



## Stadt Puchheim

# Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 9 VB „Alois-Harbeck-Platz“

## Satzung

## Begründung

Fassungsdatum: 25. Juli 2023

Verfahrensträger: Stadt Puchheim  
Poststraße 2  
82178 Puchheim

Vorhabenträgerin: Dr. Harbeck & Stieber GmbH & Co. KG  
Laura Stieber  
Widenmayerstraße 14  
80538 München

Planfertiger:

**Terrabiota**  
Landschaftsarchitekten  
und Stadtplaner GmbH

Kaiser-Wilhelm-Straße 13a  
82319 Starnberg  
Tel. 08151-97 999-30  
E-Mail: info@terrabiota.de

Bearbeiter: Dipl.-Ing. Christian Ufer, Landschaftsarchitekt und Stadtplaner  
Dipl.-Ing. Ursula Reiser, Landschaftsarchitektin und Stadtplanerin  
Dipl.-Ing. Lisa Schwarz, Umweltplanung, M.Sc. Ökologie

## INHALTSVERZEICHNIS

<b>1.</b>	<b>Anlass und Ziel der Planung</b> .....	<b>4</b>
<b>2.</b>	<b>Lage und Beschreibung des Planungsgebietes</b> .....	<b>5</b>
2.1	Lage des Planungsgebietes .....	5
2.2	Nutzungen und Gebäudebestand .....	5
2.3	Verkehrliche Anbindung .....	6
<b>3.</b>	<b>Planungsrechtliche Voraussetzungen</b> .....	<b>7</b>
3.1	Regional- und Landesplanung .....	7
3.2	Rechtswirksamer Flächennutzungsplan.....	8
3.3	Rechtsverbindlicher Bebauungsplan .....	9
3.4	Fachgesetze und berührte Fachplanungen .....	9
<b>4.</b>	<b>Städtebauliches Konzept</b> .....	<b>11</b>
4.1	Städtebau .....	11
4.2	Grünordnung .....	11
4.3	Verkehrliche Erschließung.....	12
4.4	Immissionsschutz.....	13
4.5	Hochwasserschutz, Grund- und Niederschlagswasser .....	13
4.6	Technische Ver- und Entsorgung, Feuerwehr.....	14
<b>5.</b>	<b>Erläuterung der Festsetzungen und Hinweise</b> .....	<b>15</b>
5.1	Bauliche Festsetzungen .....	15
5.2	Verkehrs- und Versorgungsflächen .....	21
5.3	Immissionsschutz.....	22
5.4	Grünordnerische und artenschutzrechtliche Festsetzungen.....	24
5.5	Hinweise und nachrichtliche Übernahmen .....	27
<b>6.</b>	<b>Wesentliche Auswirkungen</b> .....	<b>27</b>
6.1	Umweltbelange und Eingriffsregelung .....	27
6.2	Bodenordnung .....	29
6.3	Bauflächenbilanz .....	29
6.4	Vorhaben- und Erschließungsplan.....	29
6.5	Klimaschutz.....	30

## Anlagen

- Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls zur Umweltverträglichkeitsprüfung (gemäß §7 Abs. 1 UVPG) vom 17.04.2020
- Verkehrsgutachten Neugestaltung Alois-Harbeck-Platz in Puchheim von Vössing Ingenieure vom 25.08.2020
- Erschütterungstechnisches Gutachten von Müller-BBM GmbH vom 16.03.2020
- Schalltechnische Verträglichkeitsuntersuchung „Stadt Puchheim: Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 9 VB Alois-Harbeck-Platz“ der Müller-BBM GmbH vom 25.06.2020
- Baugrund- und Schadstoffuntersuchung „BV Umbau Alois-Harbeck-Platz in Puchheim“ von Nickol + Partner GmbH vom 12.03.2019
- Ergänzende Baugrund- und Schadstoffuntersuchung Alois-Harbeck-Platz, Neubau Heizzentrale und Spielplatz Fl.Nr. 1442/5 von Nickol + Partner GmbH vom 25.02.2020
- Überschlägige Vorbemessung des Grundwasseraufstaus an den geplanten Baukörpern Alois-Harbeck-Platz Puchheim von Nickol + Partner GmbH vom 23.03.2020
- Naturschutzfachliche Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung von Ralph Hildenbrand vom 31.01.2020
- Baumgutachten Pappeln Alois-Harbeck-Platz Puchheim von Dr. Karla Melka-Müller vom 13.04.2021
- Baumgutachten über die Bäume Nr. 61 bis 78 Südwestseite des beplanten Areals Alois-Harbeck-Platz Puchheim von Dr. Karla Melka-Müller vom 12.04.2021
- Stellungnahme Niederschlagsversickerung des Ingenieurbüros R. Sellmaier vdi vom 13.08.2020
- Empfehlungen "Baumschutz auf Baustellen - Tipps zum richtigen Umgang mit Bäumen", Stand 2020
- Vorhabenbezogenes Mobilitätskonzept zur Neugestaltung des Alois-Harbeck-Platzes in Puchheim von eVehicle for you GmbH vom Juli 2021
- Brandschutzkonzept der M&M Brandschutz Service GmbH vom Mai 2021
- Auswirkungsanalyse für ein Planvorhaben am Alois-Harbeck-Platz in Puchheim-Bahnhof von BBE Handelsbetreuung GmbH vom 15.04.2021
- Bauen im vorläufig gesicherten Überschwemmungsgebiets von Büro Nickol + Partner GmbH vom 23.11.2021
- Planausschnitt im Maßstab 1:500 im Platzbereich zur besseren Lesbarkeit der Bemaßungsfestsetzungen

## 1. Anlass und Ziel der Planung

In Puchheim-Bahnhof soll das Gebiet um den Alois-Harbeck-Platz umfassend neugestaltet werden. Nach teilweisem Abriss der Bestandsgebäude soll die Errichtung neuer Gebäude für Wohnnutzung, die Ansiedlung eines Lebensmittel-Vollsortimenters, eines Aparthotels und zweier Gastronomiebetriebe sowie einer Tiefgarage erfolgen. Hierfür müssen die planungsrechtlichen Voraussetzungen geschaffen werden, denn für das Areal ist zwar auch weiterhin eine Mischnutzung vorgesehen, die wesentlich dem Wohnen dient, aber eine Ausweitung in Bezug auf Läden und ein Aparthotel geplant. So soll im Gebiet künftig eine höhere Dichte und veränderte Lage der Bebauung zulässig sein, als dies im bisher rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 9A der Fall ist.

Baulich ist der Alois-Harbeck-Platz seit seiner Bebauung in den 70er Jahren weitgehend unverändert geblieben. Es gab weder größere Umgestaltungen noch weiterreichende Sanierungen der Bestandsgebäude. Daher wurde das Sanierungsgebiet Planie um den Alois-Harbeck-Platz erweitert. Das Gebiet wurde damit auch in das Städtebauförderprogramm Soziale Stadt aufgenommen und im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen Mängel und Potentiale im Quartier ermittelt. Darauf aufbauend wurden Maßnahmenvorschläge ausgearbeitet:

- Neugestaltung der Josefstraße
- Gestaltung Alois-Harbeck-Platz
  - neue Platzgestaltung für Aufwertung der Aufenthaltsqualität notwendig
  - barrierefreie Zugänglichkeit
  - Anbindung an das neue Stadtzentrum
  - neuer Belag, Sitzmöglichkeiten und Außenraumgestaltungselemente
- Aufwertung von Spielplätzen
- Neugestaltung der Eingangsbereiche von Wohnanlagen
- energetische Modernisierung
- Aufstockung
  - behutsame Erhöhung des Baurechts (Anreiz für Modernisierungsmaßnahmen)
  - Förderung einer besseren sozialen Durchmischung und zur Herstellung größerer Wohnungen
- behutsame Nachverdichtung
  - Nutzung brachliegender Flächen
  - Anreize für Wohnungseigentümer schaffen
- Prüfung einer Hotelansiedlung im Bereich des Alois-Harbeck-Platzes
- Unterstützung und Beratung der Immobilieneigentümer

Sanierungsmaßnahmen für den Alois-Harbeck-Platz wurden als dringend notwendig angesehen, insbesondere auch, um den Trading-Down-Effekt zu unterbrechen. Nach der Feststellung der städtebaulichen Mängel und des Sanierungsbedarfes wurde Kontakt mit der Grundeigentümerin aufgenommen mit dem Ziel, eine Sanierung und Aufwertung des Gebietes zu erreichen. Daraufhin wurden von der Vorhabenträgerin verschiedene Lösungsansätze verfolgt und zunächst die grundsätzlichen Sanierungsmöglichkeiten sowie Aufstockungen und einzelne Ersatzbauten geprüft. Letztendlich wurde mit einer Vorstufe des Projektes an die Stadt herangetreten. Diese Grundplanung wurde anhand von Konzeptstudien abgestimmt und ein städtebaulicher Grundlagenvertrag geschlossen, um die städtischen Zielsetzungen abzusichern.

Um die geplanten Maßnahmen baurechtlich zu ermöglichen, wird der vorhabenbezogene Bebauungsplan Nr. 9VB aufgestellt. Das geplante Vorhaben erfüllt mit einer Grundfläche von deutlich unter 20.000 m<sup>2</sup> die grundsätzlichen Voraussetzungen eines Bebauungsplanes der Innenentwicklung nach § 13 a BauGB und soll dementsprechend im beschleunigten Verfahren ohne Umweltprüfung durchgeführt werden. Dies ist möglich, weil die allgemeine UVP-Vorprüfung (siehe Anlage), zum Ergebnis kommt, dass keine besonderen Empfindlichkeiten der Schutzgüter bestehen. Das Vorhaben entspricht den Vorgaben der Regional- und Landesplanung, so dass keine UVP-Pflicht ausgelöst wird. Diese UVP-Vorprüfung ist gem. UVPG aufgrund der Größen des geplanten Lebensmittelmarkts und des Hotels mit bis zu 120 Zimmern erforderlich.

## 2. Lage und Beschreibung des Planungsgebietes

### 2.1 Lage des Planungsgebietes

Das Planungsgebiet liegt direkt westlich des Puchheimer Bahnhofs in der Stadt Puchheim. Der Geltungsbereich umfasst das Flurstück 1442/7 und Teilflächen der angrenzenden Grundstücke mit den Fl.Nrn. 1442/5 und 1442/23 sowie 1442/45 bis /47 im Bereich des Alois-Harbeck-Platzes zwischen Allinger Straße, Josefstraße und Bahnstrecke München-Buchloe (5520) bzw. Bahnlinie S4 sowie mit den öffentlichen Verkehrsflächen zahlreiche Straßengrundstücke. Er erstreckt sich auf ca. 2,33 ha, wobei der Bereich des Vorhaben- und Erschließungsplans ca. 1,96 ha umfasst. Er umfasst zugunsten einer Neugestaltung auch die an das Baugrundstück angrenzenden öffentlichen Fußwegflächen im Bereich der Josefstraße und der Allinger Straße.



Abb. 1: Lage des Plangebietes in rot (Ausschnitt TK25)

### 2.2 Nutzungen und Gebäudebestand

Das Planungsgebiet umfasst vier größere Bestandsgebäude: das Wohn- und Geschäftshaus im Norden des Platzes sowie zwei längliche Gebäude im Westen und ein quadratisches Gebäude im Osten. Dabei handelt es sich vorrangig um Wohngebäude, wobei die Erdgeschosslagen von Geschäften und Gastronomie genutzt werden.

Der Alois-Harbeck-Platz ist im Bestand um ca. 1,5 m gegenüber dem umliegenden Gelände erhöht und von einer Tiefgarage unterbaut, die derzeit von Osten zwischen den Gebäuden über eine Rampe erschlossen wird. Hier befindet sich auch ein größerer Parkplatz, der sowohl von der Josefstraße als auch von der Allinger Straße aus angefahren werden kann.

Baumbestand findet sich vor allem in einem Grünstreifen entlang der Josefstraße im Norden und Westen des Geltungsbereichs, an der Grundstücksgrenze zur Bahnanlage sowie in Form von jüngeren Bäumen als Begrünung der Parkflächen bzw. des zentralen Platzes. Es handelt sich vorrangig um Linden, Hainbuchen und Ahorne sowie zur Bahnanlage hin um ältere

Pappeln, an der Allinger Straße finden sich in Bahnhofsnähe auch Robinien. Ein den Wohngebäuden zugeordneter Spielplatz findet sich im nordwestlichen Bereich auf der Gehölzfläche an der Josefstraße.



*Abb. 2: Lage des Plangebietes (Ausschnitt TK25) Luftbild aus dem Jahr 2018 (Bayerische Vermessungsverwaltung)*

### **2.3 Verkehrliche Anbindung**

Über die Allinger Straße und die Post-/Adenauerstraße ist das Gebiet an die Kreisstraße FFB11 und die St 2069 angebunden. Im weiteren Verlauf ist über die St 2069 auch die B2 (München – Augsburg) erreichbar.

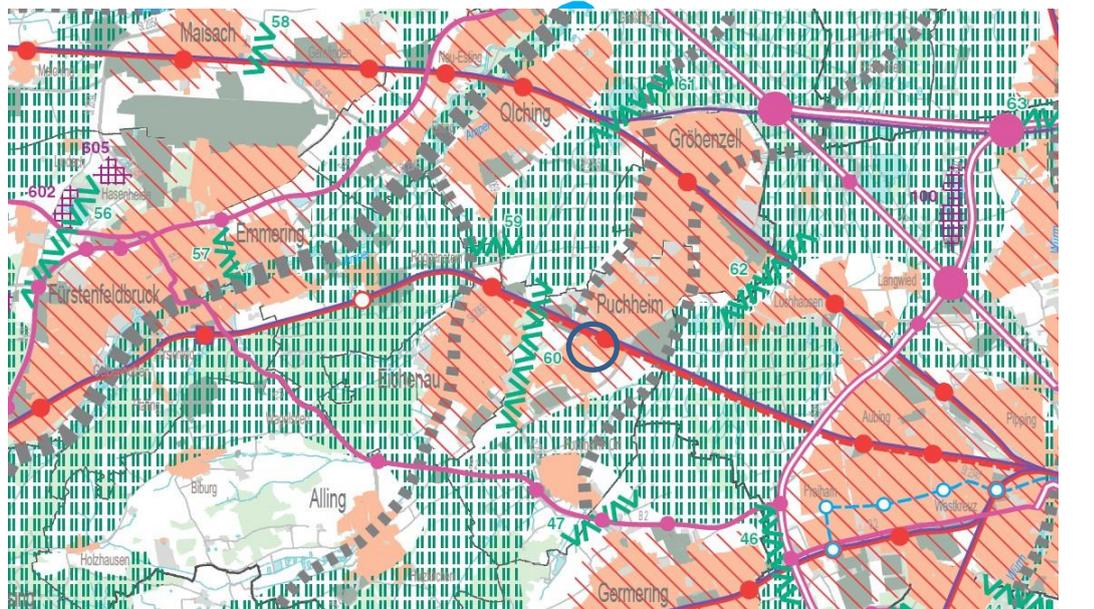
Über den Bahnhof Puchheim besteht in ca. 200 m Entfernung ein unmittelbarer Anschluss an das S-Bahnnetz München mit den Linien S4 und zu Stoßzeiten zusätzlich die S20. Des Weiteren verkehren zahlreiche Buslinien, darunter ein Expressbus nach Moosach (Linie X80 sowie die Linien 830, 832, 853, 854, 855 sowie ab 12.12.2021 auch die Linie 862).

Zahlreiche Einkaufsmöglichkeiten, Gastronomie, medizinische Versorgung sowie öffentliche Einrichtungen wie Kitas, Kindergärten und Schulen sowie Rathaus und Stadtbibliothek und weitere kulturelle Einrichtungen finden sich in fuß- und radläufiger Entfernung. Hierfür wird vor allem auch die Fuß- und Radwege-Unterführung von der Allinger zur Lochhauser Straße genutzt, die den Ort beidseitig der Bahnstrecke zentral verbindet.

### 3. Planungsrechtliche Voraussetzungen

#### 3.1 Regional- und Landesplanung

Gemäß Regionalplan der Region München (14) vom April 2019 liegt das Planungsgebiet im Hauptsiedlungsbereich. Diese Flächen kommen besonders für die Siedlungsentwicklung in Betracht. Weitere zeichnerische Darstellungen sind nicht betroffen, da sie deutlich außerhalb des Geltungsbereichs liegen. Die Stadt Puchheim ist im Regionalplan als Grundzentrum festgelegt.



I. Festlegungen der Regionalplanung

II. Bestehende Nutzungen und Festsetzungen

a) Zeichnerisch verbindliche Darstellungen



Abb. 3: Auszug aus dem Regionalplan (Planungsgebiet: blau), Karte 2 Siedlung und Entwicklung, Legende in Auszügen wiedergegeben

Die Siedlungsentwicklung soll flächensparend erfolgen (B II, G 1.2), es sollen kompakte, funktional und sozial ausgewogene Strukturen geschaffen werden (G 1.6). Dabei ist die wohnbauliche und gewerbliche Entwicklung aufeinander abzustimmen (Z 1.4) sowie die verkehrliche Erreichbarkeit, möglichst im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), zu beachten (Z 1.7). In zentralen Orten, an Schienenhaltepunkten und in den Hauptsiedlungsbereichen ist eine

verstärkte Siedlungsentwicklung zulässig (Z 2.3). Bei der Siedlungsentwicklung sind die Möglichkeiten der Innenentwicklung vorrangig zu nutzen (A I, Z 4.1).

Gemäß Ziel A I, Z 2.2 sind bei Bebauungsplänen ab 50 Wohneinheiten Flächenanteile für preisgedämpften, geförderten Wohnungsbau vorzusehen (z.B. Einheimischenmodelle, sozialgerechte Bodennutzung). Es sollen nachhaltige, zukunftsfähige Strukturen der Daseinsvorsorge und der Erreichbarkeit entwickelt werden sowie Bedürfnisse älterer Menschen verstärkt berücksichtigt werden (G 2.3). Bestehende und zu schaffende Infrastrukturen sollen effektiv genutzt werden (G 1.4).

In Bezug auf Einzelhandel und Versorgung sind als Ziele zu finden, dass auf raumverträgliche Versorgungsstrukturen zu achten ist sowie eine integrierte, wohnortnahe Versorgung, vor allem mit Gütern des täglichen Bedarfs in allen Gemeinden anzustreben ist (B IV, 3 Z 3.1 und 3.2).

Gemäß Landesentwicklungsprogramm (LEP 2020) 5.3.1 (Z) sollen Flächen für Einzelhandels-großprojekte in der Regel nur in zentralen Orten sowie abweichend in Grundzentren mit bestehenden Versorgungsstrukturen in dieser Bedarfsgruppe ausgewiesen werden. Bei der geplanten Verkaufsfläche handelt es sich gemäß Regelvermutung nach § 11 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 BauNVO zwar um einen großflächigen Einzelhandelsbetrieb. Allerdings sind Nahversorgungsbetriebe bis 1.200 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche in allen Gemeinden landesplanerisch zulässig. Die Ausweisung soll in städtebaulich integrierter Lage (LEP 2013, 5.3.2) mit einer den örtlichen Gegebenheiten entsprechenden Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr erfolgen. Hierdurch soll die Funktionsfähigkeit der zentralen Orte sowie die verbrauchernahe Versorgung der Bevölkerung nicht wesentlich beeinträchtigt werden. Zur weiteren Beurteilung kommt dem Gesichtspunkt der Auswirkungen erhöhte Bedeutung zu. Diese können ggf. Anhaltspunkte für eine Widerlegbarkeit der Regelvermutung sein.

Die Risiken durch Hochwasser sollen soweit als möglich verringert werden. Hierzu sollen die natürliche Rückhalte- und Speicherfähigkeit der Landschaft erhalten und verbessert, Rückhalteräume an Gewässern freigehalten sowie Siedlungen vor einem hundertjährigen Hochwasser geschützt werden. (LEP 2018, 7.2.5 (G))

### 3.2 Rechtswirksamer Flächennutzungsplan

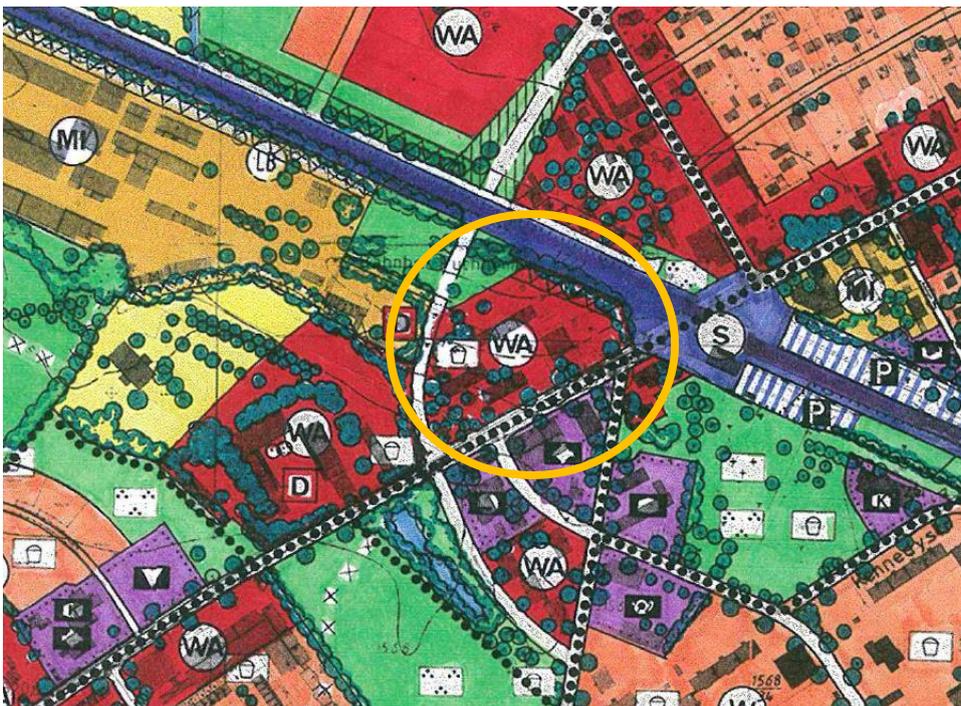


Abb. 4: Auszug aus dem rechtsgültigen Flächennutzungsplan 1998

Im rechtswirksamen Flächennutzungsplan aus dem Jahr 1998 wird der Geltungsbereich neben den Bahnanlagen als Allgemeines Wohngebiet dargestellt. Die mögliche Unterquerung der Bahnstrecke durch Verlängerung der Josefstraße wird bereits dargestellt. Begleitend liegen nicht näher definierte Grünflächen im Norden des Geltungsbereichs. Zudem ist entlang der Allinger Straße eine wichtige Fuß- und Radwegeverbindung dargestellt.

Da es sich um einen Bebauungsplan der Innenentwicklung im beschleunigten Verfahren handelt, wird die Flächennutzungsplandarstellung im Anschluss berichtigt. Dabei erscheint im Hinblick auf die Mischung zwischen Wohnnutzung einerseits und gewerblicher Nutzung, weiteren Läden und Dienstleistungsbetrieben, Hotel sowie Gastronomie andererseits eine Änderung und Darstellung als Mischgebiet (MI) oder gemischte Baufläche (M) angebracht. Der Bereich des Lebensmittelmarkts wird künftig als Sondergebiet (SO) dargestellt.

### **3.3 Rechtsverbindlicher Bebauungsplan**

Es gibt für den Geltungsbereich den rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 9A als Urplan von 04.01.1974, der am 09.10.2003 erneut ausgefertigt wurde. Dieser setzt ein Allgemeines Wohngebiet (WA) mit einer max. GRZ von 0,18 und GFZ von 0,6 fest und definiert die Bauräume für die Bestandsgebäude mit einem, drei oder sechs Vollgeschossen, die von privaten Grünflächen und Stellplätzen umgeben sind. Darüber hinaus sind die Straßenverkehrsflächen sowie der nördliche Stich als mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belastende Privatstraße festgesetzt. In diesem Bebauungsplan wurden aus städtebaulichen Gründen Abweichungen von den Abstandsflächen zugelassen.

Zudem ist der Hinweis auf eine ehemalige Hausmülldeponie der LHM als Altlastenverdachtsfläche enthalten.

### **3.4 Fachgesetze und berührte Fachplanungen**

Im Geltungsbereich befinden sich keine gesetzlich geschützten Flächen nach Naturschutz- oder Waldrecht. Aufgrund des vorhandenen Baumbestandes sind aber möglicherweise artenschutzrechtliche Bestimmungen gemäß §44 BNatSchG betroffen, die im Rahmen einer speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) untersucht wurden.

Der südliche Bereich des Geltungsbereichs sowie der nördliche Rand liegen im vorläufig gesicherten Überschwemmungsgebiet (HQ 100) von Starzelbach, Ascherbach und Gröbenbach (Amtsblatt des Landkreises Fürstentfeldbruck vom 15.07.2019, s. Abb. 5.1 & 5.2). Ab dem 12.01.2023 gilt das Überschwemmungsgebiet aufgrund des Ablaufs der gesetzlichen Fristen nicht mehr als vorläufig gesichertes Überschwemmungsgebiet. Dadurch entsteht Übergangsweise ein faktisches Überschwemmungsgebiet nach § 78b WHG bis das Festsetzungsverfahren des Überschwemmungsgebiets abgeschlossen ist und die Überschwemmungsgebietsverordnung rechtskräftig ist. Sobald das Überschwemmungsgebiet durch die Verordnung festgesetzt ist, gilt, dass die Errichtung von baulichen Anlagen gemäß §78 WHG grundsätzlich untersagt ist. Solche Anlagen können daher nur im Einzelfall zugelassen werden und bedürfen stets einer wasserrechtlichen Genehmigung.

Bau- oder Bodendenkmäler finden sich im Geltungsbereich selbst nicht. Direkt benachbart an der Josefstraße steht mit Nr. 7 ein denkmalgeschütztes, ehemaliges Direktionsgebäude (Nr. D-1-79-145-8: Direktions- und Bürogebäude der Fabrik für Hausmüllverwertung, jetzt Mietshaus, dreigeschossiger Ziegelbau mit Kreuzgiebel und ausgebautem Dachgeschoss, in reduziert-historisierenden Formen mit Jugendstilelementen von 1898).

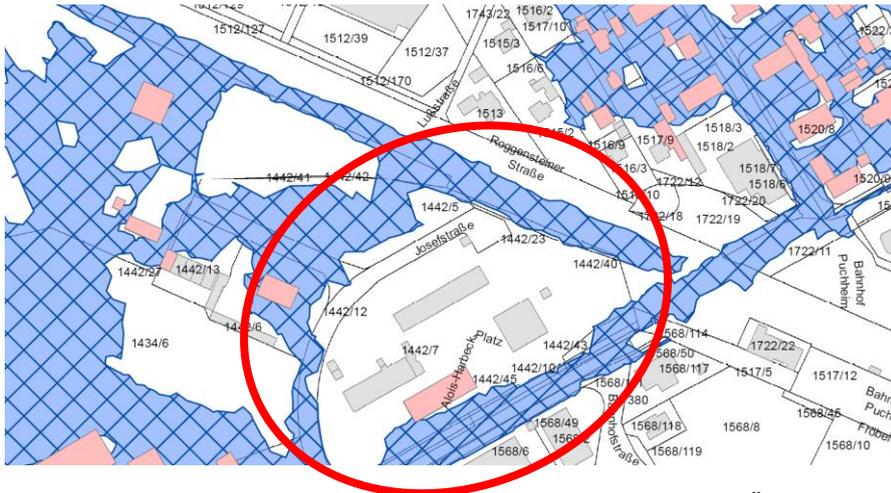


Abb. 5.1: Auszug aus Detailkarte 8 „Entwurf: Festsetzung Überschwemmungsgebiets Gew. III Gröbenbach, Starzelbach, Ascherbach“ (WWA München, 2023)

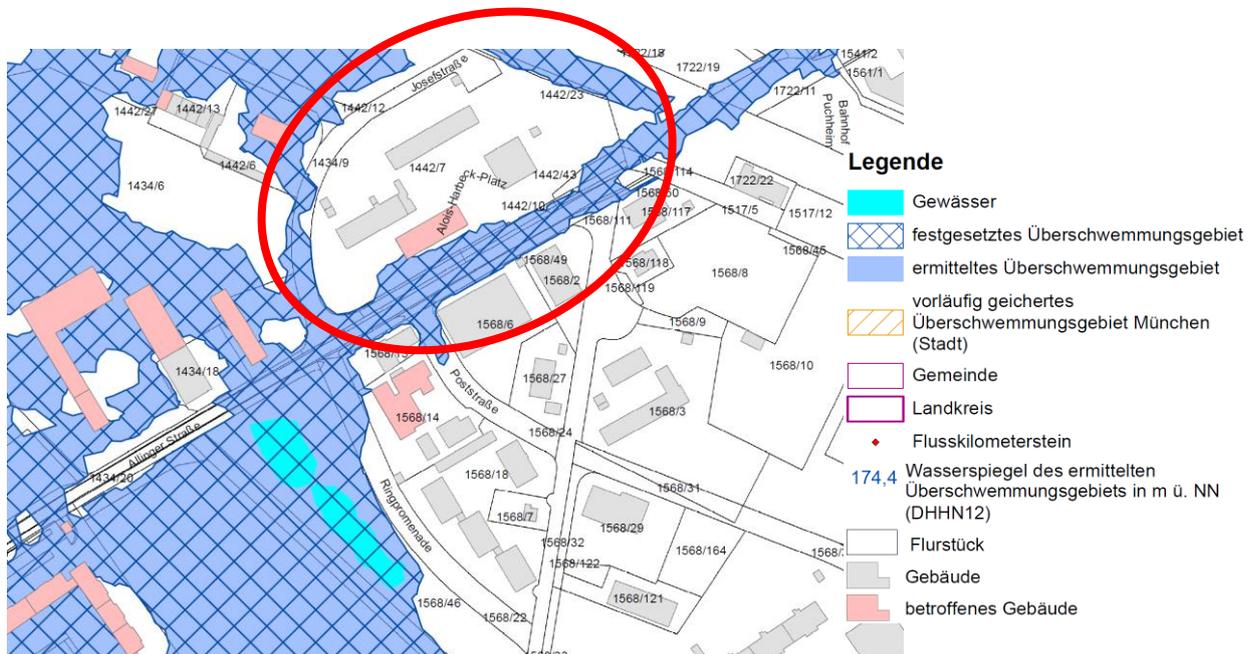


Abb. 5.2: Auszug aus Detailkarte 15 „Entwurf: Festsetzung des Überschwemmungsgebiets Gew. III Gröbenbach, Starzelbach, Ascherbach“ (WWA München, 2023)

## **4. Städtebauliches Konzept**

### **4.1 Städtebau**

Der Alois-Harbeck-Platz mit seinen raumbildenden Gebäuden wird insgesamt neu gestaltet. Das sechsgeschossige Wohn- und Geschäftshaus im Norden des Platzes bleibt erhalten, alle anderen Gebäude sollen abgerissen und durch Neubauten ersetzt und teilweise vergrößert werden. Das zentrale Gebäude wird gleichzeitig saniert werden. Somit wird eine neue Platzgestaltung und Raumbildung in der Stadtmitte ermöglicht, für die im vorhabenbezogenen Bebauungsplan die Rahmenbedingungen festgesetzt werden. Dabei werden künftige großflächigere Nutzungen im Süden an der Allinger Straße zum Bahnhof hin konzentriert. Hier werden u.a. ein Lebensmittelvollsortimenter sowie ein Beherbergungsbetrieb (Aparthotel) entstehen. Die oberen Stockwerke werden ansonsten vorrangig für Wohnen genutzt, im Erdgeschoss sollen sich auch in den anderen Gebäuden kleinere Läden und Gastronomie ansiedeln. Die zulässigen Gebäudehöhen entsprechen der zentralen Lage im Stadtzentrum und orientieren sich an denen in der weiteren Umgebung. Sie sind gestaffelt festgesetzt, mit maximal 7 Vollgeschossen als nördlichen Hochpunkt in der zentralen Ortslage, i.d.R. aber mit fünf bis sechs Vollgeschossen. Nur der geplante Lebensmittelvollsortimenter im südlichen Teil sowie untergeordnete Anlagen wie die Anlieferung bleiben eingeschossig. Die neue Anordnung der Gebäude berücksichtigt auch Sichtbezüge zur neu entstehenden Stadtmitte Puchheim im Südosten. (vgl. Schnitte und Analysen im Vorhaben- und Erschließungsplan).

Auch bei der Freiflächengestaltung und Durchwegung sind größere Veränderungen geplant. Neben der neuen Bebauung wird der zentrale Platz umgestaltet und einige Fuß- und Radwege verlegt bzw. neu geschaffen. Auch werden zusätzliche Parkflächen im Westen und eine Tiefgarage im Osten des Planungsgebiets vorgesehen.

### **4.2 Grünordnung**

Durch die umfangreiche Umgestaltung des Gebietes können nur zum Teil und vor allem randlich Grünstrukturen und Baumbestand erhalten werden. Daher muss auch ein Teil der Grünflächen neu angelegt werden. Somit wurde zunächst das Augenmerk auf Erhalt und Sicherung wertgebenden Baumbestandes vor allem entlang der Josefstraße gelegt, der teilweise auch von Bedeutung für den Artenschutz ist, indem er Brutvögeln und Fledermäusen Lebensraum bietet. Der ebenfalls wertvolle Pappelbestand entlang der Bahnstrecke weist wegen zunehmenden Alters eine für Pappeln typische, erhebliche Bruchgefahr mit möglichen Folgen für die Sicherheit des Bahnverkehrs auf und kann daher sowie aufgrund einer erforderlichen Leitungsverlegung nicht erhalten werden. Im Rahmen der Variantenprüfung wurde vorab ein Baumbestandsplan erstellt und die erforderlichen Fällungen aufgezeigt. Letztlich müssen insgesamt 81 Bäume gefällt werden; zusätzlich werden mind. 7 größere Bäume sowie 3 Kleinstbäume (Fächer-Ahorn) verpflanzt. Im Gegenzug sind umfangreiche Neupflanzungen geplant. Im Geltungsbereich des Bebauungsplans sind 60 neue Bäume geplant, weitere werden aus Platzgründen an anderer Stelle im Stadtgebiet vorgesehen.

Im Rahmen der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung wurden hinsichtlich des ermittelten Quartierpotentials Vermeidungsmaßnahmen (siehe Kap. 5.4) definiert, die in die Festsetzungen einfließen. Im Weiteren werden randlich neue Grünflächen und -streifen geschaffen und durch Gehölzpflanzungen definiert. Für die umfangreichen Neubauten wird schließlich auch ein hohes Maß an Dachbegrünung der Flachdächer festgesetzt, die auf allen neuen Gebäudeteilen erfolgt. Bei fensterarmen Fassaden wird zusätzlich eine Fassadenbegrünung gefordert. Im Norden des Planungsgebiets soll darüber hinaus wieder ein größerer Spielplatz und zusätzlich ein Kleinkinderspielplatz geschaffen werden. Auch für die Neugestaltung der Platzfläche werden Mindestanforderungen für größere Grünanteile definiert. Die nähere Ausgestaltung wird im Freiraumplan dargestellt.

### **4.3 Verkehrliche Erschließung**

Durch die Lage des Geltungsbereichs zwischen den Ortsstraßen Josefstraße und Allinger Straße sind keine neuen Verkehrsflächen erforderlich. Im Süden und Westen werden Zufahrtbereiche verlegt bzw. geschlossen sowie im Norden die bestehende Erschließung zum Wohngebäude beibehalten. Über diesen künftigen Eigentümerweg erfolgt auch die Zufahrt zur neuen Tiefgarage im Nordosten (neue Tiefgaragen-Rampe), die allen Nutzern der Tiefgaragen-Stellplätze wie Hotelgäste oder je nach Stellplatznachweis weiteren Nutzern offen steht. Auch eine mögliche künftige Fortführung von der Josefstraße mit Unterquerung der Bahnstrecke im Norden, die im Flächennutzungsplan dargestellt ist, wird als Hinweis berücksichtigt, wobei eine Umsetzung der Unterquerung nicht Teil der Planung ist. Auf der Westseite der Josefstraße soll im Zuge der Umsetzung der Planung anstelle der dort abgestellten Fahrzeuge auf der Verkehrsfläche ein 2 m breiter Gehweg erstellt werden, um die geplante Kindertagesstätte an der Josefstraße 19 auch von Westen her fußläufig anzubinden. Die effektiv nutzbare Straßenbreite bleibt durch diese Maßnahme unverändert.

Im Rahmen der Neugestaltung soll auch die Allinger Straße im Bereich des Plangebietes berücksichtigt werden. Hierfür wurde ein Konzept vom Verkehrsplanungsbüro Vössing Ingenieure erarbeitet und die Anordnung von Parkplätzen, Fahrbahn sowie Fuß- und Radwegen geprüft, um sichere Querungsmöglichkeiten zu gewährleisten. Die Mittelinsel mit den Schrägparkplätzen wird beibehalten, allerdings ist die Ausweisung der Allinger Straße zwischen der Josefstraße und Am Grünen Markt als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit Tempo 20 geplant (bisher Tempo 30). Dies ist für zentrale städtische Bereiche mit hohem Fußgängeraufkommen und überwiegenden Aufenthaltsfunktionen besonders geeignet. Der Radverkehr kann dann sicher auf der Fahrbahn geführt werden. Und auch die Aufenthaltsqualität und Sicherheit entlang der Allinger Straße steigt durch die geplante Tempobeschränkung und die offene Fassadengestaltung des Lebensmittelvollsortimenters.

Auswirkungen auf den Verkehrsfluss durch die Ansiedlung des Vollsortimenters sowie des Beherbergungsbetriebs (Aparthotel) und der zusätzlichen Wohnnutzung wurden ebenfalls im Rahmen des Verkehrsgutachtens von Vössing Ingenieure (s. Anlage) geprüft und als verkehrlich unproblematisch nachgewiesen. Bei unveränderter Beibehaltung des Straßennetzes wurde an den untersuchten Knotenpunkten die Leistungsfähigkeit nachgewiesen, es werden sich lediglich an der Kreuzung Josefstraße/Allinger Straße /Ringpromenade die Wartezeiten unwesentlich verändern. Im Falle einer späteren Realisierung der nördlich angedachten Bahnunterführung zur Lußstraße wären ggf. Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsqualität erforderlich.

Von zentraler Bedeutung ist neben der Schaffung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs an der Allinger Straße die Sicherung der öffentlichen Durchgängigkeit des Alois-Harbeck-Platzes von Südost nach Nordwest für den nicht-motorisierten Verkehr. Hierfür werden Gehrechte für die Öffentlichkeit gesichert. Infolge der geplanten Rampen ist eine Durchfahrt auch für Radfahrer möglich. Durch diese und einen Aufzug wird der Platz barrierefrei erschlossen. Umfangreiche oberirdische Fahrradabstellmöglichkeiten, zum Teil überdacht, sowie die leichtere Zugänglichkeit des Platzes erhöhen insgesamt die Fahrradfreundlichkeit und fördern somit den nicht motorisierten Individualverkehr.

Die Stellplätze für Wohnen und Beherbergungsbetrieb sowie Mitarbeiter anderer Betriebe werden in den der Tiefgaragen untergebracht. Hierfür wird eine neue Tiefgarage geplant. Oberirdisch werden im Wesentlichen Stellplätze für den Lebensmittel-Vollsortimenter und die weiteren Läden mit Kundenverkehr sowie der Gastronomie zur Verfügung stehen. Geplant ist auch ein Carsharing-Stellplatz. Berücksichtigt werden in der Tiefgarage wie auch oberirdisch Lademöglichkeiten für Elektroautos sowie am Lebensmittelvollsortimenter mind. zwei Behinderten- sowie zwei Mutter-Kind-Stellplätze. In der Tiefgarage werden aktuell in der Entwurfsplanung drei Behinderten-Stellplätze berücksichtigt.

Bei der Ausfahrt aus der Anlieferung ergeben sich bei 30 km/h auf der Josefstraße keine Einschränkungen der Sichtverhältnisse. Für die Ausfahrt vom Parkplatz des Vollsortimenters wird eine Rücknahme der Stellplätze entlang der Josefstraße um jeweils 6-8 m über die Ausrundung der Ausfahrt hinaus erforderlich. Auch die Einmündung der Josefstraße in die Allinger

Straße bedingt keine Änderungen. Die freizuhaltenden Sichtdreiecke werden im Bebauungsplan als Hinweis mit aufgenommen und im Freiraumplan entsprechend berücksichtigt, wenngleich diese an der Einmündung Josefstraße ausschließlich auf der Verkehrsfläche zu liegen kommen.

#### **4.4 Immissionsschutz**

Durch die Lage an der Bahnstrecke bestehen im Gebiet Schall- und Erschütterungsimmissionen durch den Zugverkehr. Daher sind die nordöstlichen Gebäude sowie weitere Fassaden in lärmangepasster Bauweise und entsprechender Grundrissgestaltung zu errichten und für die Freiräume sind Schallschutzwände in beschränkter Höhe berücksichtigt. Diese Möglichkeit betrifft das Gebäude 6 für einen möglichen Dachgarten sowie die Außenanlagen zur Bahn hin mit dem Spielplatz im Norden sowie entlang der nordöstlichen Außengrenze der Tiefgarage im Rahmen der Einfriedungsregelung gem. Festsetzung C.4.-7. Details wurden durch vorliegende Immissionsgutachten ermittelt (s. Anhang). Aufgrund der geplanten gemischten Nutzung wurde dabei der Schutzbedarf im Plangebiet vergleichsweise dem eines Mischgebietes zugrunde gelegt. Demnach wurden durch die Verkehrsrgeräusche an zahlreichen Fassaden Überschreitungen der Orientierungswerte tags und noch stärker nachts ermittelt, auch wenn für den Alois-Harbeck-Platz selbst aufgrund der geschlossenen Bebauung im Osten mit Verbesserungen zu rechnen ist. Auch für den voraussichtlichen Gewerbelärm werden Vorkehrungen festgesetzt, z.B. die Begrenzung der Anlieferungszeit, Parkplatznutzung des Lebensmittelmarktes sowie der Freischankflächen auf die Tageszeit bis max. 22 Uhr sowie bauliche Vorkehrungen für die Einhausung der Tiefgaragenrampe am Ende des Eigentümerwegs. Im Zusammenhang mit bestehenden Immissionen wird auf die nah gelegene Pfarrkirche und das Pfarrheim St. Josef u.a. mit Geläut der Kirchenglocken hingewiesen. Aus Gründen des Immissionsschutzes der Wohnungen im Bauteil 2 ist eine Nutzungsaufnahme erst nach Errichtung der den Platz zur Bahn hin abschirmenden Gebäude möglich.

Durch das vorliegende erschütterungstechnische Gutachten des Büros Müller-BBM GmbH wurden bauliche Vorkehrungen hinsichtlich Erschütterungen durch die Bahnstrecke ermittelt und als Festsetzungen im Bebauungsplan berücksichtigt (s. Kap. 5.3).

Darüber hinaus wurden auch Bodenuntersuchungen hinsichtlich Altlasten durchgeführt, um entsprechende Gefahren bzw. die Notwendigkeit von Bodenaustausch abschätzen zu können (s. Kap. 5.3). Die zu überplanende Fläche ist im Altlastenverdachtskataster des Landratsamtes als Altlast im Sinne des § 2 Abs. 5 BBodSchG vermerkt, sie befindet sich innerhalb der ehemaligen „Planie-Fläche“.

#### **4.5 Hochwasserschutz, Grund- und Niederschlagswasser**

Vor allem der südliche Bereich des Geltungsbereichs, aber auch Randbereiche im Norden und Westen liegen im vorläufig gesicherten/faktischen Überschwemmungsgebiet (HQ 100) von Starzelbach, Ascherbach und Gröbenbach (Amtsblatt des Landkreises Fürstfeldbruck vom 15.07.2019). Betroffen ist das Bestandsgebäude bzw. der Neubau von Baukörper 1 sowie das angrenzende Bauland und auch das Technikgebäude im Norden. Gemäß § 78 WHG sind bauliche Veränderungen hier grundsätzlich zunächst untersagt, in jedem Fall wasserrechtlich genehmigungspflichtig und können ausnahmsweise zugelassen werden, wenn die erforderlichen Nachweise, u.a. zum Retentionsraumausgleich und zur angepassten Bauweise vorgelegt werden. Dies ist in einem wasserrechtlichen Genehmigungsverfahren nachzuweisen und mit den Fachbehörden abzustimmen. Hierzu erfolgte bereits eine Vorabstimmung mit der zuständigen Unteren Wasserbehörde am Landratsamt Fürstfeldbruck sowie dem Wasserwirtschaftsamt München als Fachbehörde. Im Gutachten zum Bauen im vorläufig gesicherten Überschwemmungsgebiets des Büros Nickol + Partner GmbH vom 23.11.2021 werden auch die Retentionsflächen bilanziert. Im Ergebnis entstehen durch die geplanten, tiefer liegenden Parkplätze im Südwesten des Grundstücks und die neuen, ebenfalls tiefer liegenden Grundstücksausfahrten deutlich größere Überschwemmungsflächen als bisher, mit deutlich größerem Retentionsvolumen. Nötigenfalls kann zusätzlich die Spielplatzfläche nördlich des Eigentümerwegs mit entsprechenden Absenkungen modelliert werden, um zusätzlichen Retentionsgewinn zu erzielen.

Extremereignisse können aber ggf. auch über die gesicherten Grenzen hinaus gehen. Für den betroffenen Baulandbereich wurden im HQ100- sowie Extrem-Fall Einstauhöhen prognostiziert, die 0,1 m nicht überschreiten. Diese Höhe ist beim Lebensmittel-Vollsortimenter berücksichtigt, der Fußboden ist auf 20 cm über dem bisherigen Bestandsniveau geplant. Für den Beherbergungsbetrieb (Aparthotel) sind keine besonderen Vorkehrungen erforderlich, da es außerhalb des HQ-100 Bereichs zum Liegen kommt. In der vorliegenden Bebauungsplanung und der Vorhaben- und Erschließungsplanung sind die Zufahrten und Zugänge jeweils außerhalb des Überschwemmungsgebiets situiert. Gegen Starkregen werden laut Erklärung der Vorhabenträgerin entsprechende Gefälle und Ableitungen vorgesehen. Zusätzlich wird auf die Empfehlungen des Staatsministeriums für Umwelt und Verbraucherschutz zur wassersensiblen Siedlungsentwicklung ([https://www.stmuv.bayern.de/themen/wasserwirtschaft/abwasser/wassersensible\\_siedlungsentwicklung/index.htm](https://www.stmuv.bayern.de/themen/wasserwirtschaft/abwasser/wassersensible_siedlungsentwicklung/index.htm)) hingewiesen. In der Planung sind dabei Flächen für eine Dachbegrünung mit Speicher- und Pufferwirkung für den Rückhalt von Niederschlägen vorgesehen. Auch auf der Geländefläche werden deutlich mehr Flächen als im Bestand begrünt. Auch wenn diese teilweise unterbaut sind, tragen sie somit zu einer Speicherung und höheren Verdunstungsleistung bei. Ansonsten erfolgt im Wesentlichen keine Ableitung, sondern eine Versickerung des Wassers über Rigolen (s. unten), so dass auch diesbezüglich ein Beitrag zum Rückhalt des Wassers in der Fläche geleistet wird. Für die Planung der Dach- und Fassadenbegrünung wird auf die Broschüre des Bundesamts für Naturschutz „Dach- und Fassadenbegrünung – neue Lebensräume im Siedlungsbereich Fakten, Argumente und Empfehlungen (2019)“ hingewiesen (<https://www.bfn.de/sites/default/files/BfN/service/Dokumente/skripten/skript538.pdf>).

Das mittlere Grundwasserniveau kann gemäß der Fachgutachten bei ca. 2,4 m unter Geländeoberkante angenommen werden, d.h. ca. 517,5 m ü. NN, so dass die geplante Tiefgarage und Kellergeschosse ins Grundwasser einbinden werden. Im o.g. Gutachten des Büros Nickol + Partner GmbH vom 23.03.2020 wurde daher der bauzeitliche Aufstau und der permanente Einfluss der Baukörper auf die Grundwassersituation abgeschätzt. Im Ergebnis wurde dieser bauzeitlich wie permanent als tolerierbar eingestuft und liegt dauerhaft unterhalb von 10 cm, so dass keine Beeinträchtigung von Nachbarbebauungen zu erwarten sind. Es wird aber empfohlen, zur Beweissicherung zwei Beobachtungsmessstellen für die Bauzeit einzurichten.

Gemäß Stellungnahme des Ingenieurbüros R. Sellmaier vdi vom 13.08.2020 kann die Niederschlagswasserversickerung aufgrund der äußeren Bedingungen wie Auffüllungen, der Lageteilweise im Überschwemmungsgebiet und den Grundwasserhöhen nicht regelkonform ausgelegt werden. In Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt ist die Versickerung daher technisch zu realisieren: Die Versickerung soll unter der Vorgabe, dass im Bereich der Versickerungsanlage, einschließlich des 45° Versickerungskegels die Auffüllungen komplett entfernt und durch unbedenkliches Material ersetzt werden, flächig mit einem Rigolensystem in 3 Bereichen erfolgen. Weitere Details auch bzgl. Bauwasserhaltung sind ebenfalls mit dem Wasserwirtschaftsamt abzustimmen und im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens festzulegen.

#### **4.6 Technische Ver- und Entsorgung, Feuerwehr**

Durch die Lage im Innenbereich sind die Anschlüsse für Ver- und Entsorgung weitgehend vorhanden. Im Zuge der Straßenumbauten sind ggf. Ergänzungen einfacher durchführbar. Erforderliche Nebengebäude außerhalb der Hauptgebäude, wie Gebäude für Müll, Fahrräder, eine Trafostation und ein Technikgebäude (BHKW), werden entsprechend berücksichtigt. Zusätzlich werden einige Räume für Fahrräder in der Tiefgarage bzw. für Müll in den Kellergeschossen vorgesehen.

Im Planungskonzept berücksichtigt ist die öffentliche Passage von der Allinger Straße auf den Platz sowie die ausreichende Erschließung über den Eigentümerweg im Norden von der Josefstraße. Beide sind auch als Feuerwehzufahrten freizuhalten. In diesem Zusammenhang wird auf das vorliegende Brandschutz-Grobkonzept von m&m Brandschutz vom Mai 2020 verwiesen. Gemäß dem Konzept sind die in Abb. 6 dargestellten Feuerwehr-Anfahrtsflächen erforderlich. Ansonsten erfolgt die Rettung gebäudeintern über zweite Fluchtwege. Dabei sind an den Gebäuden 6 und 7 jeweils Fluchttreppen geplant, die Richtung Osten zur Bahn hin ent-

fluchten. Von der dortigen Grünfläche über der Tiefgarage sind im Vorhaben- und Erschließungsplan sowohl im Nordwesten als auch im Südosten jeweils Rampen auf das Geländeneiveau vorgesehen.

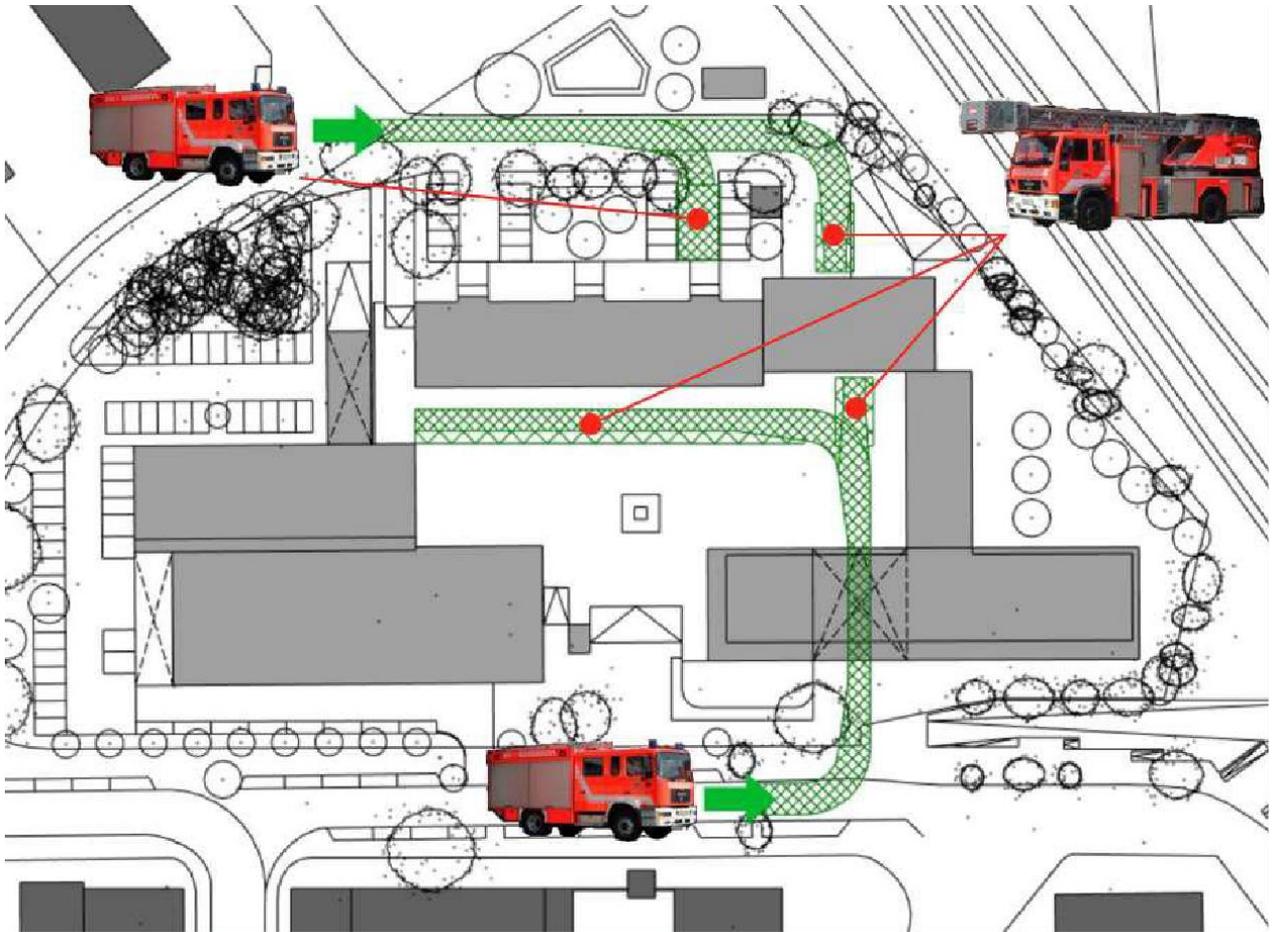


Abb. 6: Feuerwehr-Anfahrtsflächen (m&m Brandschutz Mai 2020)

## 5. Erläuterung der Festsetzungen und Hinweise

### 5.1 Bauliche Festsetzungen

#### Art der baulichen Nutzung, Bauweise

Die zulässige Art der Nutzung wird im Bebauungsplan differenziert festgesetzt und den Baukörpern zugeordnet. Eine Festsetzung der Gebietskategorie erfolgt nicht, da es sich um einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan handelt.

Es handelt sich neben Wohnen in den Obergeschossen insbesondere um den Vollsortimenter mit Backshop im Südwesten, dessen Anlieferung, Geschäfte im EG sowie den Beherbergungsbetrieb (Aparthotel) mit Gastronomie im Südosten. Diese Nutzungen fügen sich in das Stadtzentrum mit umliegenden öffentlichen und gewerblichen Nutzungen ein. Auch für die umliegenden Wohngebäude ist nur eine geringfügige Verschlechterung der schalltechnischen Situation zu befürchten, in mehreren Bereichen werden Verbesserungen prognostiziert. Details sind dem Schallgutachten der Müller-BBM GmbH vom 25.06.2020 zu entnehmen. Zusätzlich sind auf dem Alois-Harbeck-Platz bis zu zwei Freischankflächen sowie südlich der Gebäude Nr. 1 und 7 u.a. für den Backshop im Bereich des Vollsortimenters und die Gastronomie im Hotelgebäude je eine weitere zulässig.

Der Lebensmittelvollsortimenter wird auf unter 1.200 m<sup>2</sup>, der zugeordnete Backshop auf unter 50 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche beschränkt. Diese Größen wurden mit der zuständigen Landesplanungsbehörde bei der Regierung von Oberbayern vorabgeklärt, die keine Bedenken geäußert hat. Der geplante Standort liegt im Stadtzentrum von Puchheim unweit des Bahnhofs und damit in unmittelbarer Nähe zu öffentlichen Einrichtungen. Wesentliche Bevölkerungsanteile wohnen in fußläufiger Entfernung, so dass die wohnortnahe Grundversorgung eindeutig gestärkt wird. Das Vorhaben steht somit in Einklang mit den Zielen der Regionalplanung (s. Kap. 3.1). Auch für die Wohnnutzung in der Umgebung fügen sich die Nutzungen des Lebensmittelmarkts sowie auch des Hotels in die Bebauung ein, gleichzeitig wird das Nahversorgungsangebot für die derzeitigen Bewohner attraktiver.

Die Lage im Ortszentrum ermöglicht durch die vorhandene gute infrastrukturelle Anbindung somit grundsätzlich die Ansiedlung eines Vollsortimenters in dieser Größenordnung, allerdings ist die Durchmischung der Nutzungen Wohnen, Läden und nicht störende Gewerbe von zentraler Bedeutung für einen belebten Ortsbereich, so dass die Verkaufsfläche begrenzt wird und zugleich die Ansiedlung kleinerer Läden und nicht störender Gewerbe sowie Gastronomie im Umfeld möglich bleibt. Auch der Zielverkehr durch angrenzende Wohngebiete muss in zumutbarem Rahmen bleiben. Ein größerer Lebensmittelmarkt hätte zusätzlich nachteilige Auswirkungen auf die Versorgungsstruktur in Puchheim, was zu einer ungewollten örtlichen Konzentration der Versorgung und zu einer weiteren Verkehrszunahme und einer Erhöhung der Lärmimmissionen im Gebiet durch Anfahrts- und Parkierungslärm führen würde. Unter Berücksichtigung dieser Aspekte ist kein Verstoß gegen Art.15 Abs. 3 Ziffer b der EU-Dienstleistungsrichtlinie erkennbar.

Für das Wohnen werden im Durchführungsvertrag Anteile für preisgebundenen Wohnraum mit Belegungsrecht durch die Stadt definiert.

#### Maß der baulichen Nutzung

Die Bauräume werden für die einzelnen Gebäude festgesetzt, bzw. da diese vielfach angebaut werden sollen, zwei zusammenhängende Bauräume mit jeweils gestaffelten Vorgaben zum Maß der baulichen Nutzung als Baukörper definiert. Diese umschließen den innen liegenden Alois-Harbeck-Platz von Norden und Süden. Die Gebäude selbst werden gemäß Vorhaben- und Erschließungsplan teilweise aneinandergesetzt. Im Übergang zwischen Bauraum 5 und 6 richtet sich die zulässige Nutzung nach der tatsächlichen Gebäudegrenze zwischen den Bauteilen 5 und 6. Somit sind die Nutzungen des Bauraums 6 im schraffierten Bereich gem. Abb. 7 auch jenseits der Abgrenzung (Knödellinie) in Bauraum 5 zulässig, sofern Bauteil 6 tatsächlich in diesem Bereich zu liegen kommt.

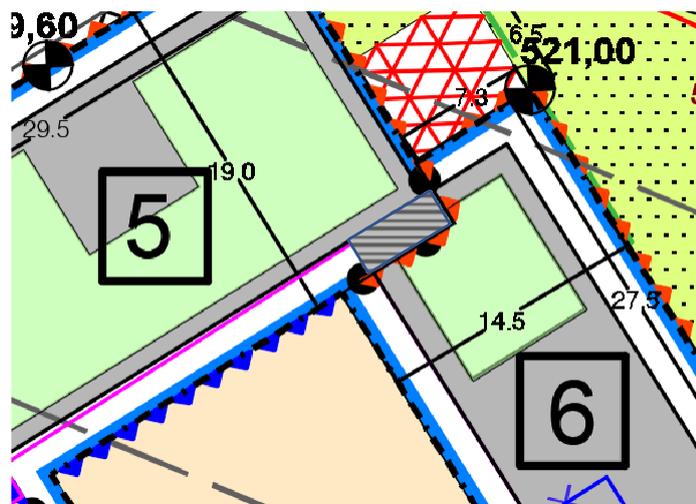


Abb. 7: schraffierter Bereich, in dem die Nutzung des Baukörpers 6 nach Norden über die Abgrenzung hinweg fortgeführt werden darf.

Für die einzelnen Baukörper werden die maximal zulässigen Grundflächen (GR), maximal zulässigen Geschossflächen (GF), maximal zulässige Zahl der Vollgeschosse (VG) sowie maximal

zulässigen Wandhöhen (WH) festgesetzt. Diese basieren auf dem Vorhaben- und Erschließungsplan, lassen aber noch geringfügig Spielraum für die Detailplanung.

Die festgesetzte GR für die Hauptgebäude beträgt insgesamt 5.200 m<sup>2</sup>. Dies entspricht einer GRZ von 0,32 bezogen auf das Bauland inkl. private Grundstücksfläche mit Pflanzbindung und Fläche zum Erhalt von Bäumen und Sträuchern. Eine Überschreitung durch Fluchttreppen an den östlichen Bauräumen ist zulässig. Für Anlagen gemäß § 19 Abs. 4 BauNVO, d.h. Stellplätze mit Zufahrten, Nebenanlagen und bauliche Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche wie beispielsweise die Tiefgarage, darf die GR jedoch bis zu einer Gesamt-GRZ von 0,80 überschritten werden. Die zulässige GRZ der Hauptgebäude entspricht damit ebenso wie die Überschreitungsmöglichkeiten den Vorgaben des § 17 BauNVO. Die Überschreitungsmöglichkeit der Gesamt-GRZ ist vor allem für die Platzfläche des Alois-Harbeck-Platzes, die neue Tiefgarage im Osten sowie die oberirdischen Stellplätze und das Technikgebäude sowie weitere Nebenanlagen erforderlich und dem zentralen Standort angemessen. Diese entspricht in der Summe zwar dem Anteil des über- bzw. unterbaubaren Baulandes, das sich abzüglich der festgesetzten Grundstücksflächen mit Pflanzbindung oder Flächen für die Erhaltung von Bäumen und Sträuchern ergibt. Da die Festsetzungen in den Flächen mit Pflanzbindung jedoch neben der TG-Unterbauung die Anlage von Wegen, des Spielplatzes und von Sitzbänken zulassen, sind in selbem Maße auch weitere unversiegelte Flächen im Bauland, herzustellen, die nicht unterbaut sind, z.B. vor den nicht dem Platz zugewandten Fassaden.

Die maximal zulässigen Geschossflächen (GF) werden zusätzlich festgesetzt, da sich das Maß der baulichen Nutzung nicht allein aus der zulässigen Grundfläche in Verbindung mit der maximalen Zahl der Vollgeschosse ergibt. So sind für die Berechnung der GR auch Flächen für Laubengänge und Balkone etc. relevant, nicht jedoch für die GF. Zudem ist im Bauteil 7 eine öffentliche Passage (u.a. als Feuerwehrdurchfahrt) freizuhalten. Auch das im obersten Stockwerk auf Gebäude Nr. 7 zurückgesetzte Terrassengeschoss ist in der reduzierten GF erkennbar. Die GF beträgt insgesamt 18.510 m<sup>2</sup>, was einer GFZ von 1,12 entspricht (wiederum bezogen auf das Bauland inkl. privater Grundstücksfläche mit Pflanzbindung und Fläche zum Erhalt von Bäumen und Sträuchern). Dies liegt unter dem für Allgemeine Wohngebiete sowie Mischgebiete zulässigen Orientierungswert der GFZ von 1,2 gemäß § 17 (1) BauNVO und ist für den zentralen Standort im Ortskern angemessen.

Die Stadt Puchheim verfügt über eine Satzung über abweichende Maße der Abstandsflächentiefe vom 27.01.2021, zuletzt geändert 18.05.2021. Aufgrund der Lage im Stadtzentrum und dem hier verfolgten Ziel der Innenentwicklung mit Nachverdichtung wird für das Plangebiet das Maß der Tiefe der Abstandsflächen jedoch konkret festgesetzt. Dies erfolgt durch eine grundsätzliche Festlegung auf 0,4 H. Dies entspricht auch der Planung zum Bebauungsplan für das Stadtzentrum. Dies ist aufgrund der innerstädtischen Lage mit beabsichtigter höherer Nutzungsdichte vertretbar und entspricht den Vorgaben des Art. 4 Abs. 5 S. 1 BayBO.

Die grundsätzliche Verkürzung ist voraussichtlich kleinflächig im Bereich zwischen den Gebäuden 2 und 4 relevant, vor allem aber großflächiger im Bereich des Durchgangs zwischen Gebäude 3 und 4, wo sich sonst die Abstandsflächen der Gebäude teilweise überlagern würden. Die übrigen Überlagerungen verkleinern sich etwas, sofern die Gebäude wie geplant ebenfalls nicht direkt an der Baugrenze errichtet werden, sondern jeweils in gut einem bis ca. zwei Metern Entfernung davon. Aufgrund der Platzausrichtung mit Belichtung von Süden und über das nur eingeschossige Gebäude von Südwesten (Nachmittagssonne) sowie der nach Norden und Nordosten an die Gebäude Nr. 5 und 6 angrenzenden Freiflächen ist dabei aber eine ausreichende Belichtung, Besonnung und Belüftung gewahrt. Dies ist in einer Verschattungs- bzw. Besonnungsstudie für die gem. DIN 5034-1 benannten Tage nachgewiesen.

Am Baukörper 7 wird auf der Ostnordostseite die Tiefe der Abstandsfläche konkret auf das in der Planzeichnung festgesetzte Maß von mind. 5,0 m für das Gebäude selbst sowie mind. 3,5 m für das Fluchttreppenhaus verkürzt festgesetzt. Auch die verkürzte Tiefe der Abstandsflächen zwischen den Baukörpern 2, 3 und 4 werden per Bemaßung festgesetzt. Dies ist vertretbar, da die Auswirkungen (Schattenwurf etc.) auf die Bahnstrecke bzw. angrenzende Bahnflächen (Böschung mit Bewuchs) fallen. Insbesondere ist in dem Bereich, in dem Richtung Osten eine geringere Abstandsfläche als 0,4 H festgesetzt wird, der Abstand zu den Gleisanlagen

aufgrund der schräg verlaufenden Grundstücksgrenze deutlich größer. Auch für die zum Gebäude 6 gehörige Fluchttreppe wird die Lage innerhalb der nordöstlichen Abstandsfläche des Gebäudes 5 als zulässig festgesetzt.



Abb. 8: Bereiche mit möglicher Unterschreitung der Abstandsflächen 0,4 H bzw. mind. 3 m gemäß vorliegendem Bebauungsplan am Alois-Harbeck-Platz (lila markiert), die bemäßen Abstandsflächen berücksichtigen die erhöhte Lage des Platzes.

Die maximal zulässigen Wandhöhen reichen von 5,8 m für die eingeschossigen Bauteile des Supermarkts und der Anlieferung bis zu max. 24,5 m im Bereich des nördlichen Baus, der am höchsten aufragen wird. Die anderen Wandhöhen bleiben unter 20 m. Sie werden gemessen vom festgesetzten Höhenbezugspunkt am Gebäude bis zum oberen Abschluss der Attika der Flachdächer, die als ausschließliche Dachformen festgesetzt werden. Die festgesetzten Bezugshöhen ergeben sich aus dem Bestand bzw. erforderlichen baulichen Vorkehrungen im Rahmen des Hochwasserschutzes für die Gebäude 1 und 2. Überschreitungen sind für technische Dachaufbauten sowie Solar- und Photovoltaikanlagen bis zu 3 m möglich, sofern sie um mind. das 1,5-fache ihrer Höhe von der Außenwand zurückversetzt sind und somit im Stadtbild nicht wesentlich in Erscheinung treten. Auf den Dächern der niedrigeren Gebäude, die teilweise als Dachterrassen genutzt werden können, ist eine Überschreitung der Wandhöhe um max. 1,2 m auch für eine Absturzsicherung zulässig, am Gebäude 6 ist zur Nutzung

als Dachterrasse auf der Nordost- und Nordwestseite auch eine mind. 2,6 m bis max. 3,0 m hohe Schallschutzwand zulässig.

#### Gestaltungsvorschriften

Für sämtliche Dächer werden wie im Bestand Flachdächer festgesetzt, die mit Ausnahme technischer Aufbauten, Randeinfassungen und ggf. Dachterrassen, mindestens extensiv zu begrünen sind. Solar- und Photovoltaikanlagen bleiben zulässig. Eine Blendung wesentlicher Einrichtungen wie z.B. den Bahnanlagen ist durch die Situierung auf dem Dach ausgeschlossen. Weitere Gestaltungsvorschriften werden im Rahmen der Stellplätze und der Grünordnung getroffen.

Des Weiteren sind Absturzsicherungen auf den Dächern blickdurchlässig auszuführen – also z.B. mit schmalen Streben oder aus Glas. So ist beispielsweise auf Gebäude Nr. 6 zur Bahn hin die Schallschutzglaswand der Dachterrasse mit Vogelschutzglas auszuführen. Die weitere Gestaltung der Fassaden wird im Vorhaben- und Erschließungsplan geregelt, der Bestandteil des Bebauungsplans ist.

#### Nebengebäude und Nebenanlagen sowie Stellplätze

Für erforderliche Nebengebäude wie Trafohäuschen und Technikgebäude werden Flächen für Nebengebäude festgesetzt. Das Trafohäuschen kann im Bereich der bestehenden Tischtennisplatte errichtet werden, um keine weiteren Eingriffe auszulösen. Während Nebengebäude allgemein nur eine WH von 3,0 m aufweisen dürfen, werden dem Technikgebäude die für die Heizanlage erforderlichen 8,0 m gestattet, für dieses aber auch eine Dach- und Fassadenbegrünung vorgegeben. Auch die geplante Tiefgarage sowie die Stellplatzflächen werden mit Planzeichen abgegrenzt und festgesetzt und erforderliche oberirdische Anlagen für Rettungswege, Belichtungs- und Belüftungseinrichtungen berücksichtigt.

Der Vorhaben- und Erschließungsplan sieht 50 oberirdische Stellplätze für den Lebensmittelvollsortimenter im Südwesten des Planungsgebietes vor, von denen vier mit einer Breite von 3,5 m als zwei Behinderten- bzw. zwei Mutter-Kind-Stellplätze ausgebaut werden. sowie weitere 20 oberirdische Stellplätze nördlich des Gebäudes 4. Die Flächen hierfür werden im Bebauungsplan festgesetzt. Alle weiteren erforderlichen Stellplätze müssen in der Tiefgarage nachgewiesen werden. Die erforderlichen Stellplätze für Pkw und Fahrräder werden im Bebauungsplan konkret festgesetzt; die Stellplatzsatzung sowie die Fahrradabstellplatzsatzung der Stadt Puchheim gelten im Bebauungsplan daher nicht. Grundlage für die Festsetzung ist das im Durchführungsvertrag vereinbarte Mobilitätskonzept. Demnach sind 195 Kfz-Stellplätze sowie 352 Fahrradstellplätze inkl. 33 Lastenrad- bzw. Fahrradanhängerstellplätze herzustellen. Basierend auf der optimalen ÖPNV-Erschließung und der direkten Nähe zum Stadtzentrum und zur Lochhauser Straße soll dieses die Fahrradmobilität durch attraktive Fahrradstellplätze im Gebiet stärken und private (Zweit-)Fahrzeuge durch ein eSharing-Angebot reduzieren und über die Erhöhung der Aufenthaltsqualität auch den Fußverkehr attraktiv erhalten. Weitere Maßnahmen umfassen z.B. Ladestationen für Elektrofahrzeuge und Paketboxen. Somit ist der, gegenüber der Stellplatzsatzung reduzierte, Kfz-Stellplatzschlüssel bei gleichbleibend guten Mobilitätsoptionen gerechtfertigt, insbesondere auch da Belange des Umweltschutzes (geringere Emissionen) und der Sicherheit (Reduzierung der motorisiert zurückgelegten Wege) weiter dafür sprechen. Nichtmotorisierte Mobilität sorgt zudem für eine starke Belebung dieses Areals in der unmittelbaren Stadtmitte.

Tab. 1: Stellplatzberechnung (nach Satzung i.d.F. vom 26.02.2008 und Vorlage Mobilitätskonzept 2021)

Einheit	Anzahl / Fläche inm <sup>2</sup>	Vorgabe Satzung	Bezugsgröße	Plätze n. Satzung bzw. GaStellIV	Plätze mit Mobilitätskonzept
Wohnungen	26	2	je Wo > 80 m <sup>2</sup>	52	26
Wohnungen	34	1	je Wo < 80 m <sup>2</sup>	34	34
1-Zimmerwohnungen	15	1	je Wo < 80 m <sup>2</sup>	15	8
für Besucher Wohnen		10%	der Stellpl. für Wo	10	(davon 7)
Lebensmittelvollsortimenter	< 1.200	1	je 40 m <sup>2</sup> Verkaufsfl.	30	30
			+ Zugabe 20 St.		20
Beherbergungsbetrieb bis zu	120 Zimmer	1	je 6 Betten/Zimmer	20	20
			+ Zugabe 20 St.		20
Gastronomie	320	1	je 10 m <sup>2</sup> Gastfläche	32	16
Laden	586	1	je 40 m <sup>2</sup> Nutzfläche	15	8
Büroflächen	509	1	je 40 m <sup>2</sup> Nutzfläche	13	7
Bestehende Dienstbarkeiten				5	5
Carsharing					1
<b>Gesamt</b>				<b>226</b>	<b>195</b>

Für den Beherbergungsbetrieb (Aparthotel) wird die doppelte Stellplatzanzahl in der Tiefgarage berücksichtigt, wie gemäß der Satzung in Verbindung mit § 20 der Verordnung über den Bau und Betrieb von Garagen sowie über die Zahl der notwendigen Stellplätze (GaStellIV) mit Anlage erforderlich ist. Die oberirdischen Stellplätze im Anschluss an Baukörper 1 und 2 sollen vorrangig der Gastronomie, den Läden und dem Lebensmittelvollsortimenter vorbehalten sein. Während Stellplätze für den Einzelhandel vorrangig tagsüber gefragt sind, benötigen Besucher der Gastronomie diese schwerpunktmäßig abends und am Wochenende, so dass eine gemeinsame Nutzung dem sparsamen Umgang mit Grund und Boden dient. Durch diese Wechselbelegung kann die Stellplatzanforderung für diese Nutzungen reduziert und auf die Ausweisung weiterer oberirdischer Flächen verzichtet werden. Für die erforderlichen Tiefgaragen für Wohnen, Hotel und weitere Nutzungen werden entsprechende Flächen für die Unterbauung durch die Tiefgarage dargestellt. Anschlüsse von E-Ladestationen werden ebenfalls in der TG mit einem Anteil von 20 % sowie oberirdisch berücksichtigt, auch im Rahmen eines eAuto-Sharings. Hierfür wird festgesetzt, dass auf den Flächen der Stellplätze vor dem Lebensmittelmarkt mind. eine Ladesäule mit zwei Lademöglichkeiten zu errichten ist. Weitere Stellplätze existieren entlang der öffentlichen Straßen, sind aber nicht den privaten Nutzungen zuordenbar.

Die Fahrradstellplätze werden gemäß dem vereinbarten Mobilitätskonzept deutlich über den Anforderungen der Fahrradabstellplatzsatzung der Stadt Puchheim hinaus festgesetzt.

Tab. 2: Fahrradstellplatzberechnung gemäß Mobilitätskonzept (Lastenräder s. Text unterhalb Tab.)

Einheit	Anzahl/ Fläche in m <sup>2</sup>	Vorgabe	Plätze gemäß Satzung vom 16.03.1995	Bezugsgröße	Benötigte Plätze Mobilitätskonzept
Beherbergungsbetrieb bis zu	120 Einheiten	1	6	je 20 Betten	6
Lebensmittelvollsortimenter	< 1.200	1	24	je 50 m <sup>2</sup> Verkaufsfläche	24
Backshop	< 50 m <sup>2</sup>	1	1	je 50 m <sup>2</sup> Verkaufsfläche	1
Gastronomie	320	1	16	je 20 m <sup>2</sup> Gastfläche	16
Laden	586	1	12	je 50 m <sup>2</sup> Nutzfläche	12
Büroflächen	509	1	13	je 40 m <sup>2</sup> Nutzfläche	13
<b>Zwischensumme Gewerbeflächen</b>			<b>72</b>	inkl. 8 Lastenfahrradstellplätze	<b>72</b>

<b>Zwischensumme Gewerbeflächen</b>			<b>72</b>	<b>inkl. 8 Lastenfahrradstellplätze</b>	<b>72</b>
Zimmer der 75 Wohnungen (20 Wohnungen bis 2 Zimmer, & 55 ab 3 Zimmer)	204	1,25/ 1, 2	20 110	je Zimmer je Wohnung je Wohnung	255
<b>Lastenräder</b>					<b>25</b>
<b>Zwischensumme Wohnnutzung</b>			<b>130</b>	exkl. Lastenfahrradstellplätze	<b>280</b>
<b>Gesamt</b>			<b>201</b>		<b>352</b>

Mit dem Mobilitätskonzept werden die Fahrradabstellplätze für die Wohnungen auf 255 (1,25 je Zimmer) gegenüber den Vorgaben der städtischen Satzung fast verdoppelt. Darüber hinaus werden zusätzlich 25 Lastenrad-/Anhängers-Abstellplätze für Wohnen berücksichtigt. Des Weiteren werden weitere 72 Fahrradabstellplätze für die gewerblichen Nutzungen oberirdisch festgesetzt, wovon mind. 8 als Abstellplätze für Lastenräder bzw. Fahrradgespanne ausgestaltet sein müssen. Alle oberirdischen Stellplätze und nicht überdachten Fahrradabstellplätze sind in wasserdurchlässiger Form auszubilden. Für die oberirdischen Stellplätze werden Flächen festgesetzt, in denen für den Einzelhandel auch Überdachungen für Einkaufswagen errichtet werden dürfen. Fahrradstellplätze sollten oberirdisch eingangsnah und leicht zugänglich sowie für die Wohnnutzung zusätzlich in abgeschlossenen Räumen oder der Tiefgarage zur Verfügung stehen. Die Flächen für Fahrradabstellplätze werden nur als Hinweis dargestellt, da hier Raum für Verschiebungen im Rahmen der Freiflächenplanung bestehen soll. Die mindestens zu überdachenden Abstellplätze sind im Vorhaben- und Erschließungsplan dargestellt. Ein Großteil der zum Wohnen gehörigen Fahrradabstellplätze wird in der Tiefgarage nachgewiesen werden, wobei die Räume in der Nähe der jeweiligen unterirdischen Zugänge liegen müssen. Diese sind über die allgemeine Tiefgaragenrampe, aber auch über den geräumigen Aufzug zur Platzfläche anfahrbar. Es soll bei der Planung der Flure, Türöffnungen, Abstände und Bewegungsräume sichergestellt werden, dass die Oberfläche von den Abstellplätzen aus mit dem Rad bequem erreicht werden kann, um die beabsichtigte Stärkung der Fahrradmobilität sicherzustellen. Lage, Qualität und Abmessung von Fahrradabstellplätzen sowie ihrer Bewegungsräume sind mind. gemäß Fahrradabstellplatzsatzung der Stadt Puchheim herzustellen. Doppelstockanlagen sind zulässig. Die Nutzung der Kfz-Stellplätze und Fahrradabstellplätze für Sharingangebote ist auf Grundlage des Mobilitätskonzepts zulässig, so dass auch eine Ausweitung dieses Angebotes zulässig ist. Details werden im Zuge der weiteren Planung konkretisiert.

#### Aufschüttungen/Abgrabungen

Das Gelände des Alois-Harbeck-Platzes wird höhenmäßig wie im Bestand festgesetzt. Die von der neuen TG zur Bahnstrecke hin unterbaute „Grünfläche“ wird auf die Höhe des Platzes und somit auf ca. 1,5 m über dem bisherigen Gelände angehoben. Dies erlaubt eine Tiefgaragenüberdeckung von 60 cm mit durchwurzelbarem Substrat. Diese Höhenfestsetzungen gelten jedoch ohnehin mit Abweichung von bis zu 25 cm nach oben oder unten, sofern diese nicht im Anschlussbereich zur öffentlichen Verkehrsflächen liegen, da u.a. im Rahmen der Umgestaltung auch das Gefälle für die Entwässerungseinrichtungen sowie sonstige Gestaltungsspielräume zu berücksichtigen sind. Für die Pflanzung von Kleinbäumen wären 0,85 m durchwurzelbare Substratdicke ausreichend, um einen Puffer zu gewährleisten wird jedoch 1 m Aufbaustärke festgesetzt. Weitere geplante und vorwiegend bereits vorhandene Geländehöhen werden ebenfalls festgesetzt. Wesentliche Veränderungen sind somit nur im Osten durch Überdeckung der Tiefgarage und im Westen durch Abgrabung für Stellplätze des Supermarktes mit Retentionsraumausgleich möglich.

## **5.2 Verkehrs- und Versorgungsflächen**

Die öffentlichen Verkehrsflächen der Allinger Straße und Josefstraße werden bis zur Grenze der Privatgrundstücke als öffentliche Verkehrsflächen festgesetzt. Eine weitere Differenzierung in Fahrbahn, Geh- und Radwege, Stellplätze sowie begleitende Grünstreifen erfolgt nicht,

da eine Umgestaltung geplant ist und dafür Spielräume erhalten werden sollen. Der nordöstliche Stich der heutigen Josefstraße dient ausschließlich der Erschließung des Vorhabens. Daher ist eine Umwidmung von Ortsstraße in einen Eigentümerweg vorgesehen. Dieser wird zur Erschließung der Wohngebäude, des nördlichen Eckbaus, des Aparthotels sowie von Läden, nicht störenden Gewerbebetrieben und Gastronomie im EG als Eigentümerweg mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zugunsten der Öffentlichkeit und verkehrsberuhigter Bereich festgesetzt. Hierüber ist auch die große gemeinsame Tiefgarage erschlossen. Fahrbahnbreite und Wendehammer sind ausreichend dimensioniert, dass sie von der Müllabfuhr sowie Rettungsfahrzeugen genutzt werden können. Zufahrtsbereiche bestehen künftig vor allem an der Josefstraße und über den Eigentümerweg, sowie lediglich eine Rettungs- und Lieferzufahrt auf den Platz selbst von der Allinger Straße aus. Ziel ist dabei, so wenig motorisierten Verkehr wie möglich über die Allinger Straße zwischen Josefstraße und Bahnhof abzuwickeln, um die gewünschte Verkehrsberuhigung zu erreichen und die Verknüpfung mit dem Stadtzentrum zu stärken. Der neu geplante Gehweg auf der Westseite der Josefstraße liegt in einem Bereich, der bereits als öffentliche Verkehrsfläche ausgewiesen ist.

Darüber hinaus werden bestehende Leitungsrechte für Gasleitungen und Fernwärme sowie Abwasserleitungen inkl. geplanter Verlegung festgesetzt. Entlang dieser bestehen Schutzbereiche. Damit verbundene Einschränkungen der Bebaubarkeit und Bepflanzung sowie ggf. erforderliche Vorkehrungen zum bauzeitlichen Schutz sind zu beachten und Maßnahmen bei einer Unterschreitung mit dem jeweiligen Leitungsbetreiber abzustimmen.

### **5.3 Immissionsschutz**

#### Schallschutz

Die baulichen Festsetzungen hinsichtlich Schallschutzanforderungen sind aus der schalltechnischen Verträglichkeitsuntersuchung Bericht Nr. M151296/02 des Büros Müller-BBM GmbH vom 25.06.2020 entnommen, die Bestandteil der Begründung ist. Dort wurden sowohl gewerbliche Geräusche als auch Verkehrsgeräusche untersucht. Sowohl im Geltungsbereich als auch in der Nachbarschaft bestehen durch den Bestand insbesondere der Bahnstrecke erhebliche Vorbelastungen, die die gesetzlichen Orientierungswerte der DIN 18005 für den Städtebau sowie gesetzlichen Grenzwerte der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV) nachts und teilweise auch tags überschreiten. Daher werden für die verschiedenen Schallarten jeweils Vorkehrungen zur Abwehr von Gesundheitsgefahren festgelegt, die im Bebauungsplan festgesetzt sind. Diese umfassen bautechnische Vorkehrungen (schallgedämmte Lüftungseinrichtungen) zum Schutz vor Verkehrslärm, aber auch der Tiefgaragenrampe sowie zeitliche Einschränkungen für Lieferverkehr, Parkplatz des Vollsortimenters und Freischankflächen auf die Tageszeiten von 6.00 bis 22.00 Uhr. Zusätzlich wurde im Bereich des geplanten Kinderspielplatzes zur Bahnstrecke hin zu dessen Abschirmung im Nordwesten und Südosten eine Lärmschutzwand mit 3,0 m Höhe festgesetzt, die jeweils an das Technikgebäude anzubauen ist. Hierdurch kann eine deutliche Verbesserung im Bereich der Freiflächen mit dem geplanten Spielplatz erreicht werden. Aus Gründen des Immissionsschutzes der Wohnungen im Bauteil 2 ist eine Nutzungsaufnahme erst nach Errichtung der den Platz zur Bahn hin abschirmenden Gebäude möglich.

Für die Nachbarschaft ergeben sich vorrangig durch den zusätzlichen Verkehr an einzelnen Immissionsorten (vor allem tagsüber) geringe Verschlechterungen. Dem stehen allerdings deutliche Verbesserungen (tags und vor allem nachts) an anderen Immissionsorten gegenüber. Durch das Vorhaben werden hier an einer Vielzahl der Immissionsorte die Beurteilungspegel im Vergleich zum Prognose-Nullfall (ohne Verwirklichung der Bauleitplanung) aufgrund der zusätzlichen Abschirmung sowie der geänderten Erschließung des Planungsgebietes reduziert. Diesbezüglich sind keine weiteren Maßnahmen erforderlich.

#### Erschütterungsschutz

Die Vorkehrungen für den Schutz vor Erschütterungen sind in der Erschütterungstechnischen Untersuchung Nr. 151296/01 des Büros Müller-BBM GmbH vom 16. März 2020 untersucht.

Hierin wurden hinsichtlich der baulichen Anforderungen an die Gebäude drei Bereiche als Abstände zwischen Bebauung und nächstem Gleis definiert, deren Grenzen als Linien festgesetzt sind. Im Bereich mit über 47 m Abstand sind keine baulichen Maßnahmen erforderlich. Im Bereich von 23 m bis < 47 m sind zur Einhaltung der Anhalts- und Immissionschutzrichtwerte für die Gebäude 5 bis 7 Deckeneigenfrequenzen  $f_{\text{Decke}} \leq 30$  Hz erforderlich sowie Abstimmfrequenzen der Fußbodenaufbauten/Estriche  $f_{\text{Estrich}} \approx 40$  Hz. Dies gilt insbesondere für die Nutzungsbereiche: "Wohnen", "Schlafen" und "Kind".

Für den Bereich < 23 m, in den die nördlichen Ecken der Gebäude 5, 7 und ggf. 6 noch hineinragen, ist darüber hinaus eine elastische Schwingungsentkopplung erforderlich. Wie die Ergebnisse der Immissionsprognose zeigen, sind für die Einhaltung der Anhaltswerte (Erschütterungen und sekundärer Luftschall) in diesem Abstandsbereich III weiterführende Maßnahmen zur Immissionsminderung erforderlich. Aufgrund der Komplexität möglicher weiterer Maßnahmen (elastische Gebäudelagerung, Seitenwandentkopplung), sind deren Wirkungsweise und deren Umfang bzw. deren Notwendigkeit im Rahmen einer detaillierten baodynamischen Berechnung zu prüfen. Diese baodynamische Berechnung muss auf das konkret geplante Bauvorhaben bzw. Tragwerkskonzept und die vorliegenden Bodenverhältnisse abgestellt werden. Das Ziel der detaillierten baodynamischen Berechnung ist, unter Vorgabe entsprechender baulicher Randbedingungen, einen Nachweis über die Einhaltung der angesetzten Anhaltswerte zu führen. Für die Vorplanung des Gebäudes sollten die Deckeneigenfrequenzen insbesondere im Nutzungsbereich: „Wohnen“, „Schlafen“ und „Kind“ auf  $f_D \leq 30$  Hz begrenzt werden. Beispiele für geeignete Deckenspannweiten und -stärken sind in Abschnitt 8 des Gutachtens aufgeführt. Des Weiteren ist die Abstimmfrequenz der Fußbodenaufbauten/Estriche auf  $f_E \approx 40$  Hz auszulegen.

### Altlasten

Im Altlastenverdachtskataster des Landratsamtes Fürstenfeldbruck ist die zu überplanende Fläche als Altlast im Sinne des § 2 Abs. 5 BBodSchG vermerkt, sie befindet sich innerhalb der ehemaligen „Planie-Fläche“. Im Vorfeld der Planungen wurden 2 Schadstoffuntersuchungen des Büros Nickol & Partner GmbH für diesen Bereich angefertigt:

- 1P6113 BV Umbau Alois-Harbeck-Platz in Puchheim - Baugrund- und Schadstoffuntersuchung, vom 12.03.2019
- 2P6113-01 Alois-Harbeck-Platz, 82178 Puchheim - Neubau Heizzentrale und Spielplatz, Fl.Nr. 1442-5 - Ergänzende Baugrund- und Schadstoffuntersuchung vom 25.02.2020

Bei diesen Untersuchungen konnten keine Bodenbelastungen im Sinne der BBodSchV festgestellt werden. Offensichtlich wurde bei der ersten Bebauung Ende der 60er-Jahre das „Planie-Material“ bereits im Rahmen der Bebauung ausgeräumt.

Dennoch ist nicht auszuschließen, dass trotz dieser Untersuchungen in Teilbereichen noch kontaminierter Boden („Planie-Material“) verblieben ist und im Zuge der Neubebauung erschlossen wird. Daher werden auf der Grundlage und in Abstimmung mit dem Gutachter vorsorglich folgende textlichen Festsetzungen getroffen.

- Sollte bei den Erdarbeiten auf verdächtiges Material gestoßen werden, ist die zuständige Stelle des Landratsamtes Fürstenfeldbruck Sachgebiet 24-1 - Umwelt- und Klimaschutz - Bodenschutzrecht/Staatl. Abfallrecht zu informieren.
- Die Arbeiten sind dann von einem sachkundigen Ingenieurbüro (AQS-Untersuchungsstelle) zu planen und zu begleiten. Alle Arbeiten sind im Vorfeld mit den zuständigen Stellen beim Landratsamt Fürstenfeldbruck abzustimmen.
- Es darf keine gezielte Versickerung von Niederschlagswasser in belastetem Auffüllungsmaterial erfolgen.
- Verunreinigtes Aushubmaterial ist zur Feststellung des Entsorgungsweges repräsentativ zu beproben und ordnungsgemäß zu verwerten oder zu entsorgen.
- Planiematerial darf innerhalb des Planungsgebietes im Planiebereich unter definierten

Bedingungen wieder eingebaut werden (gemäß §12 Abs. 10 BBodSchV ist in Gebieten mit erhöhten Schadstoffgehalten im Boden eine Verlagerung von Bodenmaterial innerhalb des Gebietes unter bestimmten Bedingungen zulässig).

- Erdaushub, der im Zuge der Bauausführung nicht wiederverwendet wird, ist bauseits auf Haufwerken von ca. 300 bis max. 500 m<sup>2</sup> aufzuhalden, und von einem entsprechend qualifizierten Fachbüro abfalltechnisch beproben zu lassen. Das Material ist gemäß den geltenden abfalltechnischen Bestimmungen laborchemisch zu untersuchen und nach Erhalt der Ergebnisse einer entsprechenden Verwertung bzw. Entsorgung zuzuführen.

Wird während des Baugrubenaushubs Material mit Schadstoffverdacht angetroffen, so ist dieses von sensorisch unauffälligem Erdaushub zu separieren, getrennt aufzuhalden und zu untersuchen. Um eine Schadstoffverlagerung in der Untergrund durch Niederschlags- bzw. Sickerwasser zu vermeiden, sind Haufwerke mit Schadstoffverdacht ggf. mit Planen abzudecken.

## **5.4 Grünordnerische und artenschutzrechtliche Festsetzungen**

### Grundstücksflächen mit Pflanzbindung

Die geplanten Freiflächen im Gebiet, die teilweise im Bestand bereits vorhanden sind, werden als Grundstücksflächen mit Pflanzbindung festgesetzt. Sie sind in der auf die Bezugfertigkeit der Gebäude folgenden Vegetationsperiode gärtnerisch zu gestalten, d.h. müssen angesät bzw. bepflanzt werden. Außerhalb von Staudenpflanzungen hat eine möglichst naturnahe Begrünung als blütenreiche Blumenweise zu erfolgen, sofern es sich nicht um die intensiv genutzten Spielplatzbereiche handelt. Bauliche Anlagen werden mit Ausnahme der Unterbauung durch die Tiefgarage sowie der Anlage eines Spielplatzes, von Befestigungen für Wege und Sitzbänke sowie einer Schallschutzmauer mit max. 1,5 m Höhe ab Gelände zur Bahnstrecke ausgeschlossen.

### Erhaltenswerter Baumbestand

Der im Gebiet vorhandene Baumbestand wurde im Rahmen der Vermessung erhoben und im April 2019 von den Landschaftsarchitekten und dem Artenschutzexperten Dipl. Biol. Ralph Hildenbrand vor Ort bewertet. Die Ergebnisse wurden hinsichtlich zu fällendem Baumbestand in der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung vom 31.01.2020 sowie auch im Rahmen der baulichen Entwicklungsvarianten berücksichtigt. Im Vorfeld wurde der Baumbestand einzeln erhoben und vielen Bereichen im Rahmen der Planung mittels Lageverschiebungen genau geprüft, ob weitere Bäume erhalten werden können, z.B. durch Situierung der Trafostation im Bereich einer bisher befestigten Fläche. Letztendlich waren die Möglichkeiten bei Verwirklichung des geplanten Vorhabens auch aufgrund der vielfältigen Anforderungen an die Außenflächen sowie der innerörtlichen Infrastruktur jedoch ausgeschöpft. Zusätzlich wurden die Bäume von Frau Dr. Melka-Müller als Sachverständige für Baumpflege, Verkehrssicherheit von Bäumen und Baumwertermittlung in mehreren Gutachten hinsichtlich ihrer Standsicherheit und Erhaltungswürdigkeit begutachtet.

Aufgrund der baulichen Maßnahmen müssen zahlreiche Bäume gefällt werden, insgesamt 81 Stück, die sich auf alle Bereiche des Gebietes verteilen (u.a. Anlage südwestlicher Parkplatz, Umgestaltung Flächen an der Allinger Straße, der Platzfläche sowie Maßnahmen entlang der Bahnstrecke). Weitere 7 Bäume werden wie im Durchführungsvertrag vereinbart in die nähere Umgebung verpflanzt. Diese Maßnahmen sind aufgrund der geplanten und im Hinblick auf die Versorgung und zur Belebung der Stadtmitte erstrebenswerten Ansiedlung des Vollsortimenters erforderlich. Bislang ist der vorhandene Baumbestand im bestehenden Bebauungsplan nicht festgesetzt und damit nicht geschützt, so dass Fällungen unter Beachtung der naturschutzrechtlichen Vorgaben während der Vegetationsruhe verfahrensfrei möglich und zulässig sind. Durch die Festsetzungen im vorliegenden Bebauungsplan wird sowohl der verbleibende als auch der neu zu pflanzende Baumbestand geschützt.

Von den Baumfällungen sind nur zwei Bäume betroffen, die mit natürlichen Spalten oder Höhlungen ausgebildet sind, die sich für höhlenbewohnende Vogelarten oder als Sommerquartier für Fledermäuse eignen. Die übrigen sind eher jüngeren bis mittleren Alters, allerdings weisen weitere fünf Bäume, die ebenfalls gefällt werden müssen, ein günstiges Entwicklungspotential als Biotopbaum aus (vgl. saP im Anhang).

Erhaltenswerte Bäume überwiegend mittleren Alters werden im Rahmen der Grünordnung als zu erhaltender Baum festgesetzt. Zudem wird im Westen eine Fläche zum Erhalt von Bäumen und Sträuchern festgesetzt, für die eine Mindestpflanzdichte vorgeschrieben wird, bei deren Unterschreitung nachzupflanzen ist. Der in diesem Bereich derzeit vorhandene Spielplatz wird weiter nördlich neu angelegt. Für diese zu erhaltenden Bäume und Gehölze sind bauzeitliche Schutzvorkehrungen durch Baumschutzzäune und ggf. Wurzelschutz erforderlich. Baumaßnahmen im Wurzelbereich der Bäume müssen in Handgrabung durchgeführt werden. Dabei sind die Hinweise „Baumschutz auf Baustellen – Tipps zum richtigen Umgang mit Bäumen“ in der Anlage zu beachten. Hierbei sind insbesondere auch die für den Artenschutz relevanten Quartierbäume zu sichern (siehe saP, Vermeidungsmaßnahme 5). Diese Maßnahmen sind durch eine ökologische Baubegleitung zu überwachen.

Im Nordosten wird dies durch die Verkehrssicherungspflicht entlang der Bahnstrecke erschwert. Der vorhandene Baumbestand unterschreitet die geforderten Mindestabstände zu den Gleisanlagen aufgrund der erreichten Wuchshöhe weit. Nach gutachterlicher Einschätzung ist eine Fällung der häufig überalterten und damit stark bruchgefährdeten Pappeln aus Gründen der Verkehrssicherheit entlang der Bahnstrecke erforderlich, so dass hier keine Festsetzungen zum Erhalt erfolgen konnten, sondern stattdessen Neupflanzungen festgelegt wurden.

#### Bepflanzungsfestsetzungen und Freiraumgestaltung

Zur Kompensation der erforderlichen Fällungen werden 60 Laubbäume zur Neupflanzungen festgesetzt, von denen mindestens die Hälfte als großkronige Bäume zu pflanzen sind. Diese werden im Plan verortet. Aus gestalterischen Gründen werden sie den verschiedenen Teilbereichen der zu bepflanzenden Grundstücksflächen zugeordnet, vor allem entlang der Straßen. Auch entlang der Bahnstrecke werden zu pflanzende Bäume festgesetzt, da die dort vorhandenen Pappeln nicht erhalten werden können. Eine Verschiebung des Standorts um bis zu 3,0 m ist jedoch zulässig, um auf gestalterische Details und technische Einschränkungen durch Sparten etc. reagieren zu können. Für den nördlichen Bereich mit Übergang in die Landschaft wird die Auswahl auf heimische, autochthone Laubgehölze eingeschränkt (siehe Pflanzlisten in den Hinweisen). Heimische Gehölze bedienen bei fachgerechten gemischten Pflanzungen gleichzeitig auch viele Anforderungen für Insekten und Vögel. In den städtisch geprägten Platz- und Straßenbereichen kommen jedoch oft andere Arten besser mit den besonderen Standortbedingungen im Stadtklima zurecht oder es spielen gestalterische Aspekte eine übergeordnete Rolle, die der Detailplanung vorbehalten bleiben sollen. Zudem verpflichtet sich die Vorhabenträgerin im Städtebaulichen Vertrag zur Pflanzung weiterer 50 Bäume im weiteren Umfeld des Plangebiets.

Außerdem wird eine dem Stadtraum angemessene Mindestpflanzgröße von 18 - 20 cm Stammumfang (StU) für klein- bis mittelkronige und 20 - 25 cm StU für großkronige Bäume festgesetzt. Entlang der Josefstraße sowie entlang der Bahnstrecke sind zum Ersatz der bruchgefährdeten Pappeln und anderer Bäume Neupflanzungen mit StU 25 bis 30 cm festgelegt. Die Neupflanzungen haben spätestens in der auf die Bezugsfertigkeit folgenden Vegetationsperiode zu erfolgen und sind dauerhaft zu sichern und zu pflegen bzw. bei Ausfall zu ersetzen.

Die Platzfläche ist auf mindestens 360 m<sup>2</sup> als Grünfläche zu gestalten, wobei darin auch eine Wasserfläche als Brunnen zulässig ist. Dies entspricht rund 20 % der nicht überbaubaren Platzfläche von ca. 1.810 m<sup>2</sup>, die im Süden mit der Treppenanlage, im Nordwesten auf Höhe der Südwestfassade des Gebäudes Nr. 4 (Übergang zum Weg mit Rampe) und ansonsten an den Baugrenzen endet. Dies sichert eine ausreichende Durchgrünung und ansprechende Gestaltungsmöglichkeit des Platzes, die zusammen mit der kleinklimatischen Wirkung von Pflanzungen zur Aufenthaltsqualität beiträgt. Aufgrund der teilweisen Lage der Platzfläche nördlich der Gebäude werden sich im Sinne einer guten Aufenthaltsqualität und Klimaanpassung auch

in denkbaren Hitzeperioden kühle, verschattete Bereiche finden – entweder im Vollschaten der Gebäude oder im lichten Schatten der Bäume. Einzelne Vorgaben zur Bepflanzung etc. bleiben aus gestalterischen Gründen einer Detailplanung vorbehalten. Zur Pflanzung von Bäumen etc. sind ggf. Hochbeete anzulegen, um auf der bestehenden Tiefgarage ausreichend durchwurzelbares Substrat zu generieren und gleichzeitig als Sitzgelegenheit dienen zu können.

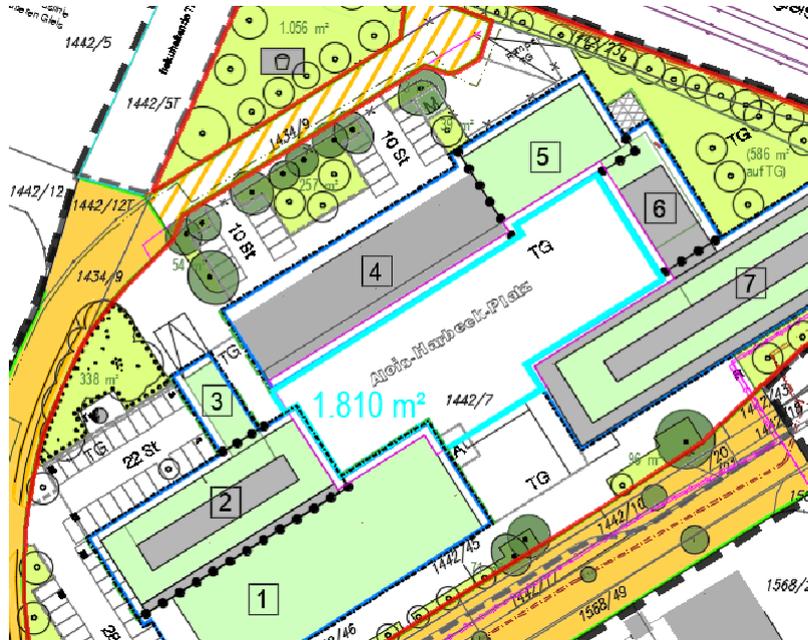


Abb. 8: nicht überbaubare Platzfläche

Zur Sicherung weiterer klimatischer Ausgleichsfunktionen wird eine Begrünung aller Dachflächen von Neubauten festgesetzt, die nicht für technische Einrichtungen oder zum Aufenthalt genutzt werden. Um ausreichende Begrünung sicherzustellen, muss die begrünte Dachfläche mind. 2.100 m<sup>2</sup> betragen. Flächen unter einer PV-Anlage werden jedoch bewusst nicht ausgenommen. Lediglich auf dem Bestandsgebäude 4 ist aus Gründen der Statik keine Begrünung möglich. Die Begrünung hat mindestens bzw. aus Gründen der Artenvielfalt (Pflanzen und Insekten) möglichst nur extensiv zu erfolgen, so dass eine durchwurzelbare Substratschicht von mind. 7 cm erforderlich ist. Lediglich auf dem Dach von Gebäude 1 in Nähe zum Gebäude 2 sowie auf dem Gebäude 6 ist eine intensivere Begrünung auch mit Sträuchern denkbar.

Mit dem vorliegenden Entwurf wird auch die Begrünung fensterloser Fassaden zum Platz sowie zu den Freiflächen im Westen in der Planzeichnung verankert, die zur Aufenthaltsqualität Richtung Platz, zum Ortsbild sowie zum lokalen Klimaausgleich beitragen. So sind eine Begrünung der Südwestfassade des Gebäudes 4, der Nordostfassade des Gebäudes 1, des Südteils der Nordostfassade und der gesamten Südwestfassade des Gebäudes 3, des Nordteils der Nordostfassade des Gebäudes 6 sowie der Außentreppenhäuser der östlichen Gebäude 5 und 7 mit Rank- oder Klettergehölzen (mind. 2 Pflanzen je 3 lfm) vorgeschrieben. Bei nicht selbstklimmenden Pflanzen sind hierfür auch geeignete Rankhilfen zu installieren.

### Artenschutzrecht

Neben den beschriebenen Quartierpotentialen im Baumbestand wurde am Gebäudebestand im Bereich der Fassaden und Zugänge zum Flachdach ein gewisses Quartierpotenzial dokumentiert. Um Störungen und Verletzungen von Fledermäusen und Brutvögeln auszuschließen, wurde daher festgesetzt, dass Dächer und die Wärmedämmung im Umfeld der dokumentierten Spechtlöcher nicht im Zeitraum von 1.10. bis 31.1. offengelegt werden dürfen sowie Gehölzrodungen wiederum nur im Winterhalbjahr zwischen 1.10. und 29.2. durchgeführt werden dürfen.

Zusätzlich sind vor Beginn der Arbeiten vorsorglich Fledermauskästen anzubringen, vorzugsweise zwei nahe des Dachbereichs des bestehenden Gebäudes Nr. 4 und zwei am verbleibenden umliegenden Baumbestand, um die bauzeitlichen Einschränkungen zu minimieren. Alternativ können, wenn dies während der Sanierungszeit mit Einrüstung nicht auch am Bestandsgebäude 4 möglich ist, drei Fledermauskästen fachgerecht an anderen Gebäuden im näheren Umfeld auf Fl.Nr. 1434/19 (Umgriff ca. 500 Meter) angebracht sowie auch je drei Flach- und drei Rundkästen am verbleibenden Baumbestand, z. B. auf dem Grundstück Fl.Nr. 1442/5 ausgebracht werden.

Als CEF-Maßnahme sind vor Beginn der Baufelddräumung neun Staren-Kästen am Baum- oder Gebäudebestand im Geltungsbereich oder in dessen näherer Umgebung anzubringen. Darüber hinaus werden Vorschriften zur insektenfreundlichen Beleuchtung gemacht. Für die Lärmschutzwand der Dachterrasse auf Gebäude Nr. 6 wird darüber hinaus Vogelschutzglas vorgeschrieben, ansonsten für größere Glasflächen an Fassaden empfohlen, insbesondere, sofern sich Gehölzflächen in der Umgebung darin spiegeln können. Weitere Details sind der saP im Anhang zu entnehmen.

## **5.5 Hinweise und nachrichtliche Übernahmen**

Als nachrichtliche Übernahmen sind ein benachbartes, denkmalgeschütztes Gebäude außerhalb des Geltungsbereiches sowie das vorläufig gesicherte Überschwemmungsgebiet (HQ 100) von Starzelbach, Ascherbach und Gröbenbach dargestellt, welches vorrangig von Süden und Norden in den Geltungsbereich, im Süden aber auch in bebaubare Flächen reicht (vgl. Kap. 3.4 & 4.5).

Als Hinweise sind darüber hinaus zahlreiche erläuternde Planzeichen aufgenommen, die zu berücksichtigenden Vorgaben aus dem Bestand wie Grundstücksgrenzen, aufzuhebende Flurgrenzen, freizuhaltende Sichtflächen für die Ausfahrt auf die Josefstraße bzw. Einmündung der Josefstraße in die Allinger Straße, sowie vorhandene und geplante Bäume in der Verkehrsfläche. Hinsichtlich eines möglichen Bahnausbaus wird die Grenze im vorliegenden Bebauungsplan mit einer Böschungslinie als Hinweis dargestellt. Die Verschiebung des südlichen Bestandsgleises käme ebenso wie eine erforderliche Lärmschutzwand noch auf dem Bahngrundstück und damit außerhalb des Geltungsbereichs des vorliegenden Bebauungsplans zu liegen. Darüber hinaus finden sich zeichnerische Hinweise zur Verortung der geplanten baulichen Anlagen, wie Überdachungen, Trafo, Radständer, Spielplatz oder Rampen und Treppen etc.

Textliche Hinweise umfassen bisher weitere zu berücksichtigende Regelungen der Stadt Puchheim sowie der Fachgesetze u.a. der Wasserwirtschaft sowie darüber hinaus gehende planerische Empfehlungen und weisen auf die Immissionen durch den benachbarten Bahnbetrieb hin.

## **6. Wesentliche Auswirkungen**

### **6.1 Umweltbelange und Eingriffsregelung**

Durch die Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes ergeben sich nur geringe Auswirkungen auf Naturhaushalt und Landschaftsbild. Es wurde für die geplante Nutzung als Beherbergungsbetrieb und Supermarkt in dieser Größenordnung eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls gemäß § 7 Abs. 1 UVP durchgeführt. Es handelt sich um eine Überplanung einer bereits weitgehend versiegelten Fläche (ursprünglich festgelegte GRZ 0,18, real sind jedoch ca. 64 % der Fläche, beziehungsweise bezogen auf das Bauland bis zur Josefstraße/Eigentümerweg 71 % versiegelt). Insgesamt wird die befestigte Fläche im Vergleich zum bisher rechtskräftigen Bebauungsplan nicht vergrößert. Lediglich die mit Gebäuden bebaute Fläche wird größer, dagegen werden oberirdische Stellplätze deutlich reduziert: Im bestehenden Bebauungsplan wären 137 oberirdische Stellplätze zulässig (zzgl. 20 im Bereich der Privat-

straße), mit der neuen Bebauungsplanung wird dies auf eine Zahl von 70 Stellplätzen beschränkt. Zusätzlich wird der Platz selbst vergrößert und gem. vorliegender Freiflächengestaltungsplanung auch deutlich stärker begrünt, als dies bislang der Fall war. Auch die künftige Tiefgarage im Osten wird oberirdisch begrünt. Die Versiegelung wird durch die geplanten Dachbegrünungen weiter abgemildert. Für die Planung der Dach- und Fassadenbegrünung wird auf die Broschüre des Bundesamts für Naturschutz „Dach- und Fassadenbegrünung – neue Lebensräume im Siedlungsbereich Fakten, Argumente und Empfehlungen (2019)“ hingewiesen.

Die bauliche Entwicklung steht im Einklang mit den Vorgaben der Regional- und Landesplanung, wonach an zentralen Orten und an Schienenhaltepunkten eine verstärkte Siedlungsentwicklung zugelassen werden soll. Weitere in Kap. 3.1 der Begründung aufgeführte Vorgaben hierzu werden berücksichtigt. Besondere Empfindlichkeiten anderer Schutzgüter, Raumnutzungen oder weiterer Belange bestehen darüber hinaus nicht. Sämtliche Eingriffe werden naturschutzfachlich entsprechend den Vorgaben des BNatSchG (Eingriffsvermeidung, Eingriffsminderung) behandelt.

Randlich liegt das Planungsgebiet im Überschwemmungsgebiet (100-jähriges Hochwasser). Der erforderliche Retentionsraumausgleich wird im Rahmen der Genehmigungsplanung behandelt und die betroffenen Gebäude hochwasserangepasst errichtet. Alle Stellplätze werden mit versickerungsfähigem Betonstein-Fugenpflaster verlegt, um die Versickerungsmöglichkeit aufrecht zu erhalten.

Insgesamt sind nach Berücksichtigung und Festsetzung von Vermeidungsmaßnahmen somit keine mehr als geringfügigen Auswirkungen durch die Bebauung für Boden, Vegetation und Fauna zu erwarten. Bei der Gestaltung von Grünflächen werden insbesondere auch Aspekte des Insekten- und Vogelschutzes berücksichtigt, beispielsweise durch Vorgabe heimischer Gehölze oder extensive und artenreiche Begrünung für Dachflächen. Zwar ergeben sich durch das Vorhaben Auswirkungen von langer Dauer (Bodenversiegelung). Da das Gelände aber bereits im Bestand größtenteils versiegelt/überbaut ist, wird von keiner zusätzlichen Auswirkung ausgegangen. Der Bebauungsplan stellt eine Chance zur Aufwertung des Stadtbildes und zum Erhalt der Funktionen im Stadtzentrum dar.

Mögliche erhebliche Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch bestehen nur im Zusammenhang mit den Auswirkungen von Lärmemissionen und Erschütterungen der Bahnlinie sowie umliegender Verkehrsflächen. Bereits im Bestand werden die Lärmgrenzwerte durch die rechnerische Belastung der Bahnstrecke sowie auch durch den vorhandenen Freisitz auf dem Alois-Harbeck-Platz überschritten. Bei der Bahn ist anzumerken, dass rechnerisch von Zügen, die mit Höchstgeschwindigkeit durchfahren, auszugehen ist, nachdem jedoch nur die Regionalzüge durchfahren und alle S-Bahnen im Bahnhof Puchheim halten, sind die tatsächlichen Belastungen laut Einschätzung des Gutachters geringer. Diese werden durch die Planung aufgrund der baulichen Schließung des Alois-Harbeck-Platzes künftig für diesen Bereich deutlich reduziert. Somit wird die Aufenthaltsqualität des Platzes sowie auch der zur Bahn hin angrenzenden Flächen insgesamt deutlich aufgewertet. Den Überschreitungen der zulässigen Lärmpegel gegenüber Verkehrslärm kann durch entsprechende Ausbildung der Fassaden und Fenster sowie den Einbau von Lüftungsanlagen entgegengewirkt werden. Vorliegende Altlasten konnten durch Fachgutachten weitestmöglich ausgeschlossen werden; für verbleibende Unsicherheiten werden umfangreiche Regelungen getroffen.

Es handelt sich um einen Bebauungsplan der Innenentwicklung für ein bereits bebautes Gebiet. Die zentrale Lage in direkter Nähe zum Bahnhof rechtfertigt eine bauliche Verdichtung gegenüber dem Bestand und rechtskräftigen Bebauungsplan. Eine baurechtliche Ausgleichspflicht wird somit nicht ausgelöst. Gemäß §13 BauGB ist auch kein separater Umweltbericht erforderlich.

## 6.2 Bodenordnung

Das zentrale Grundstück mit Fl.Nr. 1442/7 und die nördlich liegende Fl.Nr. 1442/5 T (Teilfläche im Geltungsbereich) sowie auch die im Süden liegenden Grundstücke 1434/9, 1442/45 bis /47 und /12 T und /23 T stehen im Eigentum der Vorhabenträgerin. Darüber hinaus werden in den Geltungsbereich die angrenzenden öffentlichen Verkehrsflächen einbezogen, die insbesondere an der Allinger Straße eine Vielzahl von Einzelgrundstücken umfassen.

Veränderungen der Flurgrenzen sind im Wendebereich des nördlichen Erschließungsstichs angedacht, der als Eigentümerweg gewidmet wird. Im Zuge der Umwidmung ist ein Flächentausch des geplanten privaten Eigentümerwegs mit der Freihaltetrasse für eine mögliche Unterführung zur Lußstraße vorgesehen.

## 6.3 Bauflächenbilanz

Innerhalb des Geltungsbereichs des vorhabenbezogenen Bebauungsplans ergibt sich die folgende Flächenverteilung.

Tab. 3: Städtebauliche Kenngrößen (gerundet)

Art der Nutzung	Fläche in m <sup>2</sup>	Verteilung in % Geltungsbereich gesamt
Bauland	16.524	70,8
– davon private Grundstücksfläche mit Pflanzbindung	3.145	13,5
– davon Fläche für Erhaltung von Bäumen und Sträuchern	343	1,4
– priv. Grundstücksfläche mit Pflanzbindung, TG unterbaut	596	2,6
– davon überbaubare Flächen	12.440	53,3
Öffentliche Verkehrsfläche	5.848	25,1
– davon Josefstraße & Allinger Straße	5.294	22,7
– davon Eigentümerweg	554	2,4
Freizuhaltende Trasse	95	4,1
<b>Geltungsbereich vorhabenbezogener Bebauungsplan</b>	<b>23.324</b>	<b>100,0</b>

## 6.4 Vorhaben- und Erschließungsplan

Dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan liegt der Vorhaben- und Erschließungsplan vom 25.01.2022 bei. Dieser wird Bestandteil des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes.

Der Vorhaben- und Erschließungsplan besteht aus:

- dem Erdgeschossplan (EG) M 1:250 für den Laden mit Freiflächen und Erschließungsflächen,
- Grundrissplanung für Tiefgarage und Kellergeschoss (1. und 2. UG und Kellergeschoss 2. UG) M 1:250,
- Grundrisspläne für Obergeschosse (OG) M 1:250,
- den Ansichten und Schnitten M 1:250,
- dem Freiraumplan M 1:500.

