Nr. D-1-7735-0108 (Siedlung vor- und frühgeschichtlicher Zeitstellung), weshalb es nicht gänzlich auszuschließen ist, dass bei Erdarbeiten Bodendenkmäler gefunden werden können. Vorsorglich wird darauf hingewiesen, dass diese der Meldepflicht nach Art. 8 DSchG unterliegen und der Unteren Denkmalschutzbehörde oder dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege unverzüglich bekannt zu machen sind. Ein Grabungsschutzgebiet besteht nicht.

11. Soziale Belange

Die Stadt Unterschleißheim reagiert mit der vorliegenden Planung inhaltlich und konzeptionell auf die besonderen Bedürfnisse unterschiedlicher Nutzergruppen. Insbesondere möchte sie die Zugänglichkeit zum S-Bahn-Haltepunkt für ältere und behinderte Menschen aber auch für Eltern mit Kleinkindern durch den barrierefreien Ausbau der Personenunterführung an der Bergstraße deutlich verbessern und damit die Attraktivität des ÖPNV steigern. Auf die persönlichen Lebensumstände der in der unmittelbaren Nachbarschaft bereits wohnenden und arbeitenden Bevölkerung wird sich das in der Planfolge zulässige Vorhaben nicht nachteilig auswirken, auch wenn während der Bauzeit mit Belästigungen durch Baustellenverkehr, Baulärm usw. zu rechnen ist.

12. Bodenordnung

Die Durchführung von bodenordnenden Maßnahmen ist nicht vorgesehen.

13. Klimaschutz

Das Plangebiet liegt in einem dicht besiedelten Bereich Unterschleißheims und weist demgemäß typische Bedingungen des Stadtklimas mit einem gestörten Temperatur-/ Feuchteverlauf und normaler Strahlung auf. Die versiegelten Flächen können zur Aufheizung der Luft und zur Verringerung der Luftfeuchtigkeit (Wärmeinseln) führen. Der Verkehr und die umgebenden Nutzungen können durch Emissionen die Luftsituation ungünstig beeinflussen. Insoweit besteht zwar eine Vorbelastung, die topografische Situation und der Grad der Immissionen lassen aber keine gravierenden Belastungssituationen befürchten.

Infolge des Planvorhabens werden die derzeit bereits überbauten bzw. versiegelten Flächen nicht in einem mehr als unerheblichen Umfang erweitert, so dass die heutige Situation durch die Planung nicht grundlegend verändert oder gar verschlechtert wird. Eine erhebliche Zunahme von Luftbelastungen ist nicht zu erwarten, da sich der Kfz-Verkehr in der Planfolge nicht erhöhen wird. Ein Luftaustausch erfolgt nach wie vor aufgrund der dominanten Südwest-, bzw. Westwinde, die Luftströmungen werden durch die Planung nicht beeinträchtigt. Lokal weisen zudem die Regelungen zur Begrünung des Plangebietes eine hohe klimaschützende Relevanz auf, da durch sie die natürlichen und klimawirksamen Bodenfunktionen möglichst erhalten und gefördert werden.

Darüber hinaus kann mit der vorliegenden Planung ein wichtiger Beitrag zur Reduzierung von CO₂-Emissionen geleistet werden, da sie als Ziel die Attraktivitätssteigerung des ÖPNVs in enger Verflechtung und Kombination mit dem umweltfreundlichen Fußgänger- und Radverkehr verfolgt und auf diese Weise eine Verringerung des motorisierten Individualverkehrs mit seinem klimaschädlichen Schadstoffausstoß bewirkt kann.

14. Sonstige abwägungsbedürftige Belange

Für die Realisierung des Vorhabens ist im westlichen Teilgeltungsbereich A ein dauerhafter Grunderwerb einer Teilfläche des Grundstückes Fl. Nr. 301 notwendig.

Die weitere Realisierung des Bauvorhabens wird durch die Stadt Unterschleißheim in enger Zusammenarbeit mit der DB Station&Service AG erfolgen. Die Stadt Unterschleißheim wird die entstehenden Bau- und Folgekosten tragen. Auf die Kostenplanung zur Maßnahme wird verwiesen.

Sonstige, mehr als geringfügige oder schutzbedürftige Belange sind derzeit nicht ersichtlich.

15. Wesentliche Umweltwirkungen

In Teil II „Umweltbericht“ der Begründung zum Bebauungsplan werden die Belange des Umweltschutzes gemäß den §§ 1 Abs. 6 Nr. 7 und 1a des Baugesetzbuches (BauGB) auf Grundlage der Umweltprüfung beschrieben und bewertet. Der Umweltbericht beurteilt die Auswirkungen des Planvorhabens auf die Schutzgüter Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Luft und Klima und das Wirkungsgefüge zwischen ihnen sowie die Landschaft und die biologische Vielfalt (§ 1 Abs. 6 Nr. 7a BauGB), die umweltbezogenen Auswirkungen auf den Menschen und seine Gesundheit (§ 1 Abs. 6 Nr. 7c BauGB) sowie die umweltbezogenen Auswirkungen auf Kulturgüter und sonstige Sachgüter (§ 1 Abs. 6 Nr. 7d BauGB).

Im Ergebnis kann festgestellt werden, dass bei Realisierung des Vorhabens keine mehr als gering erheblichen, negativen Auswirkungen auf den Umweltzustand zu erwartenden sind.

16. Städtebauliche Kennzahlen

Fläche des Geltungsbereichs:	F =	ca.	4.025 m ²	100,0 %
davon:				
• westlicher Teilgeltungsbereich A	F =	ca.	1.370 m ²	
• östlicher Teilgeltungsbereich B	F =	ca.	2.655 m ²	
• Straßenverkehrsfläche	F =	ca.	1.855 m ²	46,1 %
• Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung	F =	ca.	2.060 m ²	51,2 %
• öffentliche Grünfläche	F =	ca.	110 m ²	2,7 %

Teil II Umweltbericht

1. Einleitung

Um die Auswirkungen des gemeindlichen Planvorhabens auf die einzelnen Umweltmedien abschätzen zu können, ist eine Umweltprüfung notwendig. Die Ergebnisse der Umweltprüfung sind in das Abwägungsergebnis zum Plankonzept eingeflossen und im nachfolgenden Umweltbericht als einem gesonderten Bestandteil der Begründung zusammengefasst. Mit der Novellierung des BauGB 2004 ist auch die Abarbeitung des Folgenbewältigungsprogramms der naturschutzfachlichen Eingriffsregelung in die Umweltprüfung inhaltlich integriert.

1.1 Kurzdarstellung des Plangebietes sowie von Zielen und Inhalten des Bebauungsplans

Der insgesamt ca. 4.025 m² große räumliche Geltungsbereich, bestehend aus den Teilgeltungsbereichen A und B, des Bebauungsplans Nr. 153 mit integrierter Grünordnung liegt zentral im Stadtgebiet Unterschleißheim. Die Umgebung ist im Wesentlichen von einer Wohnbebauung geprägt. Der Rathausplatz mit seinen Einkaufsmöglichkeiten, gastronomischen Betrieben und Verwaltungsbauten liegt unmittelbar südlich benachbart. An der Berglstraße / Robert-Koch-Weg besteht eine Personenunterführung unter der Bahnstrecke München – Regensburg mit einem Zugang zu den Bahnsteigen des S-Bahnhaltepunktes Unterschleißheim. Der Bebauungsplan Nr. 153 möchte insbesondere die bauplanungsrechtlichen Grundlagen für eine barrierefreie Zuwegung zu den Bahnsteigen des S-Bahnhaltepunktes von der Berglstraße im Westen und dem Robert-Koch-Weg / St.-Benedikt-Straße im Osten schaffen. Ziel des Bebauungsplans ist es, durch die gestalterische und funktionale Neuordnung der Personenunterführung und ihres unmittelbaren Umfeldes die Attraktivität des ÖPNVs in enger Verflechtung mit dem Fußgänger- und Radverkehr deutlich zu steigern.

1.2 Umfang des Vorhabens und Angaben zum Bedarf an Grund und Boden

Nach § 1a Abs. 2 BauGB soll mit Grund und Boden sparsam und schonend umgegangen werden. Die sog. Bodenschutzklausel dient dem Schutz der Freifläche vor einem übermäßigen Flächenverbrauch, aber auch dem Schutz sonstiger ökologischer Bodenfunktionen. Als praktische Konsequenz aus den Anforderungen der Bodenschutzklausel unterliegen Bauleitpläne einer Darlegungspflicht zum Umfang der Bodeninanspruchnahme sowie deren Notwendigkeit.

Die überwiegenden Teile des Plangebietes werden derzeit bereits baulich als Straßenverkehrsflächen, Fußwege, Fuß- und Radwege und Flächen für das Abstellen von Fahrrädern genutzt. Die bestehenden Straßenverkehrsflächen der Berglstraße und der St.-Benedikt-Straße werden im Bebauungsplan bestandsorientiert festgesetzt und in ihrem Umfang nicht erweitert. Sie umfassen ca. 46,1 % des gesamten Plangebietes.

Dem formulierten Planungsziel folgend, steht die planungsrechtliche Sicherung von Verkehrsflächen mit der besonderen Zweckbestimmung „Fußweg“ sowie „Fuß- und Radweg“ gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB im Mittelpunkt des Bebauungsplans Nr. 153. Der planungsrechtliche Gehalt dieser Festsetzung ist rein bodenrechtlicher Natur. Aus der Festsetzung der Verkehrsfläche lässt sich insoweit nicht zwangsläufig der zu erwartende Versiegelungsgrad ablesen, da auch Eingrünungsflächen („Straßenbegleitgrün“) Teile der Verkehrsfläche sind und nicht gesondert festgesetzt werden können. Der Anteil der Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung am Plangebiet beläuft sich auf ca. 51,2 %.

Bewertung

Der Bebauungsplans Nr. 153 hat im Wesentlichen die Neuordnung bereits bestehender Nutzungen sowie eine geringumfängliche funktionsgerechte Erweiterung dieser Nutzungen zum Inhalt. Eine weitreichende Inanspruchnahme bislang nicht versiegelter Flächen und eine damit verbundene Erhöhung des Versiegelungsgrades wird in der Planfolge nicht bewirkt. Die Funktionen des Bodens als Vegetationsstandort, als Lebensraum für Bodenlebewesen sowie als Filter des Niederschlags- bzw. Sickerwassers werden durch Überbauung und Versiegelungen nicht in einem mehr als unerheblichen Umfang beeinträchtigt. Dem Gebot nach einem schonenden Umgang mit Grund und Boden wird auf diese Weise umfänglich Rechnung getragen.

1.3 **Umweltschutzziele aus übergeordneten Fachgesetzen und Fachplanungen**

Im räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 153 sind die Ziele und Grundsätze von Fachgesetzen und Fachgutachten zu beachten.

Für das Bauleitplanverfahren sind die Eingriffsregelung des § 1a Abs. 3 BauGB in Verbindung mit § 18 Abs. 1 des BNatSchG sowie die Anforderungen der §§ 1 Abs. 6 Nr. 7, 2 Abs. 4 und 2a BauGB beachtlich. Daneben finden die Bestimmungen des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) in Verbindung mit dem Bayerischen Naturschutzgesetz (BayNatSchG), sowie die Immissionsschutzgesetzgebung und die Abfall- und Abwassergesetzgebung Berücksichtigung. Als weitere Fachplanungen sind das ABSP, die amtliche Biotopkartierung etc. zu nennen, die jedoch für den Planbereich keine über die allgemeinen Ziele hinaus gehenden Vorgaben enthalten.

2. **Bestandsaufnahme und Bewertung der Umweltauswirkungen**

Ziel der Bestandsaufnahme und Bestandsbewertung ist es, die besondere Empfindlichkeit von Umweltmerkmalen gegenüber der Planung herauszustellen und Hinweise auf ihre Berücksichtigung im Zuge der planerischen Überlegungen zu geben. Die Bearbeitung wurde in Anlehnung an den Leitfaden „Der Umweltbericht in der Praxis“ der OBERSTEN BAUBEHÖRDE IM BAYERISCHEN STAATSMINISTERIUM DES INNEREN (2007) vorgenommen. Demgemäß erfolgt die Beurteilung der Umweltauswirkungen verbalargumentativ in Form einer dreistufigen Bewertungsskala hinsichtlich einer geringen, mittleren oder hohen Erheblichkeit.

2.1 **Bestandserfassung und Bewertung möglicher Umweltwirkungen in der Planfolge**

Zur differenzierten Beurteilung möglicher Auswirkungen der beabsichtigten Bodennutzung werden die von Veränderungen betroffenen Schutzgüter bzw. Umweltmedien und deren Funktionszusammenhänge untersucht. Die Aussagen orientieren sich an der zur Zeit der Ausarbeitung vorhandenen Datenlage. Hierfür wurde eine dem Planungsmaßstab angemessene Bestandserhebung vor Ort durchgeführt. Daneben stützt sich die Beurteilung und Erläuterung der Umweltbelange auf die Auswertung vorhandener Datengrundlagen, insbesondere auch den Erläuterungen der landschaftspflegerischen Begleitplanung.

Schutzgut Mensch / Allgemein

Der Bebauungsplan Nr. 153 schafft die bauplanungsrechtlichen Grundlagen für die barrierefreie Zuwegung zu den Bahnsteigen des S-Bahnhaltepunktes Unterschleißheim von der Bergstraße bzw. dem Robert-Koch-Weg aus. Ziel des Bebauungsplans ist es, die Attraktivität des ÖPNVs in enger Verflechtung mit dem Fußgänger- und Radverkehr zu steigern.

Der Mensch ist in der Folge des Bebauungsplans 153 als Verkehrsteilnehmer (insbesondere als Fußgänger und Radfahrer), als Nutzer der Anlagen und als Nachbar (Veränderungen im Wohnumfeld) im Nahbereich der Planung betroffen. Durch die Neuordnung des Bereichs sind die allgemeinen Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch insgesamt aber eher unbedeutend. Insbesondere können eine Gefährdung der Umgebung sowie ein erhöhtes Unfallrisiko als Folge der beabsichtigten Planung sicher ausgeschlossen werden, so dass zusätzliche Vermeidungs-, Minderungs- oder Ausgleichsmaßnahmen allgemeiner Art nicht erforderlich sind.

Schutzgut Mensch / Immissionen

Darüber hinaus kann sich jedes Ergebnis eines Bauleitplanverfahrens durch nachteilige Immissionen aller Art unmittelbar oder mittelbar auf den Menschen auswirken.

Bewertung / Umweltwirkung in der Planfolge

Das Plangebiet liegt zentral im Stadtgebiet Unterschleißheim und weist eine gewisse Vorbelastung hinsichtlich Verkehrslärm, Erschütterungen, Lichtimmissionen, Geruchsimmissionen, Luftschadstoffen und elektromagnetischer Felder (EMF) auf. Es ist davon auszugehen, dass sich diese Belastungssituation in der Planfolge nicht verschlechtern wird und somit schädliche Umweltwirkungen und sonstige Gefahren, erhebliche Nachteile und erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit und die Nachbarschaft auszuschließen sind.

Auch hinsichtlich der elektromagnetischen Felder (EMF), die von den Oberleitungen der Bahnstrecke München – Regensburg ausgehen, sind keine schädlichen Umweltwirkungen zu erwarten, da in der Folge des Bebauungsplans Nr. 153 nicht mit dem Überschreiten der im Anhang 2 zur 26. BImSchV enthaltenen Grenzwerte der elektrischen Feldstärke von 10 kV/m und der magnetischen Flussdichte von 300 µT zu rechnen ist.

Zur Beurteilung des temporär auftretenden Baustellenlärms wurde vom IB hils consult, Kaufering, eine entsprechende Prognose mit Datum vom 20.01.2017 erstellt. Die Untersuchung gelangt zu dem Ergebnis, dass mit dem geplanten Baustellenablauf sowohl tagsüber als auch nachts in einem Umkreis bis zu 300 m Überschreitungen der maßgeblichen Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm für Gebiete mit einer vorwiegenden Wohnnutzung zu erwarten sind und schlägt demgemäß geeignete und wirtschaftlich vertretbare Schallschutzmaßnahmen vor. Da die Baulärmeinwirkungen zeitlich beschränkt sind, ergibt sich aus den Untersuchungsergebnissen kein Regelungsbedarf für den Bebauungsplan. Soweit erforderlich, wird der sachgerechte Schutz vor Baustellenlärm durch entsprechende Auflagen im Genehmigungsbescheid sichergestellt werden.

Unter Einhaltung dieser Auflagen sowie der sonstigen, maßgeblichen technischen Normen und fachgesetzlichen Bestimmungen kann zusammenfassend davon ausgegangen werden, dass mehr als unerhebliche Störungen, Belästigungen oder Beeinträchtigungen der in der Umgebung wohnenden und arbeitenden Menschen während der Bauarbeiten und in der Planfolge sicher auszuschließen sind. In der Folge des Bebauungsplans Nr. 153 ist insoweit mit keiner Veränderung der derzeit herrschenden Bestandssituation zu rechnen.

Schutzgut Mensch / Erholungsvorsorge

Die Fläche hatte bislang keine Bedeutung für die wohnungsnaher Erholung.

Bewertung / Umweltwirkung in der Planfolge

In der Folge des Bebauungsplans Nr. 153 ist diesbezüglich mit keiner Veränderung der derzeit herrschenden Bestandssituation zu rechnen.

Schutzgut Tiere und Pflanzen

Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 153 ist großenteils mit heimischen Gehölzen in Form von Strauchgruppen, Hecken, Einzelbäumen und Baumgruppen bewachsen (Feld-Ahorn, Berg-Ahorn, Spitz-Ahorn, Hainbuche, Stiel-Eiche, Winter-Linde, Roter Hartriegel, Hasel, Liguster, Wild-Pflaume, Trauben-Kirsche, Sal-Weide, Schwarzer Holunder, Eberesche). Westlich der Bahn gesellen sich dazu auch fremdländische Gehölze, wie Zwergmispel, Flieder und verschiedenen Ahornarten.

Bewertung / Umweltwirkung in der Planfolge

Das Planungsgebiet und seine unmittelbare Umgebung ist geprägt von einer intensiven, menschlichen Nutzung. Die vorhandenen Freiflächen und Vegetationsstrukturen unterliegen demgemäß Störeinträgen und sind in ihrer Struktur und Funktion als typische Siedlungsbiotope anzusprechen. Die Grünbestände mit ihren überwiegend standortgerechten, heimischen Arten sind aufgrund ihrer Struktur, ihres Alters und Reifestadiums in siedlungsökologischer Hinsicht dennoch als wertvoll einzustufen. Für den allgemeinen Artenschutz spielen sie eine Rolle als Nahrungs- und Deckungsraum für verschiedene Kleinsäuger, Insekten- und Vogelarten, vornehmlich für Ubiquisten und Kulturfolger.

Anspruchsvollere bzw. seltene oder gefährdete Tier- oder Pflanzenarten können aufgrund der fehlenden Lebensraumausstattung weitgehend ausgeschlossen werden. Die Beeinträchtigung eines wichtigen Lebensraums für Tiere ist demnach in der Planfolge nicht zu erwarten. Lediglich während der Bauzeit sind Vertreibungseffekte anzunehmen, die aber aufgrund der kurzen Bauphase als nicht erheblich einzustufen sind, da die Tiere auf benachbarte Grundstücke mit gleichwertigen ökologischen Qualitäten ausweichen können

Die Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen sind insgesamt als gering erheblich anzusehen.

Schutzgut Boden und Geologie

Im Plangebiet hat sich aus den carbonatreichen Schottern eine Pararendzina als Bodentyp herausgebildet. Die natürlichen Bodenformen sind allerdings durch die bereits vorhandene bauliche Nutzung und Versiegelung der Flächen weitgehend anthropogen überprägt

Bewertung / Umweltwirkung in der Planfolge

Die weitgehende Versiegelung des Plangebietes wird als Vorbelastung gesehen. Die Funktionen des Bodens als Vegetationsstandort, als Lebensraum für Bodenlebewesen sowie als Filter von Niederschlags- bzw. Sickerwasser werden in der Folge des Bebauungsplans Nr. 153 nicht in einem mehr als unerheblichen Umfang beeinträchtigt. Insoweit sind die Auswirkungen auf das Schutzgut Boden und Geologie insgesamt als nicht erheblich anzusehen, da die augenblickliche Bestandssituation nicht wesentlich verändert wird.

Hinweise auf Altlasten oder sonstige Bodenverunreinigungen sind nicht bekannt.

Schutzgut Wasser

Natürliche Fließgewässer sind im Planungsgebiet selbst oder in der räumlichen Nähe nicht vorhanden. Von der Planungsabsicht der Stadt Unterschleißheim werden weder Wasserschutzgebiete noch Überschwemmungsgebiete berührt. In hydrologischer Hinsicht zählt das Plangebiet zur Einheit „Fluvioglaziale Ablagerungen“ die typischerweise durch einen Porengrundwasserleiter mit einer hohen bis sehr hohen Durchlässigkeit charakterisiert ist. Gemäß der Grundwasserganglinie der Geologischen Karte Bayerns liegt der mittlere Grundwasserstand bei ca. 470,0 m ü. NN.

Bewertung / Umweltwirkung in der Planfolge

Aufgrund des hoch anstehenden Grundwassers ist für die Zeit der Bauarbeiten eine Grundwasserabsenkung oder ein wasserdichter Baugrubenverbau erforderlich. Teile des Vorhabens werden aber auch nach Abschluss der Bauarbeiten dauerhaft in das Grundwasser eintauchen.

Die versiegelten Flächen können nur einen geringen Beitrag zur Infiltration des Niederschlagswassers in den Boden und damit zur Abflussreduzierung leisten. In der Folge des Bebauungsplans Nr. 153 wird sich die Bestandssituation nicht verbessern, aber auch nicht verschlechtern, da sich der Umfang der zulässigen Versiegelung nur unwesentlich erhöhen wird.

Schutzgut Klima und Luft

Das Plangebiet befindet sich in einer zentralen Ortslage mit weitgehend bebauten und versiegelten Flächen, umgeben von einem engmaschigen Verkehrsnetz. Es liegen die typischen Voraussetzungen für ein sog. Stadtklima vor, das überwiegend durch anthropogene Faktoren bestimmt ist. Die bestehenden Nutzungen der Umgebung verursachen eine gewisse Vorbelastung mit Luftschadstoffen.

Bewertung / Umweltwirkung in der Planfolge

Aufgrund seiner Lage, Größe und Vorbelastung spielt das Plangebiet weder in lufthygienischer Hinsicht, noch als Kaltluftentstehungsgebiet bzw. Kaltluftbahn eine Rolle im lokalen Klimahaushalt.

In Folge des Planvorhabens werden die derzeit bereits überbauten bzw. versiegelten Flächen nicht in einem mehr als unerheblichen Umfang erweitert, so dass die heutige Situation durch die Planung nicht grundlegend verändert oder gar verschlechtert wird. Eine erhebliche Zunahme von Luftbelastungen ist nicht zu erwarten, da sich der Kfz-Verkehr in der Planfolge nicht erhöhen wird. Ein Luftaustausch erfolgt nach wie vor aufgrund der dominanten Südwest-, bzw. Westwinde, die Luftströmungen werden durch die Planung nicht beeinträchtigt. Darüber hinaus kann mit der vorliegenden Planung ein wichtiger Beitrag zur Reduzierung von CO₂-Emissionen geleistet werden, indem die Attraktivität des ÖPVs in enger Verflechtung und Kombination mit dem umweltfreundlichen Fußgänger- und Radverkehr dauerhaft gesteigert und infolgedessen eine Verringerung des motorisierten Individualverkehrs mit seinem klimaschädlichen Schadstoffausstoß bewirkt werden soll.

Negative Auswirkungen auf das Schutzgut Klima und Luft werden sich durch das Planvorhaben der Stadt Unterschleißheim insoweit nicht ergeben.

Schutzgut Landschaftsbild / Ortsbild

Das Ortsbild ist durch die Bahnstrecke München – Regensburg, die bahnbegleitenden Gehölzstrukturen, die Straßenräume und die umgebende Bebauung und Nutzung geprägt.

Bewertung / Umweltwirkung in der Planfolge

Durch die funktionale und gestalterische Neuordnung des Bestandes infolge des Bebauungsplans Nr. 153 bleibt das bisher herrschende Orts- und Landschaftsbild grundsätzlich unverändert. Es wird sich aufgrund der getroffenen Regelungen nach Abschluss der Baumaßnahmen innerhalb kurzer Zeit wiederherstellen.

Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Unter Kultur- und sonstigen Sachgütern sind u.a. Schutzgüter zu verstehen, die Objekte von gesellschaftlicher Bedeutung, also architektonisch wertvolle Bauten oder archäologische Schätze darstellen und deren Nutzbarkeit durch das Vorhaben eingeschränkt werden könnte.

Umweltwirkung in der Planfolge

Das Plangebiet befindet sich in einem Bereich mit einer heterogenen Struktur. Baudenkmäler sind nicht vorhanden. Sichtbeziehungen zu denkmalgeschützten Gebäuden oder geschützten Kulturgütern bestehen ebenfalls nicht.

Ca. 170 m südwestlich des Plangebietes befindet sich das Bodendenkmal Nr. D-1-7735-0108 (Siedlung vor- und frühgeschichtlicher Zeitstellung). Vorsorglich wird auf die Bestimmungen der Abschnitte II und

III des Bayerischen Denkmalschutzgesetzes (DSchG) wird hingewiesen. In der Planfolge werden aber wahrscheinlich keine Beeinträchtigungen von Kultur- und sonstigen Sachgütern bewirkt.

2.2 Umweltrelevante Beeinträchtigungen

Durch die Festsetzungen des Bebauungsplans Nr. 153 ist in der Planfolge mit folgenden umweltrelevanten Beeinträchtigungen zu rechnen, die sich in bau-, anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen differenzieren lassen:

Baubedingte Wirkfaktoren

- Flächenbeanspruchung, Teilversiegelung und Bodenverdichtung durch Baustelleneinrichtung, Lagerplätze und Baustraßen
- baubedingte Emissionen durch Baustellenverkehr, Baustellenlärm, Staub, Erschütterungen etc.
- mögliches Eindringen von gewässergefährdenden Stoffen ins Grundwasser im Bereich von Bodenaufschlüssen und Fundamenten

Bei den baubedingten Auswirkungen handelt es sich im Rahmen der Realisierung des Vorhabens insbesondere um eine Gefährdung des Grundwassers durch Betriebsstoffe von Baufahrzeugen sowie um Bodenverdichtungen, Bodenumlagerungen, Lärm, Erschütterungen, Staub und Abgasbelastungen, verursacht durch den Einsatz von Baumaschinen und Transportfahrzeugen. Möglicher Baustellenverkehr kann grundsätzlich über die bestehenden Straßen relativ unproblematisch abgewickelt werden. Der beim Abbruch entstehende Bauschutt wird ordnungsgemäß auf entsprechenden Deponien entsorgt oder einer Wiederverwertung zugeführt. Überwachungsbedürftige oder wassergefährdende Abfallstoffe sind nicht zu erwarten.

Da die Auswirkungen des Baubetriebs bei fachgerechter Ausführung zeitlich beschränkt bleiben, sind erhebliche Belastungen von Natur und Landschaft sowie erhebliche Beeinträchtigungen und Belästigungen der in der Nachbarschaft wohnenden und arbeitenden Bevölkerung insgesamt nur in einem geringen Umfang zu erwarten. Als geeignete Vermeidungsmaßnahmen werden sachgerechte und wirtschaftlich vertretbare Schallschutzmaßnahmen zur Eindämmung des Baustellenlärm vorgesehen. Der Schutz des vorhandenen Baumbestandes wird anhand des Landschaftspflegerischen Begleitplans u.a. nach dem Regelwerk der DIN 18920:2014-07 „Vegetationstechnik im Landschaftsbau - Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen“ sichergestellt.

Anlagebedingte Wirkfaktoren

- Flächenbeanspruchung und Versiegelung durch Betriebsanlagen (Rampen, Fußwege, Aufzüge)

Da die Böden derzeit bereits weitgehend anthropogen überformt oder versiegelt sind, ist in der Folge des Bebauungsplans Nr. 153 nicht mit zusätzlichen oder dauerhaften Eingriffen in die Leistungsfähigkeit der natürlichen Bodenfunktionen, die Regenerationsfähigkeit des Naturhaushaltes oder das Ortsbild zu rechnen. Flächen mit Erholungsfunktion oder für forst-, land- oder fischereiwirtschaftliche Nutzungen sind von dem Vorhaben nicht betroffen. Bestehende andere Anlagen mit Auswirkungen auf das Planvorhaben, sonstige Vorbelastungen oder kumulative Wirkungen sind ebenfalls nicht ersichtlich.

Betriebsbedingte Wirkfaktoren

- unerhebliche Beeinträchtigung der Schutzgüter Natur und Landschaft, Klima/Luft, Boden, Wasser durch betriebsbedingte Schadstoffeinträge im Rahmen einer ordnungsgemäßen Nutzung
- unerhebliche Beeinträchtigung des Schutzgutes Mensch durch Lärmemissionen, Erschütterungen, Licht und visuelle Störreize im Rahmen einer ordnungsgemäßen Nutzung

Die verkehrs- und betriebsbedingten Emissionen (Lärm, Licht, Abgase, Stäube, Abwässer, Abfälle) werden sich bei einer ordnungsgemäßen Nutzung in einem üblichen Umfang bewegen werden. Eine deutlich wahrnehmbare oder messbare Belastung für die Umgebung durch Abgase oder andere Stoffeinträge ist durch das beabsichtigte Vorhaben ebenfalls nicht zu erwarten, so dass sich die bereits bestehenden negativen Umweltwirkungen in Form der Vorbelastung des Standortes grundsätzlich nicht in einem erheblichen Umfang erhöhen werden. Eine Gefährdung der Umgebung oder ein erhöhtes Unfallrisiko sind durch die in der Planfolge zulassungsfähigen Anlagen ebenfalls sicher auszuschließen.

2.3 Wechselwirkungen

Aufgrund der komplexen Zusammenhänge bestehen zwischen den einzelnen Schutzgütern zwangsläufig eine Reihe von Wechselwirkungen, die in der schutzgutbezogenen Erfassung und Bewertung, wie sie in den vorangegangenen Abschnitten vorgenommen wurde, bereits angedeutet wurden (z.B. Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern Pflanzen-Boden-Wasser). Wechselwirkungen, die darüber hinaus gehen und eine weitergehende Beeinträchtigung von Schutzgütern im Planungsgebiet erwarten lassen, sind derzeit nicht erkennbar.

3. Entwicklungsprognosen des Umweltzustandes

3.1 Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung

Der Bebauungsplan Nr. 153 schafft die bauplanungsrechtlichen Grundlagen für die barrierefreie Zuwegung zu den Bahnsteigen des S-Bahnhaltepunktes Unterschleißheim von der Berglstraße bzw. dem Robert-Koch-Weg aus. Ziel des Bebauungsplans ist es, durch die gestalterische und funktionale Neuordnung der Personenunterführung und ihres unmittelbaren Umfeldes die Attraktivität des ÖPNVs in enger Verflechtung mit dem Fußgänger- und Radverkehr deutlich zu steigern.

In der Planfolge werden weder die Leistungsfähigkeit der natürlichen Bodenfunktionen, noch die Regenerationsfähigkeit des Naturhaushaltes oder das Ortsbild in einem mehr als unerheblichen Umfang beeinträchtigt. Durch die Standortwahl und die im Bebauungsplan enthaltenen Regelungen wird sich die örtliche und überörtliche Umweltqualität nicht verschlechtern.

Die Auswirkungen während der Bauphase auf das Schutzgut Mensch (Immissionen) können durch eine optimierte Bauabwicklung und geeignete Schutzmaßnahmen vor Baustellenlärm wirksam gemindert werden. Der Vegetationsbestand wird während der Bauarbeiten nach den maßgeblichen technischen Regelwerken vor einer Beeinträchtigung und Beschädigung geschützt. Begrünungsmaßnahmen sichern anschließend eine verträgliche Einbindung der baulichen Anlagen in das Ortsbild.

Eine besondere Konfliktlage wird vor diesem Hintergrund insgesamt nicht gesehen. Mit einer dauerhaften erheblichen Beeinträchtigung des Umweltzustandes ist vor diesem Hintergrund nicht zu rechnen.

3.2 Entwicklung des Umweltzustandes bei Nicht-Durchführung der Planung

Sollte das Planvorhaben nicht abgeschlossen werden, würde die Situation in der heutigen Form bestehen bleiben. Der S-Bahnhaltepunkt Unterschleißheim hätte weiterhin nur an den südlichen Enden der beiden Außenbahnsteige einen barrierefreien Zugang. Durch die damit notwendigerweise verbundenen Umwege würde es ihm für bestimmte Personengruppen (ältere Mitbürger-/innen, Behinderte, Familien mit Kleinkindern usw.) an Attraktivität fehlen.

4. Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen

Gemäß § 1 Abs. 5 BauGB sollen Bauleitpläne dazu beitragen eine menschenwürdige Umwelt zu sichern und die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen und zu entwickeln. In § 1 a Abs. 2 Nr. 2 BauGB ist festgelegt, dass in der Abwägung nach § 1 Abs. 6 BauGB auch die Vermeidung und der Ausgleich der zu erwartenden Eingriffe in Natur und Landschaft zu berücksichtigen sind.

Bei der konkreten Festlegung des Plankonzeptes dienen Vermeidungsmaßnahmen dazu, durch eine möglichst natur- und landschaftsschonende Ausgestaltung der Festsetzungen die nachteiligen Eingriffsfolgen zu minimieren. Bei der Prüfung der Vermeidungsmaßnahmen geht es nicht darum, die Planung in ihrer konkret gewählten konzeptionellen Ausgestaltung zu "vermeiden" oder im Interesse von Natur und Landschaft wesentliche Abstriche an den Planzielen vorzunehmen, sondern darum, die Details der Festsetzungen auf eine möglichst schonende Behandlung der Belange von Natur und Landschaft hin auszurichten.

4.1 Umweltbezogene Zielvorstellungen und Vermeidungsmaßnahmen

Die allgemeinen umweltbezogenen Zielvorstellungen leiten sich aus dem städtebaulichen Leitbild der Stadt Unterschleißheim sowie aus den Grundsätzen und Zielen der kommunalen Landschaftsplanung ab. Ziel ist eine umweltgerechte Standortwahl und eine optimierte Nutzungszuordnung, wodurch ein wichtiger Beitrag zur Vermeidung von Beeinträchtigungen geleistet wird. Die konzeptionelle Ausgestaltung des Bebauungsplans Nr. 153 berücksichtigt diese Anforderungen vollumfänglich. Schutzgut bezogen trifft der Bebauungsplan zudem folgende Vermeidungsmaßnahmen:

Schutzgut Mensch

Nach § 50 BImSchG sind grundsätzlich die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen soweit wie möglich vermieden werden. Der Bebauungsplan kann zwar keine Regelungen zum Schutz vor Baustellenlärm enthalten, soweit erforderlich, wird der sachgerechte Schutz vor Baustellenlärm aber durch entsprechende Auflagen im Genehmigungsbescheid sichergestellt werden.

Schutzgut Tiere und Pflanzen

Die beabsichtigte, gestalterische und funktionale Neuordnung der Personenunterführung Berglstraße mit ihrem unmittelbaren Umfeld hat nur in einem geringen Umfang eine erstmalige Inanspruchnahme von bisher unversiegelten Flächen zur Folge. Ein vernehmlicher Funktionsverlust des Bereichs als Lebens- und Teillebensraum für Tiere und Pflanzen ist dadurch allerdings nicht verbunden. Durch Erhaltungsbindungen von Bäumen sowie durch verpflichtende Neupflanzungen von Bäumen und Regelungen zur Begrünung können die vorhandenen Habitate erhalten und neue geschaffen werden, so dass sich die Strukturvielfalt des Planungsgebietes nicht verschlechtert.

Schutzgut Boden

Die Regelungen des Bebauungsplans erweitern die bisher zulässige Versiegelung nur gering umfänglich. Die natürlichen Bodenfunktionen bleiben weitgehend erhalten.

Schutzgut Wasser / Grundwasser

Die das Schutzgut Grundwasser betreffenden Vermeidungsmaßnahmen korrelieren stark mit den Vermeidungsmaßnahmen zum Schutzgut Boden. Da die Versiegelung von Fläche in der Planfolge nicht deutlich zunehmen wird, werden sich keine grundlegenden Veränderungen im lokalen Bodenwasserhaushalt ergeben. Die Festsetzung zur Grünordnung üben zudem eine positive Wirkung auf das Schutzgut Wasser aus.

Schutzgut Klima und Luft

Bäume und Sträucher schützen in der Vegetationsperiode vor übermäßiger Einstrahlung und mildern bodennah die Temperaturextreme. Sie schaffen bereits auf kleinem Raum ein vergleichsweise großes Grünvolumen mit einem beträchtlichen Ausmaß verdunstender und Luftschadstoff bindender Oberfläche und bewirken damit eine positive Beeinflussung des Umweltmediums. Insoweit vermeiden die Regelungen zur Eingrünung und zum Erhalt von Vegetation Beeinträchtigungen des Schutzgutes.

Darüber hinaus kann mit der Planung ein wichtiger Beitrag zur Reduzierung von CO₂-Emissionen geleistet werden, da sie als Ziel die Attraktivitätssteigerung des ÖPVs in enger Verflechtung und Kombination mit dem umweltfreundlichen Fußgänger- und Radverkehr verfolgt und auf diese Weise eine Verringerung des motorisierten Individualverkehrs mit seinem klimaschädlichen Schadstoffausstoß bewirkt kann.

Schutzgut (Landschafts-) / Ortsbild

Die Lesbarkeit des gewohnten Ortsbildes bleibt uneingeschränkt erhalten bzw. wird nach einer gewissen Zeit wieder hergestellt. Hierzu dienen insbesondere die Maßnahmen der Grünordnung, die durch den Landschaftspflegerischen Begleitplan ihre Konkretisierung und Umsetzung finden.

4.2 Eingriffsregelung in der Bauleitplanung

Hauptaufgabe des Folgenbewältigungsprogramms der Eingriffsregelung in der Bauleitplanung ist die Ermittlung und Bewertung der nachteiligen Planfolgen für Natur und Landschaft. § 18 Abs. 1 BNatSchG sieht für die Bauleitplanung die Anwendung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung vor, wenn aufgrund des Verfahrens nachfolgend Eingriffe in Natur und Landschaft zu erwarten sind. § 1a Abs. 3 Satz 5 BauGB legt darüber hinaus fest, dass ein Ausgleich nicht erforderlich ist, soweit die Eingriffe bereits vor der planerischen Entscheidung erfolgt sind oder zulässig waren.

Unter Berücksichtigung der Planungsziele kann ein Eingriff in Natur und Landschaft in der Planfolge nicht gänzlich vermieden werden, weshalb zur Vorhabenplanung „Barrierefreie Anbindung der Personenunterführung Nord (Berglstraße) an die Bahnsteige des Haltepunktes Unterschleißheim“, vom Landschaftsarchitekturbüro Terrabiota ein Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) erarbeitete wurde, in dem eine Eingriffsbewertung und Ausgleichsbedarfsermittlung für das Vorhaben auf der Grundlage der Bayerischen Kompensationsverordnung durchgeführt wurde. Der Untersuchungsraum des LBP umfasst das gesamte Baufeld, einschließlich notwendiger Flächen für den Baubetrieb und die Baustelleneinrichtung und greift insoweit über die räumlichen Teilgeltungsbereiche des Bebauungsplans Nr. 153 hinaus.

Den Erläuterungen des LBP folgend kann ein Teil des ermittelten Kompensationsbedarfs in einem Umfang von 2.184 Wertpunkten (WP) durch die Aufwertung bisher nur mäßig wertvoller Vegetationsflächen im Bereich der Baustelleneinrichtung nach Beendigung der Baumaßnahmen abgegolten werden. Der darüber hinaus verbleibende Kompensationsbedarf in einem Ausmaß von 11.764 Wertpunkten (WP) wird auf Flächen in der Fröttmaninger Heide nachgewiesen. Die Flächen werden vom Heideflächenverein Münchener Norden e.V. verwaltet und zur Verfügung gestellt. Die genaue Lage der Flächen und die Zuordnung zum Eingriff erfolgen im Zuge einer Abstimmung mit dem Heideflächenverein. Der ermittelte Ausgleichsumfang deckt auch den notwendigen Kompensationsbedarf des Bebauungsplans Nr. 153 ab.

Nach § 1 Abs. 2 Nr. 1 sieht die Bayerische Kompensationsverordnung keine Anwendung für Bauleitpläne vor, hierfür ist weiterhin der Leitfaden „Bauen im Einklang mit Natur und Landschaft“ maßgeblich. Als Leitfaden hat dieser aber keine rechtlich Bindungswirkung, so dass grundsätzlich auch andere sachgerechte Verfahren zur Bewertung des Eingriffs und zur Ermittlung des verbleibenden Ausgleichsbedarfs zum Einsatz kommen können, so dass die Anwendung der Bayerischen Kompensationsverordnung insoweit durchaus zulässig ist. Die Anwendung des Leitfadens würde zu keinem grundlegend anders lautenden Ergebnis führen.

4.3 Bewertung der Belange des besonderen Artenschutzes

Um die mit dem Planvorhaben verbundenen Auswirkungen auf besonders geschützte Tier- und Pflanzenarten beurteilen zu können, wurde eine Prüfung der Belange des besonderen Artenschutzes durchgeführt.

Das Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) unterscheidet zwischen dem allgemeinen und dem besonderen Artenschutz für Tiere und Pflanzen, wobei der allgemeine Artenschutz (§ 39 BNatSchG, Allgemeiner Schutz wild lebende Tiere und Pflanzen) als Bestandteil des Naturhaushaltes im Zuge der konzeptionellen Ausgestaltung des Bebauungsplans sowie der Eingriffsregelung in der bauleitplanerischen Abwägung zu berücksichtigen ist. Aufgrund der systematischen Gliederung des Artenschutzes erfolgt durch den Vollzug dieses Prüfablaufs aber noch keine Berücksichtigung der Belange des besonderen Artenschutzes, so dass hierfür im Planaufstellungsverfahren ein eigenes Prüfprogramm absolviert werden muss. Im Ergebnis dieser Prüfung muss sicher nachgewiesen werden, dass sich aus den artenschutzrechtlichen Bestimmungen des § 44 BNatSchG für die Umsetzung des Bebauungsplans keine dauerhaften, zwingenden Vollzugshindernisse ergeben, da das Planvorhaben sonst seine Rechtfertigung gemäß § 1 Abs. 3 BauGB verliert. Ein solches Vollzugshindernis ist aber grundsätzlich erst dann anzunehmen, wenn für die innerhalb des Bebauungsplangebietes zulässigen Bauvorhaben Ausnahmegenehmigungen gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG oder Befreiungen gemäß § 67 BNatSchG voraussichtlich nicht erlangt werden können.

Die im Plangebiet vorhandenen Vegetationsstrukturen bergen kein Lebensraumpotential für Arten, die den Bestimmungen des besonderen Artenschutzrechts gemäß § 44 BNatSchG unterliegen, da es sich fast ausschließlich um Gehölzstrukturen eines geringen Alters und Reifestadiums handelt. Lebensraumstrukturen, die als Fortpflanzungs- und Ruhestätten für baumbewohnende Fledermausarten oder höhlenbrütende Vogelarten dienen könnten, finden sich demnach nicht. Aufgrund bestehender Störeinträge entlang der Bahnstrecke sowie im direkten Umfeld zum Bahnsteig werden die Gehölze nur von kommunen Brutvogelarten genutzt. Diese können ggf. auf die im Umfeld auch während der Baumaßnahme weiterhin vorhandenen Gehölze ausweichen.

Die Ergebnisse der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (Terrabiota / Büro für Landschaftsökologie, Hartmut Schmid, 28.07.2016) bestätigen diese Einschätzung der Sachlage. Hierin wird lediglich darauf hingewiesen, dass die Rodung der Gehölze eine mögliche Gefahr für Fledermäuse birgt, die die Bahnlinie queren. Der Gehölzgürtel bewirkt derzeit nämlich, dass querende Fledermäuse die Bahnlinie relativ hoch überfliegen müssen, wodurch sich die Gefahr verringert, dass sie mit Zügen kollidieren. Nach Beendigung der Baumaßnahme soll deshalb möglichst schnell wieder ein durchgehender bahnbegleitender Gehölzbestand geschaffen werden, um die Fledermäuse zu einer möglichst hohen, gefahrlosen Querung der Bahnlinie zu veranlassen. Im Bebauungsplan sind entsprechende Hinweise zum Artenschutz enthalten.

Artenschutzrechtliche Konflikte, die geeignet wären, der Umsetzung des Bebauungsplans Nr. 153 dauerhaft zwingende Vollzugshindernisse entgegenzusetzen, sind nach derzeitigem Kenntnisstand sicher auszuschließen.

5. Geprüfte anderweitige Lösungen

Der Bebauungsplan Nr. 153 dient der gestalterischen und funktionalen Neuordnung des Bereichs beiderseits der Personenunterführung Berglstraße und der Schaffung eines weiteren barrierefreien Zugangs zu den Bahnsteigen des S-Bahn-Haltepunktes Unterschleißheim. Ziel der Planung ist es, die Attraktivität des ÖPNVs in Verbindung mit dem Fußgänger- und Radverkehr deutlich zu steigern. Angesichts dessen wurden im Rahmen des Bebauungsplanaufstellungsverfahrens keine alternativen Standorte geprüft.

6. Zusätzliche Angaben

6.1 Methodisches Vorgehen und technische Schwierigkeiten

Im Rahmen des vorliegenden Bebauungsplanverfahrens wurde eine der Planungsstufe angemessene Bestandserhebung zur Beurteilung des Umweltzustandes vorgenommen. Für einzelne Schutzgüter erfolgte hierzu eine Bestandsaufnahme vor Ort. Darüber hinaus stützen sich die Erläuterungen und Festlegungen der Umweltbelange auf die Auswertung vorhandener Daten. Die Analyse und Bewertung erfolgte verbal-argumentativ.

Die Umweltprüfung wurde auf der gesetzlichen Grundlage des § 2 Abs. 4 BauGB durchgeführt, der Umweltbericht folgt den Vorgaben des § 2a BauGB sowie der Anlage zu den §§ 2 Abs. 4 und 2a BauGB. Die Auswertung der Datengrundlagen und die Vorgehensweise bei der Bewertung erfolgten nach der einschlägigen Fachliteratur, die in Abschnitt 7 genannt wird.

Bei der Erhebung der Grundlagen haben sich keinerlei Schwierigkeiten ergeben. Gleichwohl beruhen einige weitergehende Angaben, wie zum Beispiel die Beeinträchtigung der geländeklimatischen Verhältnisse auf grundsätzlichen oder allgemeinen Annahmen. Insgesamt sind die relevanten Umweltfolgen des Planvorhabens aber in einem der Planungsstufe angemessenen Umfang und Detaillierungsgrad überprüft worden, so dass hinreichend Beurteilungskriterien für ein umweltverträgliches Bebauungsplankonzept vorliegen.

Haftungsausschluss-Mitteilung

Die Erhebungen im Rahmen der artenschutzrechtlichen Vorprüfung, die auch die Überprüfung möglicher Schädigungen von Arten und natürlichen Lebensräumen im Sinne des Umweltschadengesetzes zum Gegenstand hatten, wurden nach anerkannter Methodik durchgeführt. Auf der Grundlage der vorgenommenen Erhebungen wird davon ausgegangen, dass in der Folge des Bebauungsplans Nr. 153 voraussichtlich nicht gegen die Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG verstoßen wird.

Dessen ungeachtet kann nicht mit letzter Sicherheit die Möglichkeit von Lücken ausgeschlossen werden, wenn im Rahmen der Planrealisierung zuvor nicht abschätzbare Eingriffe erfolgen. Weder die Stadt Unterschleißheim, noch das mit der Ausarbeitung des Bebauungsplans beauftragte Planungsbüro können für überraschend bei der Realisierung oder während des späteren Betriebs auftretende Umweltschädigungen und damit verbundene Einschränkungen oder Zusatzkosten haftbar gemacht werden.

Abschließend wird darauf hingewiesen, dass die vorliegende Auseinandersetzung mit den artenschutzrechtlichen Belangen zum Bebauungsplanverfahren grundsätzlich weder im Baugenehmigungsverfahren, noch bei einer genehmigungsfreien Errichtung oder Änderung baulicher Anlagen von der Prüfung und Berücksichtigung der artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote durch den Bauherrn und seinen Planer entbindet, da sich die Verhältnisse seit der Ausarbeitung und des Inkrafttretens des Plans wesentlich geändert haben können.

6.2 Hinweise zur Durchführung der Umweltüberwachung (Monitoring)

Gegenstand der Umweltüberwachung sind vorrangig die Umweltauswirkungen, die auf einer im Rahmen der Abwägung nach allgemeinen Grundsätzen zulässigen gutachterlichen Prognoseentscheidung beruhen. Hierzu zählen insbesondere Regelungen des Bebauungsplans, die mit gewissen Unsicherheiten behaftet sind.

Der Vollzug des Bebauungsplans ist nach den bauordnungsrechtlichen Anforderungen und Verfahren in enger Abstimmung mit den besonderen Richtlinien der Deutschen Bahn vorzunehmen. Die Überwachung und ggf. notwendige Instrumentarien zur Durchsetzung der Anforderungen sind dort geregelt. Im Sinne des Monitorings sind hierzu keine zusätzlichen Maßnahmen erforderlich.

Unvorhergesehene nachteilige Auswirkungen, die erst nach Inkrafttreten des Bebauungsplans entstehen oder bekannt werden, sollen frühzeitig ermittelt werden. Da die Stadt Unterschleißheim keine umfassenden Umweltüberwachungs- und Beobachtungssysteme betreibt, werden die Fachbehörden und Umweltverbände gebeten, ggf. die notwendigen Informationen an die Stadt weiterzuleiten.

6.3 Allgemeinverständliche Zusammenfassung

Der vorliegende Umweltbericht beschreibt und bewertet gemäß §§ 2 und 2a BauGB die Umwelt und die möglichen Umweltauswirkungen des Planvorhabens. Er informiert die Öffentlichkeit hierüber und soll den betroffenen Bürgern eine Beurteilung ermöglichen, ob und in welchem Umfang sie von den Umweltauswirkungen der Planung betroffen sein können. Zusätzlich dazu dient er nach dem Baugesetzbuch (BauGB) als Grundlage für die bauleitplanerische Prüfung und Abwägung der Planung durch die zuständigen städtischen Gremien.

Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 153 umfasst zwei Teilgeltungsbereiche mit einer Fläche von insgesamt ca. 4.025 m². Die Planung hat die nachbarschaftsverträgliche Neuordnung und Gestaltung von überwiegend bereits vorhandenen Verkehrsflächen zum Inhalt. Vornehmliches Ziel ist die barrierefreie Zuwegung zu den beiden Bahnsteigen des S-Bahnhaltepunktes Unterschleißheim von der Berglstraße und vom Robert-Koch-Weg aus mithilfe von Rampen und Aufzüge sowie die Bereitstellung eines verbesserten Angebotes zum Abstellen von Fahrrädern. Die Planung möchte insgesamt die Attraktivität des ÖPNVs in Verbindung mit dem Fußgänger- und Radverkehr deutlich steigern.

Der Bebauungsplan entwickelt sich aus dem rechtswirksamen Flächennutzungsplan.

Das Plangebiet ist durch Emissionen, die durch die umgebenden Nutzungen und den Straßenverkehr bewirkt werden, vorbelastet. Die Belastungssituation wird sich in der Planfolge nicht verschlechtern.

Die Nachbarschaft ist von der Neuordnung der Verkehrsflächen im Wesentlichen nur während der Bauzeit betroffen. Nach Abschluss der Bauarbeiten wird sich das gewohnte Ortsbild rasch wieder regenerieren. Nutzungsabläufe können wieder aufgenommen und gewohnte Wegebeziehungen wieder genutzt werden. Eingriffsmindernd werden Begrünungsmaßnahmen im Bebauungsplan festgesetzt.

Durch die Neuordnung der Verkehrsflächen bleiben die bestehenden Zufahrtsmöglichkeiten zu den anliegenden privaten Grundstücken im bisher möglichen Umfang nutzbar. Wesentliche Beeinträchtigungen für die von der Planung mittelbar oder unmittelbar Betroffenen entstehen nicht. Das Rücksichtnahmegebot ist nicht verletzt, da maßgebliche Zumutbarkeitsschwellen nicht überschritten werden.

Zur Vorhabenplanung „Barrierefreie Anbindung der Personenunterführung Nord (Berglstraße) an die Bahnsteige des Haltepunktes Unterschleißheim“, wurde vom Landschaftsarchitekturbüro Terrabiota ein Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) erarbeitet, in dem eine Eingriffsbewertung und Ausgleichsbedarfsermittlung für das Vorhaben auf der Grundlage der Bayerischen Kompensationsverordnung durchgeführt wurde. Den Erläuterungen des LBP folgend kann ein Teil des ermittelten Kompensationsbedarfs in einem Umfang von 2.184 Wertpunkten (WP) durch die Aufwertung bisher nur mäßig wertvoller Vegetationsflächen im Bereich der Baustelleneinrichtungsflächen nach Beendigung der Baumaßnahmen abgegolten werden. Der darüber hinaus verbleibende Kompensationsbedarf in einem Ausmaß von 11.764 Wertpunkten (WP) wird auf Flächen im Bereich der Fröttmaninger Heide nachgewiesen.

Im Rahmen einer artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) fanden die Belange des besonderen Artenschutzes eine hinreichende Berücksichtigung. Artenschutzrechtliche Konflikte, die zu durchgreifenden Hindernissen für den späteren Bebauungsplanvollzug führen könnten, sind nach derzeitiger Kenntnis auszuschließen.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass die beiden räumlichen Teilgeltungsbereiche des Bebauungsplans Nr. 153 insgesamt eine überwiegend geringe Empfindlichkeit aufweisen. Aufgrund der Vorbelastung des Plangebiets und des betroffenen Wirkraumes sind in der Folge des Bebauungsplans keine zusätzlichen nachteiligen Umwelteinwirkungen auf die Schutzgüter im Sinne des UVPG bzw. gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB sowie auf die bestehenden Nutzungen im Plangebiet selbst und im weiteren Planungsumfeld zu erwarten.

Tabelle 1: Zusammenfassung der erheblichen Umweltwirkungen:

Schutzgut	Beurteilung der erheblichen Umweltauswirkung	Erheblichkeit
Mensch	Beeinträchtigung durch Geräusche und sonstige Immissionen, die über die bestehende Vorbelastung hinausgehen	nicht betroffen
	Verlust an Erholungsraum und visuelle Beeinträchtigung	nicht betroffen
Pflanzen und Tiere	Verlust von Teillebensräumen für Tiere und Pflanzen	gering betroffen
Boden	Beeinträchtigung der Bodenfunktion hinsichtlich des lokalen Wasserhaushaltes, Verlust von Bodenfunktionen durch Versiegelung	nicht betroffen
Wasser	Reduzierung der Grundwasserneubildungsrate, Beschleunigung des Oberflächenwasserabflusses durch Verlust an Infiltrationsfläche, Eingriff in den Grundwasserkörper	nicht betroffen
Luft und Klima	Beeinträchtigung des Geländeklimas durch Bebauung und Versiegelung, Erhöhung der Luftschadstoffe	nicht betroffen
Landschaftsbild / Ortsbild	nachhaltige Beeinträchtigung des gegenwärtigen Orts- und Landschaftsbildes	nicht betroffen
Kultur- und Sachgüter	Verlust an Kultur- und Sachgütern	gering betroffen
Wechselwirkungen	Verstärkung der negativen Umweltauswirkungen durch Wechselwirkungen	nicht betroffen

7. Verwendete Unterlagen

- Stadt Unterschleißheim, rechtswirksamer Flächennutzungsplan in der Fassung vom 03.06.1991
- Stadt Unterschleißheim, rechtsverbindlicher Bebauungsplan Nr. 9 „St.-Benedikt-Straße“, bekannt gemacht am 25.05.2981
- Stadt Unterschleißheim, rechtsverbindlicher Bebauungsplan Nr. 67 „Berglstraße / St.-Ulrich-Straße“, bekannt gemacht am 04.07.1988
- Machbarkeitsstudie, Erläuterungen, MAILÄNDER CONSULT GMBH, KARLSRUHE, 07.05.2014
- Machbarkeitsstudie, Erläuterungen, MAILÄNDER CONSULT GMBH, KARLSRUHE, 23.07.2014
- Vorhabenpläne, MAILÄNDER CONSULT GMBH, KARLSRUHE, 18.11.2016
- Erläuterung zur Vorplanung, MAILÄNDER CONSULT, KARLSRUHE, 09.10.2015
- Landschaftspflegerischer Begleitplan, Erläuterungsbericht, TERRABIOTA LANDSCHAFTSARCHITEKTEN, STARNBERG, 26.07.2016
- Naturschutzfachliche Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung, TERRABIOTA LANDSCHAFTSARCHITEKTEN, STARNBERG, 28.07.2016, Bearbeitung Büro für Landschaftsökologie Dipl.-Ing. (FH) Hartmut Schmid, DONAUSTAUF
- Baugrundgutachten und geotechnische Beratung, DR. SPANG INGENIEURGESELLSCHAFT FÜR BAUWESEN, GEOLOGIE UND UMWELTTECHNIK, WITTEN, 26.08.2015
- **Schalltechnische Untersuchung – Baulärmprognose, HILS CONSULT, KAUFERING, 20.01.2017**
- B+R-Bedarfsprüfung am S-Bahnhof Unterschleißheim, MVV, MÜNCHEN, 20.10.2014
- Bestandslageplan, Karner Ingenieure GmbH, MÜNCHEN, 29.07.2015
- Bayerisches Landesamt für Vermessung und Geoinformatik, Digitale Flurkarte, Luftbild, usw., MÜNCHEN

- Landesentwicklungsprogramm (LEP) Bayern, MÜNCHEN, 2013
- Regionalplan München
- Arten- und Biotopschutzprogramm (ABSP) für den Landkreis München, MÜNCHEN 1997
- Eingriffsregelung in der Bauleitplanung,
Bauen im Einklang mit Natur und Landschaft, Ein Leitfaden
BAYERISCHES STAATSMINISTERIUM FÜR LANDESENTWICKLUNG UND UMWELTFRAGEN
ERGÄNZTE FASSUNG, MÜNCHEN, 2003
- Der Umweltbericht in der Praxis
Leitfaden zur Umweltprüfung in der Bauleitplanung, ergänzte Fassung,
OBERSTE BAUBEHÖRDE IM BAYERISCHEN STAATSMINISTERIUM DES INNERN,
BAYERISCHES STAATSMINISTERIUM FÜR UMWELT, GESUNDHEIT UND VERBRAUCHERSCHUTZ, MÜNCHEN, 2007
- Bayerisches Fachinformationssystem Naturschutz Fin-web, BAYERISCHES LANDESAMT FÜR UMWELT
- GeoFachdatenAtlas (Bodeninformationssystem Bayern), BAYERISCHES LANDESAMT FÜR UMWELT
- Bayernviewer Denkmal, BAYERISCHES LANDESAMT FÜR DENKMALPFLEGE

Unterschleißheim, den 20.02.2017

(Siegel)

.....
Christoph Böck
Erster Bürgermeister