



Beschlussvorlage

Nr.	vom		
2021/0216/1	18. Januar 2022		
Gegenstand			
<p>Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 9 VB für den Bereich des Alois-Harbeck-Platzes zwischen Allinger Straße, Josefstraße und Bahnlinie hier: Beschlussfassung über die während der frühzeitigen Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung eingegangenen Anregungen und Stellungnahmen, Anpassung der Planung in Teilbereichen sowie Fassung des Billigungsbeschlusses</p>			
Beratungsfolge			
Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
02.12.2021	Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt	öffentlich	Vorberatung
25.01.2022	Stadtrat	öffentlich	Entscheidung

Beschlussvorschlag

1. Vom Ergebnis der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 1 BauGB und der Behördenbeteiligung gem. § 4 Abs. 1 BauGB zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 9 VB für den Bereich des Alois-Harbeck-Platzes wird Kenntnis genommen.

Abstimmungsergebnis ASU 02.12.2022: 12 : 0

2. Die vom Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt gefassten Einzelbeschlüsse zu den Anregungen und Stellungnahmen sowie zur Fortentwicklung der Planung werden zur Kenntnis genommen und bestätigt. Der Bebauungsplanentwurf wird entsprechend der gefassten Einzelbeschlüsse überarbeitet und erhält das Plandatum 25.01.2022.

Abstimmungsergebnis ASU 02.12.2022: 12 : 0

3. Der Bebauungsplan Nr. 9 VB für den Bereich des Alois-Harbeck-Platzes zwischen Allinger Straße, Josefstraße und Bahnlinie in der Planfassung vom 25.01.2022 wird gebilligt.

Abstimmungsergebnis ASU 02.12.2022: 8 : 4

4. Der Erste Bürgermeister wird beauftragt, den Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 9 VB nach Abschluss des Durchführungsvertrages gem. § 3 Abs. 2 BauGB öffentlich auszulegen und die Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 2 BauGB einzuholen.

Abstimmungsergebnis ASU 02.12.2022: 12 : 0

Vorschlagsbegründung

A) Verfahrensverlauf

Das Plankonzept für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 9 VB für die Umgestaltung des Alois-Harbeck-Platzes mit Vorhaben- und Erschließungsplan (VEP) wurde vom Ausschuss für Stadtentwicklung in der Sitzung am 02.07.2020 gebilligt. Anschließend wurden die frühzeitigen Beteiligungen gem. § 3 Abs. 1 und § 4 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB) durchgeführt.

Die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung begann mit einer Informationsveranstaltung zu den Planungen für den Alois-Harbeck-Platz am 09.09.2020 im PUC. Im Anschluss wurden sämtliche Planunterlagen digital auf der Homepage der Stadt und analog im Sitzungssaal des Rathauses im Zeitraum von 10.09.2020 bis 05.11.2020 öffentlich ausgelegt. Aufgrund der Pandemie-Bedingungen konnte die direkte Einsicht im Rathaus nur während der eingeschränkten Öffnungszeiten und nach Terminvereinbarung erfolgen. Hierfür wurde die Auslegungszeit auf acht Wochen verlängert. Zusätzlich zu dieser formellen Beteiligung nach BauGB wurden im September und Oktober 2020 zwei verschiedene informelle Beteiligungsformate durchgeführt: Im ersten Format unter dem Titel „Frag den Planer“ wurden zwei Abendtermine unter der Woche angeboten (24.09.2020 und 08.10.2020), bei denen im direkten Dialog mit Planer:innen, Eigentümerin und Verwaltung Fragen gestellt und die Planung diskutiert werden konnten. Das zweite Beteiligungsformat, der Ideenworkshop, wurde an einem Samstag (26.09.2020) durchgeführt und nahm insbesondere die Freiflächengestaltung in den Fokus (Dokumentation siehe Anlage).

Die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange fand in der Zeit ab 11.09.2020 bis zum 05.11.2020 statt.

Als nächster Schritt steht nunmehr die Behandlung und Abwägung der Stellungnahmen aus den frühzeitigen Beteiligungen an. Die Stellungnahmen wurden zur vollständigen Information im Ratsinformationssystem eingestellt. Ebenso stehen dort die ergänzenden Gutachten, Stellungnahmen und Konzepte zur Verfügung. Die bereits zum Vorentwurf vorgelegten Gutachten wurden nicht verändert; hierzu wird auf die Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Umwelt am 02.07.2020 verwiesen.

Die Beschlussvorlage wurde vom Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt in seiner Sitzung am 02.12.2021 vorberaten. Auf den Protokollentwurf zur ausführlichen Beratung wird verwiesen. Soweit sich aus der Beratung Änderungen bei den Einzelthemen ergeben haben, wurde dies in der Vorlage ergänzt (siehe seitliche Markierung). Neue Informationen sind ebenfalls entsprechend markiert. Die Abstimmungsergebnisse aus der Vorberatung zu den Stellungnahmen sind in Fettdruck eingetragen. Außerdem wurden kleinere Berichtigungen vorgenommen (Anpassung von Zahlen (rot dargestellt) und Fehlerbereinigung im Text).

Da der Bebauungsplan aufgrund der Vorberatung und der neuen Erkenntnisse noch in einigen Punkten geändert wurde, erhält er das neue Plandatum 25.01.2022.

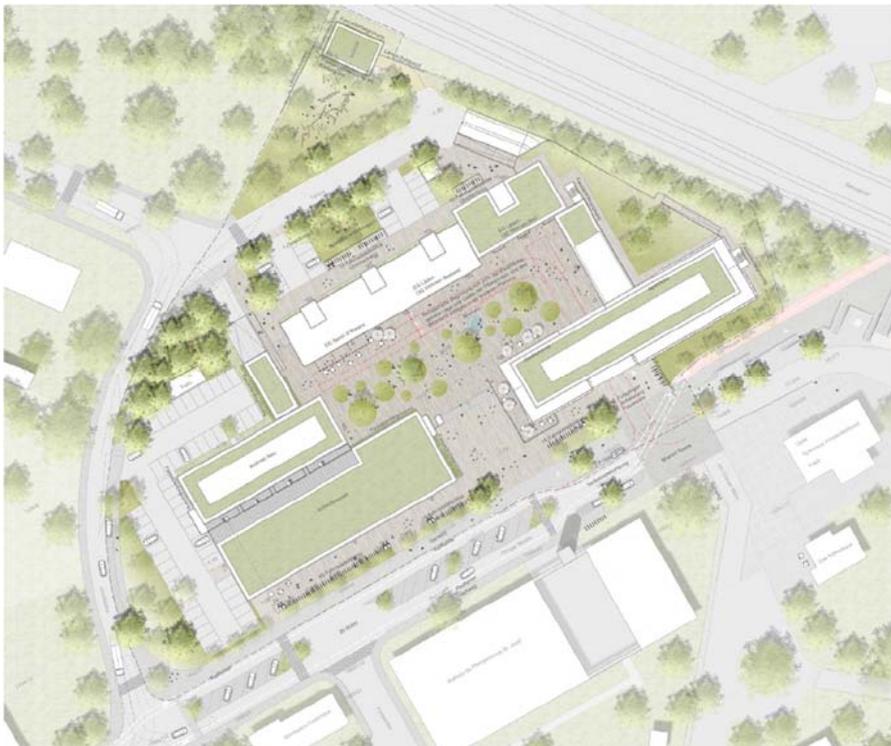
B) Wesentliche Themen, aktuelle Unterlagen und Änderungen der Planung

Aufgrund der eingegangenen Stellungnahmen und der erforderlichen Vereinbarungen im Durchführungsvertrag waren zum Teil ergänzende Untersuchungen und Konzepte für verschiedene Themenbereiche erforderlich. Außerdem wurde die Projektplanung seit der grundsätzlichen Billigung des Plankonzeptes von der Vorhabenträgerin weiterentwickelt, woraus sich zum Teil Anpassungen für die Planung ergeben. Zudem wurden noch fehlende Unterlagen, wie der Freiraumplan, vorgelegt. Die wesentlichen Punkte werden vor der Zusammenstellung der Stellungnahmen erläutert, damit sie in die Abwägung einfließen können. Entscheidungen zu diesen Sachthemen werden aber in Kenntnis des gesamten Abwägungsmaterials getroffen. Soweit sich bei der Abwägung der im nachfolgenden Abschnitt zu beratenden Einzelstimmungen noch Änderungen ergeben, ist eine Anpassung vorzunehmen.

Die vorgeschlagenen Änderungen sind in die Entwürfe des Bebauungsplanes und des Vorhaben- und Erschließungsplanes mit dem kommenden Plandatum 25.01.2022 bereits eingetragen; im Textteil sind sie durch blaue Schrift hervorgehoben. Soweit sich im Rahmen der Vorberatung im Ausschuss Änderungen ergeben, werden die Unterlagen bis zum Billigungsbeschluss im Stadtrat angepasst.

1. Freiflächengestaltung

Die Freiflächenplanung wurde im Rahmen der Vorentwurfsplanung 2020 insbesondere für den Platzbereich zunächst bewusst noch zurückgestellt, um hier offen für die Bürgerbeteiligung zu sein. Im Rahmen der durchgeführten Beteiligungsformate konnten viele Anregungen gesammelt werden. Diese wurden gemeinsam mit den Stellungnahmen aus dem formellen Beteiligungsverfahren so weit



als möglich bei der Planung berücksichtigt. Die geplante Gestaltung kann dem Freiraumplan entnommen werden, der nunmehr Teil des Vorhaben- und Erschließungsplans ist.

a) Platzgestaltung

Die Gestaltung des Platzes wurde im Zuge der Einarbeitung der Beteiligung weiter ausformuliert. Dem häufig geäußerten Wunsch nach mehr Begrünung in Form von Bäumen und bepflanzten Flächen sowie Sitz- und Aufenthaltsmöglichkeiten wurde unter Wahrung des Platzcharakters und Freihaltung der für die Feuerwehr notwendigen Fahrgassen entsprochen:

Der festgesetzte garantierte Mindestbegrünungsanteil wurde gegenüber der zuletzt ausliegenden Planfassung von 10% auf 20% der Platzfläche verdoppelt.

Das Gestaltungskonzept der Vorhabenträgerin sieht runde Pflanzinseln vor, von denen einige aufgeschüttet und mit Sitzflächen umfasst sind. Manche dieser Sitzflächen sind einander zugewandt. Damit wird den Wünschen aus der Bürgerbeteiligung entsprochen, auch konsumfreie Aufenthalts- und Treffpunkte auf dem Platz zu schaffen.

Die Aufschüttung dient gleichzeitig zur Erreichung einer ausreichenden Substratstärke oberhalb der



Tiefgarage, um Großsträucher oder kleine Bäume pflanzen zu können, wie ebenfalls häufig in der Beteiligung gewünscht. Zusätzlich werden geeignete Wände begrünt (siehe Freiraumplan); dies umfasst explizit die platzseitige Wand des Anlieferungsgebäudes Nr. 3, sowie die nordostseitige Wand des Vollsortimenters Nr. 1. Die hier eingetragene Fassadenbegrünung wird auch über den Bebauungsplan konkret festgesetzt.

In der Sichtachse vom Grünen Markt über den Innenhof der Kirche auf den Platz plant die Vorhabenträgerin wieder ein Kunstobjekt als Blickfang zu platzieren. Ein Brunnen wird auch weiterhin Teil der Platzgestaltung sein.

Der Freisitzbereich mit fester Markise vor dem Restaurant in Gebäude Nr. 4 muss aufgrund der notwendigen Flächen für die Feuerwehr gegenüber der vorigen Planversion verschmälert werden.

Fahrradabstellplätze auf dem Platz sieht das Konzept der Vorhabenträgerin aus gestalterischen Gründen nicht vor. Ihre Errichtung ist jedoch nach Bebauungsplan überall auf der Platzfläche zulässig, weshalb hier bei Bedarf nachgesteuert werden kann. In der Beteiligung wurde gewünscht, dass eingangsnah Fahrradabstellplätze in ausreichender Zahl und Größe auf dem Platz vor Geschäften und

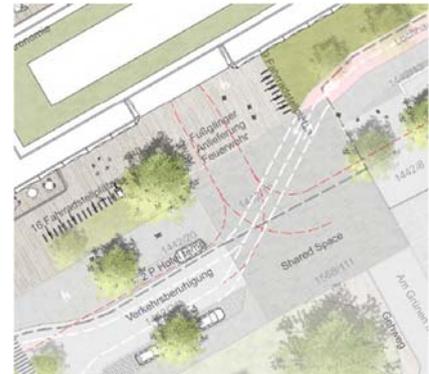
Wohnhauseingängen geschaffen werden. Aufgrund der Nähe zum Bahnhof fürchtet die Vorhabenträgerin jedoch, dass hier eine „Schmuddelecke“ entstehen könnte, da alte, fast schrottreife Bahnhofsräder mehr oder minder dauerhaft hier abgestellt werden könnten. Diese könnten den Gesamteindruck des Platzes beeinträchtigen, sodass das Sanierungsziel der Aufwertung des Platzes dadurch nicht erreicht würde. Stattdessen werden Abstellmöglichkeiten für die gewerblichen Nutzungen entlang der Allinger Straße angeboten und für die Bewohner:innen in der Tiefgarage.

b) Gestaltung zur Allinger Straße

Die Gestaltung zur Allinger Straße ist gegenüber der zuletzt ausliegenden Planversion fast unverändert. Einwendungen und Änderungen in diesem Bereich betrafen insbesondere Sicherheitsaspekte.

Zur Sicherung des Konfliktpunktes Unterführungsausfahrt bzw. -ausgang / Rampe zum Platz soll ein Shared Space geschaffen werden, der gestalterisch an die neue und noch nicht festgelegte Freiflächengestaltung des Grünen Marktes anknüpfen soll. Des Weiteren werden Radfahrer durch einen weiteren sanften Knick der Grenzmauer zum Privatgrundstück etwas früher auf die Fahrbahn gelenkt als im Bestand. Dies kann durch farblich abgesetzte Fahrradspuren, wie im Freiflächenplan dargestellt, noch unterstützt werden.

Die Rampe zum Platz soll nur der Feuerwehr und den auf dem Platz gelegenen Geschäften, die keine andere Möglichkeit haben, zur Kfz-Anlieferung dienen. Ansonsten ist sie dem Rad- und Fußverkehr vorbehalten. Die Anlieferung für das Hotel erfolgt über die Tiefgarage. Die Bodenbelagsgestaltung ist bewusst identisch mit dem Bodenbelag des Platzes vorgesehen, um den Vorrang der



nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer:innen zu betonen. Im Durchführungsvertrag soll vereinbart werden, dass die Vorhabenträgerin sicherstellt, dass die Platzfläche mit Ausnahme von Anlieferungen und Rettungsfahrzeugen nicht von Kfz befahren wird. Als eine Maßnahme zur Umsetzung der „Nichtzufahrt“ schlägt die Vorhabenträgerin die Schaffung von Kurzparkplätzen im Bereich vor der Durchfahrt vor. Dieses Thema wird in einem späteren Abschnitt gesondert zur Beratung gestellt.

Der Zugangsbereich des Platzes wurde bewusst von Bepflanzung freigehalten, um eine optimale Sichtbeziehung von der Straße zum Platz zu gewährleisten und keine neuen Zugangsbarrieren zu schaffen.

Die Fahrradstellplätze entlang der Allinger Straße wurden auf die Anregungen aus der Beteiligung hin zum Teil als Lastenradstellplätze ausgestaltet, um auch einen größeren Einkauf mit dem Rad zu ermöglichen. Aus gestalterischen Gründen wurde eine Überdachung der Fahrradabstellplätze von der Vorhabenträgerin abgelehnt. An der vorgesehenen Stelle würden Überdachungen die Sicht auf die bewusst offen gestaltete Glasfassade des Supermarktes verstellen und mit den Baumpflanzungen in Konflikt stehen. Eine Verlegung der Fahrradstellplätze direkt vor die Fassade des Sortimenters und die Ausstattung des Gebäudes mit einem Flugdach an der Gebäudeoberkante würde nach Aussage

des Architekten keinen ausreichenden Witterungsschutz bieten, da das Dach zu hoch oben angebracht sei und die Räder würden zudem die Sicht auf die Glasfassade versperren.

Wie aus dem Freiflächenplan hervorgeht, ist eine neue Querungshilfe für Fußgänger:innen an der Alinger Straße von der Einmündung der Poststraße direkt zum Zugang des neuen Vollsortimenters vorgesehen. Dies steigert die Sicherheit der Passant:innen auch vor dem Hintergrund der prognostizierten Zunahme des Kfz-Verkehrs. Die Querungshilfe auf Höhe der Kirche wird ebenfalls aufgenommen.

c) Gestaltung in Richtung der Josefstraße und des Spielplatzes

Aus der Beteiligung gingen im Bereich der Josefstraße insbesondere sicherheitsbezogene Anregungen hervor: Da die Josefstraße künftig als Zuwegung für die Kindertagesstätte dienen soll, wurde die Anlage eines Gehweges auf der Westseite der Straße und sichere Querungsmöglichkeiten gewünscht. Des Weiteren wurde angeregt, eine Möglichkeit für Kleinkindspiel ohne Querung der Straße zu ermöglichen. Ferner wurden diverse konkrete Wünsche zu Spielgeräten, Aufenthaltsmöglichkeiten und Obstbäumen eingebracht.

Die beiden erstgenannten Punkte konnten in die Planung übernommen werden. Der Parkstreifen auf der Westseite der Josefstraße wird zugunsten eines neuen Gehweges aufgelöst und nach der Abbiegung Richtung Gewerbegebiet im weiteren Verlauf abseits der Straße über die Grundstücke der Vorhabenträgerin geführt.

Darüber hinaus wurde der Kleinkindspielbereich aus dem Hauptspielplatz herausgelöst und in die Grünfläche vor Gebäude 4 integriert. Anregungen zur Spielplatzgestaltung sind für die Bebauungsplanebene zu kleinteilig, wurden aber aufgenommen und sollen im weiteren Planungsprozess umgesetzt werden. Obstbäume wurden in die Pflanzliste aufgenommen.

Im Zugangsbereich für die Wohnungen vor Gebäude Nr. 5 wurde die Grünfläche erweitert. Dies entspricht dem vielfachen Wunsch nach insgesamt mehr Begrünung.

Aufgrund des nun erweiterten Energiekonzeptes der Eigentümerin wurden Lage und Dimension des Technikgebäudes an der Spielfläche verändert. Das Technikgebäude wird größer und benötigt aufgrund der jetzt zurückgesetzten Lage eine Zufahrt für Wartungsarbeiten. Die Zufahrt soll jedoch wasserdurchlässig ausgestaltet werden, um die zusätzliche Versiegelung zu minimieren. Eine Dach- und Fassadenbegrünung wird vorgesehen. Das Technikgebäude dient auch am neuen Standort in Kombination mit der



Lärmschutzwand als Lärmabschirmung für den Spielplatz. Zur Integration in den Spielplatz ist angedacht, die zugewandte Wandseite im unteren Bereich mit Klettermöglichkeiten auszugestalten.

Gestalterische Verbesserungen im Kreuzungsbereich Josefstraße/Allinger Straße werden durch die Einrichtung des Gehweges und den damit verbundenen Entfall des Parkstreifens, der von zum Teil augenscheinlich fahruntüchtigen Fahrzeugen und Werbekleintransportern besetzt ist, auf der Westseite der Josefstraße erreicht. Des Weiteren wurde der Aufstellbereich für Fußgänger an der Westseite der Kreuzung vergrößert, soweit es aufgrund des LKW-Kurvenradius möglich ist. Auf der Ostseite ist die Pflanzung eines neuen Baumes vorgesehen.

Der Parkplatz des Sortimenters (siehe auch Ausführungen im entsprechenden nachfolgenden Abschnitt) ist im Freiraumplan unverändert nahe dem Kreuzungsbereich an der Josefstraße vorgesehen. Aufgrund der Neuanlage des Parkplatzes muss der bestehende Hügel an der Allinger/Josefstraße überwiegend abgetragen werden. Auch mit Stützmauern ist nach Angaben der Planer ein teilweiser Erhalt des Hügels nicht möglich, was ein weiterer Grund für den nicht möglichen Erhalt der Bäume bis auf einen ist. Der Abtrag verbessert jedoch die Sichtbeziehungen im Kreuzungsbereich und trägt so zur Erhöhung der Verkehrssicherheit in dem Bereich bei. Zudem kann das neue tiefergelegte Gelände für den notwendigen Retentionsraum für Starkregenereignisse genutzt werden.

Aufgrund der Überprüfung der Sichtdreiecke müssen die an die Einfahrt zum Sortimenterparkplatz angrenzenden Parkplätze an der Josefstraße weiter zurückgesetzt werden. Der durch den Wegfall der Parkplätze gewonnene Platz in der Verkehrsfläche wird durch die Einplanung neuer Grüninseln genutzt, in die auch jeweils ein Baum gepflanzt werden kann.



d) Gestaltung in Richtung Bahn

Dem Freiraumplan ist zu entnehmen, dass die Fluchttreppen zur Bahn an Gebäude 6 und 7 nunmehr mit Fassadenbegrünung ausgestattet werden sollen. Die aufgrund der neuen Führung des Abwasserkanals und aufgrund der Bahnsicherheit zu fällenden Bäume werden durch Neupflanzungen ersetzt. Die Grünfläche auf der Tiefgarage dient als Freifläche zum Hotel; hier sollen drei Bäume stehen.

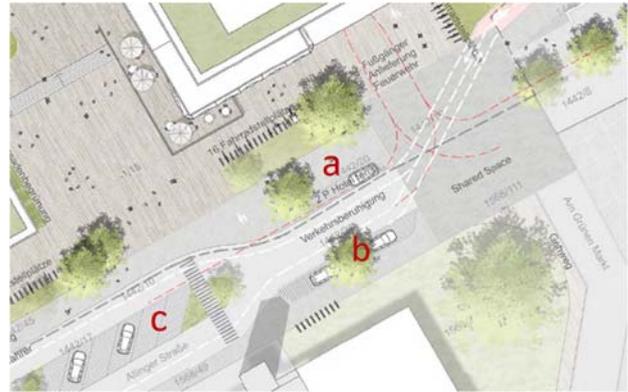
Beschlussvorschlag:

Der Freiraumplan wird (ggf. unter Maßgabe des Beratungsergebnisses) gebilligt.

Bei der Beratung im ASU fand keine Gesamtabstimmung über den Freiraumplan statt. Es gab jedoch keine grundsätzlichen Einwände. Über verschiedene Teilbereiche wurde im Rahmen der nachfolgenden Punkte vorberaten und abgestimmt.

2. Kurzzeitparkplätze für das Hotel

Um auch eine Zufahrt von neuen Hotelgästen, z.B. per Taxi, auf den Platz zu vermeiden, wünscht die Vorhabenträgerin ein Kurzparkangebot im Bereich vor dem Hotel an der Allinger Straße. Die Vorhabenträgerin schlägt hierfür die Errichtung von zwei zusätzlichen Parkplätzen unmittelbar neben der Rampe und direkt an der Nordseite der Allinger Straße vor (Standort A). Grundsätzlich wird diese Maßnahme als geeignet angesehen, um die Zufahrt auf den Platz



weiter zu begrenzen. Allerdings ist die Verkehrssituation im Bereich vor der Durchfahrt nicht unproblematisch. Zu entscheiden ist, ob ein Stellplatzangebot gemacht werden soll. Sofern dies der Fall ist, wäre weiterhin zu entscheiden, ob zwei oder ggf. nur ein Kurzzeitparkplatz (max. 15 oder 30 Minuten) zugelassen werden sollen. Dieser Standort hat den Vorteil, dass Hotelgäste die Straße nicht queren müssen, befindet sich jedoch auf einem heutigen Stück Gehweg (städtische Verkehrsfläche) und müsste dem Fußverkehr somit entzogen werden. Außerdem sind die querenden Radfahrer zu bedenken, wobei man sich allerdings in dem shared-space-Bereich mit besonderer gegenseitiger Rücksichtnahme befindet.

Als Alternativen könnten bestehende öffentliche Stellplätze, wie an der gegenüberliegenden Straßenseite direkt vor der Kirche (B) oder die ersten Mittelparkplätze (C), in Kurzparkplätze umgewandelt werden. Da entsprechende Kurzparkplätze jeweils beidseitig beschildert werden müssen, müssten entweder alle Parkplätze eines Abschnitts (Parkbucht Kirche 3, Mittelparkplätze 5) ausgewiesen werden oder ggf. der Entfall eines Stellplatzes hingenommen werden. Außerdem würden diese jetzt bestehenden öffentlichen Parkplätze einer anderen Nutzung (z.B. Kirchenbesucher) dadurch entzogen. Im Rahmen der Vorberatungen zum Durchführungsvertrag, in den die Errichtung oder Anpassung der Stellplätze auf Kosten der Vorhabenträgerin aufgenommen werden müssten, sprach sich eine knappe Mehrheit gegen die Errichtung von Kurzzeitparkplätzen für das Hotel aus. Im Übrigen wurde der Standort B favorisiert. Um dennoch ein unbefugtes Befahren des Platzes wirksam zu verhindern könnte beispielsweise ein herabfahrbarer Poller installiert werden.

Beschlussvorschlag:

Der Errichtung von **einem / zwei** Parkplätzen am Standort **A**, wie im Freiflächenplan eingetragen, wird zugestimmt.

Falls keine Zustimmung zu Standort A: Die Ausweisung von **einem / zwei** Kurzparkplätzen sollen am Alternativstandort **B / C** vorgesehen werden.

Falls Ablehnung: Der Ausweisung von Kurzzeitparkplätzen für das Hotel wird nicht zugestimmt.

Über die Option, ob Kurzparkplätze zugelassen werden sollen, erfolgte in der ASU-Sitzung am 02.12.2021 folgende Abstimmung:

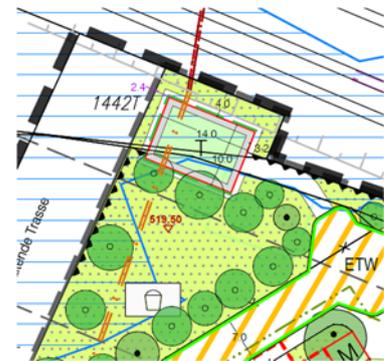
Keine Kurzparkplätze 7 Stimmen

1 Stellplatz 5 Stimmen

Aufgrund dieses Vorberatungsergebnisses wurde der Freiraumplan angepasst und die dort dargestellten Parkplätze am Standort A herausgenommen.

3. Energiekonzept

Zur Versorgung der Gebäude am Alois-Harbeck-Platz mit Wärme, Kälte und Strom wurde ein Energiekonzept erstellt. In einer neuen Energiezentrale sind hierfür nach derzeitigem Planungsstand sechs Blockheizkraftwerke (BHKW) und acht Grundwasserwärmepumpen vorgesehen. Diese sollen nicht nur dem Plangebiet dienen, sondern es wird auch ein Nahwärmenetz zur Versorgung umliegender Bestandsgebäude (mit veralteten Heizsystemen) der Vorhabenträgerin aufgebaut. Damit ergibt sich lt. Aussage im Energiekonzept eine erhebliche Senkung des Energieverbrauches (pro Fläche und Kopf). Die BHKW können mit Gas und/oder zukunftsorientiert mit grünem Wasserstoff betrieben werden. Zu Beginn ist die Nutzung von Gas aus Öko-Gas-Tarifen vorgesehen. Künftig ist eine Beimischung von Wasserstoff geplant; langfristiges Ziel ist eine komplette Umstellung auf Wasserstoff. Auf 750 m² der Dachflächen werden zudem Photovoltaikanlagen errichtet. Damit kann nach Schätzungen z.B. mehr als die Hälfte des Strombedarfs des Aparthotels gedeckt werden bzw. überschüssiger Strom u.a. zum Betrieb der Grundwasserwärmepumpen verwendet werden, wofür auch noch der Strom aus den BHKW zur Verfügung steht. Es wird dabei von der Vorhabenträgerin in Bezug auf die Energieversorgung eine CO₂-Neutralität angestrebt. Das grundlegende Energiekonzept einschließlich der Nutzung von Ökogas wird in den Durchführungsvertrag aufgenommen.



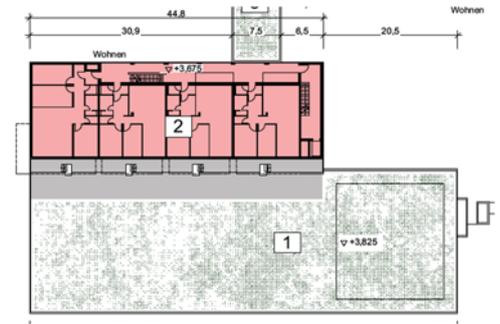
Im Rahmen der Beratung durch den ASU wurde die Ausstattung der Gebäude mit PV-Anlagen teilweise als zu gering bemängelt. Ob und inwieweit PV-Anlagen auf dem Dach des Bauteils 1 vorgesehen werden sollen, wurde wie folgt abgestimmt:

PV-Anlagen auf der kompletten Dachfläche 2 Stimmen

PV-Anlagen auf einer Teilfläche 8 Stimmen

Der Vorhabenträgerin wurde aufgegeben, ein Konzept auszuarbeiten mit dem ein Teil des Dachs des Sortimenters mit PV-Anlagen bestückt wird.

Mit der beigefügten Skizze wird von der Vorhabenträgerin vorgeschlagen, den Bereich des Daches mit PV-Anlagen zu versehen, der nicht direkt vor den Wohnungen liegt. Dabei handelt es sich um eine zusätzliche Fläche von 290 m² für PV-Anlagen. Dementsprechend wurde die Mindestfläche für PV-Anlagen im Bebauungsplanentwurf bereits erhöht. Die Anpassung der entsprechenden Ausführungen bei den einzelnen Stellungnahmen erfolgt im Nachgang zur Sitzung.

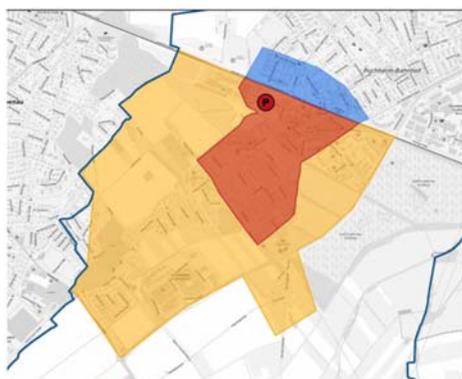


4. Vollsortimenter und weiteres Gewerbe am Platz

Die am Platz geplanten Nutzungen bleiben gegenüber der ausgelegten Version gleich. Geplant sind am Standort weiterhin ein Vollsortimenter mit einem Backshop mit Sonntagsöffnung, ein Aparthotel sowie oben auf dem Platz kleinere Gewerbeflächen für Einzelhandel und Dienstleistungen sowie der Erhalt der bestehenden und die Schaffung einer weiteren Gastronomie. Im Rahmen der informellen Beteiligung im Rahmen des Ideenworkshops wurden insbesondere auch gewünschte Nutzungen/Sortimente abgefragt, die die Eigentümerin bei der Auswahl der Mieter:innen heranziehen und unter den geeigneten Bewerber:innen bevorzugt berücksichtigen möchte. Besonders häufig genannt wurden ein Bioladen und ein Fahrradgeschäft, sowie verschiedene Fachgeschäfte.

Im hier angewendeten vorhabenbezogenen Bebauungsplan können zwar im Rahmen des Vorhaben- und Erschließungsplanes grundsätzlich weitergehende Spezifizierungen getroffen werden. Dabei muss jedoch immer die Verhältnismäßigkeit der Einschränkung der Eigentumsrechte gegen den Beitrag zur Erreichung städtebaulicher Ziele abgewogen werden. Außerdem würde eine zu enge Festlegung des möglichen Sortiments im Hinblick auf den derzeit stattfindenden Wandel des stationären Handels die Zukunftsfähigkeit des Standortes einschränken.

Das Vorhaben wurde aufgrund diverser Einwendungen insbesondere gegen den Vollsortimenter auch auf seine Auswirkungen auf den sonstigen Lebensmitteleinzelhandel und seine Funktionsfähigkeit durch das Gutachterbüro BBE Handelsberatung untersucht. Befürchtet wurde in einigen Stellungnahmen,



dass der Vollsortimenter benachbarten Supermärkten im näheren und weiteren Umfeld die Geschäftsgrundlage entziehen könnte und sich so eine Verschlechterung der Versorgungssituation ergeben könnte. Andere Einwender:innen wiederum sorgten sich, dass der Sortimenter keine ausreichende Anziehungskraft entwickeln könnte und in der Folge ein großer Leerstand entstünde. Im Zusammenhang mit der Funktionsfähigkeit wurden auch Stellplatzbedarf und Zugangssituation des Sortimenters geprüft.

Auswirkungen

Ergebnis der Auswirkungsanalyse der BBE Handelsberatung vom 15.04.2021 ist, dass genügend Kaufkraftpotenzial für einen neuen Sortimenter und die bestehenden Lebensmitteleinzelhandelsstandorte im Einzugsbereich besteht. Mit insgesamt 4,4 Mio. € berechnetem Umsatz scheint für den neuen Markt eine realistische Geschäftsgrundlage gegeben zu sein. Die prognostizierten Umverteilungseffekte würden auch für keinen der umliegenden Standorte in Puchheim und den Nachbargemeinden zu schädlichen Auswirkungen führen. Schädliche Auswirkungen werden vom Gutachter ab einem Schwellenwert von 10% angenommen.

Dem nächstgelegenen Supermarkt, dem Penny in der Adenauerstraße, wird trotz der geringen Entfernung nur ein verhältnismäßig geringer Rückgang des Umsatzes um 0,2 Mio. € bzw. 5,3 % prognostiziert. Dies wird im Fachgutachten mit strukturellen Unterschieden zwischen Discountern und Vollsortimentern begründet, die häufig auch nebeneinander errichtet werden.

Für die Standorte nördlich der Bahnlinie (Lochhauser Straße, Gewerbegebiet Nord), nimmt das Gutachten aufgrund der physischen und mentalen Barriere Umverteilungen im Umfang von 6,2 - 6,7 % durch sogenannte Streuumsätze an.

Die größte Umverteilung findet gegenüber dem Gewerbegebiet Süd (Ikaruspark) statt. Bei einer errechneten Umverteilung von 7,1 % erlangt jedoch auch diese Umverteilung keine raumstrukturelle Bedeutung.

Insgesamt kommt die Auswirkungsanalyse somit zu dem Ergebnis, dass die Versorgungsstruktur in Puchheim durch das Vorhaben verbessert und der Branchenmix ergänzt wird.

Es bestand der Vorschlag, statt eines Vollsortimenters einen Biosupermarkt zu errichten. Sofern dieser alle Sortimente führt, wäre mit dem angestrebten Planrecht auch ein Biosupermarkt zulässig. Angefragte Biosortimenter lehnten die Lage jedoch nach Aussage der Vorhabenträgerin ab, da am Standort keine ausreichende Kundenfrequenz gegeben sei. Es ist jedoch vorgesehen, dass der Sortimenter ein ausgeprägtes Biosortiment führen soll.

Vollsortimenter – Parkplatz und Eingangsbereich

Vielfach wurde in der Beteiligung gewünscht, dass die dem Sortimenter zugeordneten Kfz-Stellplätze entweder (zumindest zum Teil) in eine Tiefgarage verlegt oder zugunsten der heute bestehenden Grünfläche mit Hügel und Bäumen reduziert werden oder ganz entfallen sollen. Das auch zur Beurteilung dieses Sachverhaltes angeforderte Einzelhandelsgutachten kommt zu dem Ergebnis, dass die angestrebte Zahl von 50 Stellplätzen bereits



das Minimum für einen funktionierenden Vollsortimenter in dieser Lage darstellt (Empfehlung 70 bis 90 Stellplätze). Von einer Unterbringung der Stellplätze in einer Tiefgarage sei abzuraten, weil die Stellplätze hier nicht angenommen würden. Da die Eingangsnähe der Stellplätze vom Fachbüro als Auswahlkriterium für den Sortimenter und folglich als Kriterium für das Funktionieren des Marktes klassifiziert wird und eine Stellplatzanordnung an der Allinger Straße dem Ziel der Verkehrsberuhigung des

Stadtzentrums entgegenstünde, empfiehlt der Gutachter den Zugang am geplanten Ort, der Kreuzung Josefstraße zugewandt. Ein zweiter Eingang Richtung Zugang des Platzes würde das Sortimentergebäude für potenzielle Betreiber:innen unattraktiv machen, da ein zweiter Kassenbereich etc. zu einer unverhältnismäßig hohen Belastung im Betriebsablauf führen würde.

Der Verwaltung liegt des Weiteren ein Schreiben eines Mietinteressenten vor, der nach eigener Aussage weniger als 50 Stellplätze bzw. eine Platzierung von Stellplätzen in der Tiefgarage nicht akzeptieren würde. Kein anderer möglicher Betreiber war nach Aussage der Vorhabenträgerin bereit, so wenige Stellplätze zu akzeptieren. Um das Ziel der Belegung des Platzes durch eine gewisse Kundenfrequenz zu erreichen, wird der oberirdische Parkplatz als erforderlich angesehen. Eine andere Anordnung des Parkplatzes – oder, wie ursprünglich als eine Option überlegt, eine Platzierung des Einkaufsmarktes auf der Ostseite des Plangebietes - würde den Verkehr unerwünschterweise weiter in Richtung Bahnhof auf der Allinger Straße ziehen, womit viel Kfz-Verkehr über die Zuwegung zur Unterführung angezogen würde, was auch die Sicherheitsrisiken in diesem Bereich deutlich erhöhen würde. Auch die Verbindung zum geplanten Stadtzentrum würde durch weiteren Verkehr in diesem Bereich deutlich beeinträchtigt. Eine Verlegung in den rückwärtigen Bereich der Josefstraße weiter in Richtung der neuen Wohngebäude würde aufgrund des dort hineingezogenen Verkehrs zu einer Beeinträchtigung der Wohnqualität und der Sicherheit des Spielplatzzuganges führen und wäre aufgrund der zurückgesetzten Lage voraussichtlich in seiner Wahrnehmbarkeit und damit in seiner Funktionsfähigkeit deutlich eingeschränkt. Dasselbe gilt auch für eine Verlegung von Stellplätzen in die Tiefgarage. Daher wurde der oberirdische Parkplatz an der bisherigen Stelle belassen. Zudem dient dieser Stellplatz auch den Besuchern für die weiteren Läden am Platz und im Wege der Wechselbelegung auch für die Gäste der Gastronomie, so dass die Anlage weiterer oberirdischer Parkplatzflächen vermieden werden kann.

5. Mobilitätskonzept und Stellplatzreduzierung

Für den Vorentwurf des Bebauungsplanes und den Vorhaben- und Erschließungsplan wurde der Stellplatzbedarf orientiert an der Stellplatzsatzung der Stadt (für die Wohnungen) und den Richtzahlen der Garagen- und Stellplatzverordnung ermittelt. Für eine noch größer angesetzte Wohnungszahl und das Aparthotel wurde ein zusätzlicher Stellplatzpuffer vorgesehen und der genannte Mindeststellplatzbedarf von 50 oberirdischen Parkplätzen für den Vollsortimenter eingeplant. Die Zahl der Fahrradabstellplätze wurde auf der Grundlage der Fahrradabstellplatzsatzung der Stadt errechnet. Dementsprechend umfasste die bisherige Planung folgende Abstellplätze:

Pkw	321 Stellplätze	davon 70 oberirdisch
Fahrrad	220 Abstellplätze	

Grundsätzlich bestand bereits die Überlegung, den Stellplatzschlüssel für Pkw aufgrund der zentralen Lage ggf. zu reduzieren. Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung wurden sowohl aus der Öffentlichkeit als auch von Trägern öffentlicher Belange, wie dem Umweltbeirat und dem Bund Naturschutz, Bedenken hinsichtlich der hohen Anzahl an Kfz-Stellplätzen und dem damit verbundenen Verkehrsaufkom-

men vorgebracht. Gleichzeitig wurde teilweise die geringere Anzahl an Fahrradabstellplätzen bemängelt. In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass lt. den Ausführungen des Referates 3 – Verkehrsrecht sichergestellt werden soll, dass ausreichend Parkmöglichkeiten für Bewohner, Hotelgäste und -personal sowie für die Kunden der geplanten Einkaufsmöglichkeiten und Gaststätten zur Verfügung stehen. Falls nicht ausreichend Parkmöglichkeiten geschaffen werden, wäre auch eine Parkverdichtung in den umliegenden Straßen zu erwarten.

Im Zuge der Verhandlungen zum Durchführungsvertrag wurde daher von der Vorhabenträgerin ein Mobilitätskonzept gefordert. Mit diesem sollte zum einen der Stellplatzbedarf nochmals geprüft und zum anderen der besonderen Lage mitten im Stadtzentrum nahe am Bahnhof – und damit der optimalen Anbindung an den ÖPNV Rechnung getragen und ein Konzept für weitere Maßnahmen entwickelt werden.

Auf der Grundlage des daraufhin vorgelegten vorhabenbezogenen Mobilitätskonzepts für die Neugestaltung des Alois-Harbeck-Platzes vom Juli 2021 wird eine deutliche Reduzierung der Pkw-Abstellplätze durch eine gleichzeitige erhebliche Steigerung der Fahrradabstellplätze als möglich angesehen.

Um die Fahrradmobilität zu fördern, orientiert sich die Zahl der Fahrradabstellplätze nunmehr an der im Bebauungsplan für das Stadtzentrum gefundenen Lösung. Für die Wohnungen werden 1,25 Fahrradabstellplätze pro Zimmer vorgesehen, so dass für 75 Wohnungen 255 Abstellplätze angeboten werden sollen. Dazu kommen noch mindestens 25 Lastenrad-/Anhängers-Abstellplätze ($\cong 0,33$ je Wohnung). Für die gewerblichen Nutzungen sind mindestens **72 *** Abstellplätze vorgesehen, davon 10 % Lastenräder.

* Anzahl geändert: 1 zusätzlicher Stellplatz für Backshop und 1 Stellplatz aufgrund Rundung, damit auch 8 statt 7 Lastenradabstellplätze

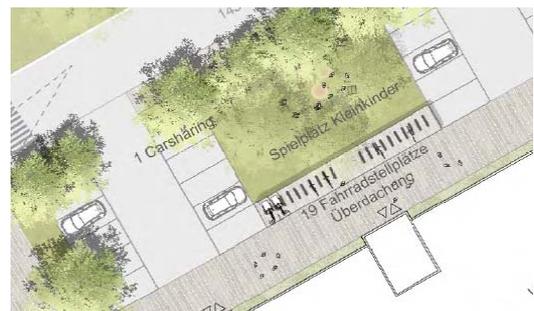
Dementsprechend wurden auch die nachfolgenden Zahlen zu den Abstellplätzen angepasst.

Ergänzend dazu sollen Sharing-Angebote für Anwohner, Gäste und Gewerbetreibende installiert werden. Positioniert werden die Sharing-Angebote in den Pkw-Stellplatz- und Radabstellplatz-Flächen nördlich des Bauteils 4. Im Mobilitätskonzept sind für eine 24-monatige Pilotphase vorgesehen:

- 1 E-Auto
- 2 E-Lastenräder
- 4 E-Bikes und 3 klassische Fahrräder

Eine Erweiterung des Angebots soll nach Bedarf erfolgen. Dies soll auch über den Durchführungsvertrag abgesichert werden. Hier ist zu beraten, ob dieses Angebot für 75 Wohnungen und das Aparthotel für ausreichend angesehen wird oder ob beispielsweise ein weiteres Kfz zur Sicherstellung der Verfügbarkeit im Bedarfsfall gleich zu Beginn bereitgestellt werden sollte und ggfs. bei Nichtnutzung später wieder abgeschafft werden könnte.

Die verbesserte Fahrradinfrastruktur und die vorgesehenen Sharing-Angebote bieten neben der zentralen Lage die Grundlage für ein neues Pkw-Stellplatzkonzept. Damit kann der zweite Stellplatz für die

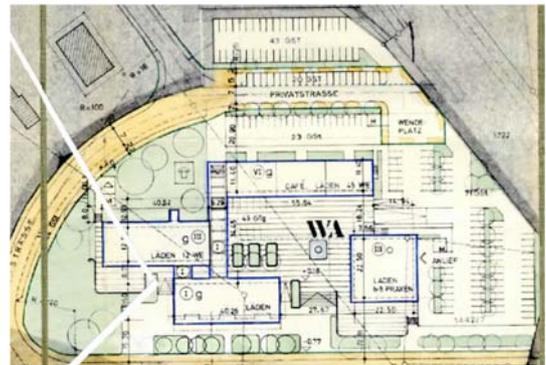


3- und 4-Zimmer-Wohnungen eingespart werden, so dass grundsätzlich ein Stellplatz pro Wohnung festgelegt wird. Für die 15 Ein-Zimmer-Bestands-Wohnungen mit 28 – 40 m² Wohnfläche wird eine weitere Reduzierung auf 0,5 Stellplätze vorgeschlagen (derzeit nutzt kein Mieter dieser Wohnungen einen Stellplatz). 10 % der Stellplätze werden für Besucher vorgesehen. Die Anzahl der Stellplätze für das Aparthotel wird gegenüber der Vorversion von 80 auf 40 reduziert. Unverändert bleiben die 50 oberirdischen Stellplätze für den Vollsortimenter, die von dem potentiellen Betreiber als Voraussetzung für die Ansiedlung an diesem Standort gefordert werden. Diese 50 Stellplätze werden im Wege der Wechselbelegung aber auch für eine Reduzierung der Stellplätze für die übrige gewerbliche Nutzung in Form der Gaststätten, Läden und Büroflächen genutzt. Aus diesem Grund und wiederum der gut eingebundenen Lage werden die hierfür nach Garagen- und Stellplatzverordnung erforderlichen Stellplätze jeweils um 50 % reduziert. Damit kann auch auf eine Ausweisung weiterer oberirdischer Stellplätze, wie z.B. bisher entlang der Allinger Straße, verzichtet werden. Zwei der Stellplätze im Bereich des Vollsortimenters werden zudem mit einer öffentlich nutzbaren Ladestation versehen.

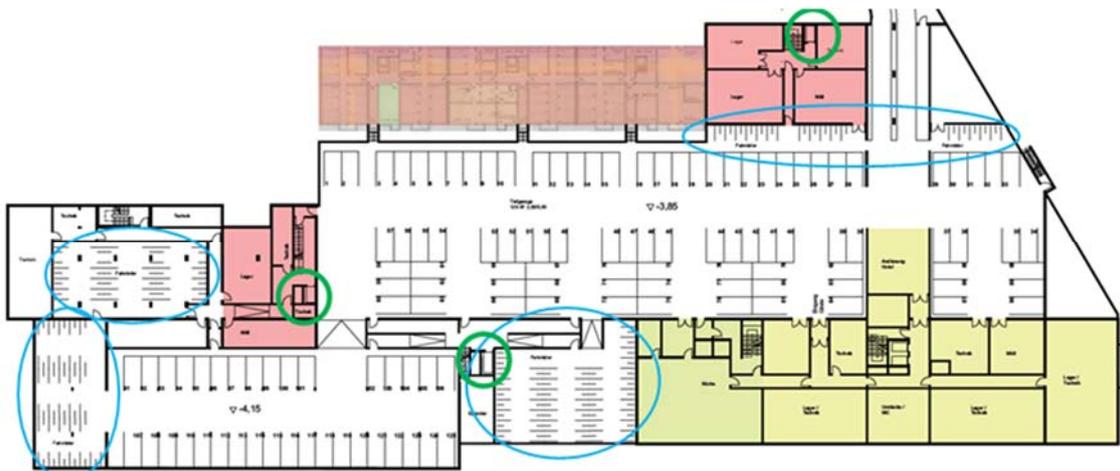
Es wird vorgeschlagen, den Bebauungsplan im Hinblick auf das Mobilitätskonzept anzupassen. Bei einer Umsetzung 1 : 1 entsprechend dem Konzept würden sich folgende Abstellflächen ergeben:

Pkw	195 Stellplätze	davon 70 oberirdisch
Fahrrad	352 Abstellplätze	einschließlich Lastenradstellplätze

Zum Vergleich: In dem seit 01.04.1974 gültigen Bebauungsplan Nr. 9 A sind Stellplatzflächen für **180** Stellplätze (davon **137** oberirdisch, 43 in einer Tiefgarage) ausgewiesen. Neben dem großen Parkplatz Richtung Bahnlinie wäre aktuell u.a. auch eine weitere Stellplatzanlage im Bereich des im Rahmen der Neuplanung vorgesehenen Spielplatzes zulässig.



Die meisten der Fahrradabstellplätze werden in der Tiefgarage untergebracht. Diese befinden sich im Randbereich von Bauteil 5 und im Übrigen in Fahrrad-

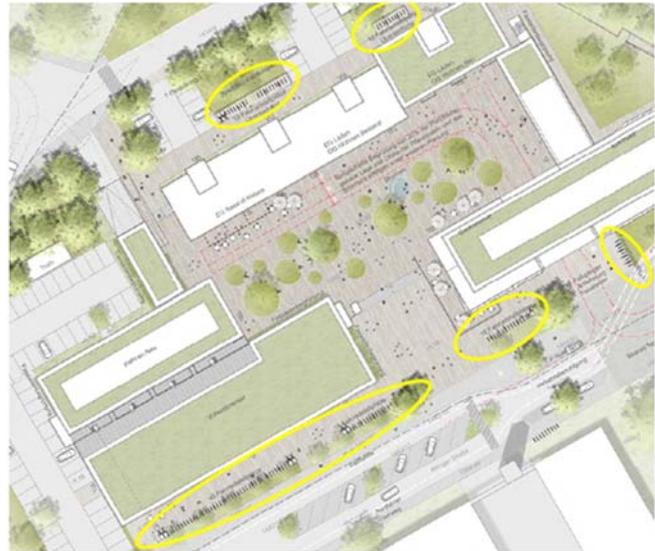


räumen. Die Fahrradräume sind in der Nähe der Aufzüge, aber sonst eher im Randbereich angeordnet. Die Aufzüge sind jeweils groß genug, um normale Fahrräder aufzunehmen; Lastenräder können mit dem Aufzug auf den Platz transportiert werden. Es ist zu überlegen, ob aufgrund der rampenabseitigen Lage und der verwinkelten Wege zu den Aufzügen erhöhte Bequemlichkeitsanforderungen wie etwa Türöffner-Taster vorgesehen werden sollten.

Die 72 Abstellplätze für die gewerblichen Nutzungen werden orderirdisch nachgewiesen. Diese sind entlang der Allinger Straße vor dem Sortiment und dem Hotel positioniert. Über den ermittelten Bedarf hinaus sind aber im Freiraumplan in diesen Bereichen weitere Abstellplätze aufgenommen worden. Nördlich der Bauteile 4 und 5 sind zwei überdachte Fahrradabstellanlagen mit insgesamt 29 Abstellplätzen vorgesehen; neun dieser Abstellplätze sind für das Sharing-Angebot eingeplant. Insgesamt stehen damit im Freibereich über 100 Fahrradabstellplätze zur Verfügung. Bei Bedarf können weitere Fahrradabstellanlagen vorgesehen werden, da diese (außer in den Grünflächen) im gesamten Plangebiet im Bebauungsplan für zulässig erklärt werden.

In den Beteiligungen wurde zum Teil der Wunsch nach überdachten Abstellmöglichkeiten für Fahrräder auf dem Platz und eingangsnah zu allen Gewerbenutzungen vorgebracht. Dies lehnte die Vorhabenträgerin aus den in den Abschnitten Gestaltung zur Allinger Straße und Platzgestaltung erläuterten Gründen ab. Hier ist mit Blick auf eine Abwägung zwischen umweltrelevanten Belangen und gestalterischen, wie auch funktionalen Aspekten zu entscheiden.

Die Anzahl der oberirdischen Kfz-Stellplätze bleibt unverändert bei 70. Dies bedeutet aber gegenüber dem derzeitigen Bestand an Parkplätzen eine Reduzierung der Stellplätze an der Oberfläche. In den umgesetzten Parkplatzflächen entlang der Bahnlinie und an der Josefstraße sind heute über 90 Stellplätze vorhanden, dazu kommen noch die Stellplätze entlang der Allinger Straße. Bisher waren lt. Baugenehmigung nur 40 Stellplätze in der Tiefgarage untergebracht.



Es wird vorgeschlagen, die Planung auf der Grundlage des neuen Mobilitätskonzeptes weiterzuführen. Im Rahmen der Vorberatung des Durchführungsvertrages, der auch die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes zum Gegenstand hat, wurde der Umfang der vorgeschlagenen Stellplatzreduzierung zum Teil kritisch gesehen. Insbesondere die fehlende Möglichkeit, weitere Stellplätze in der Tiefgarage auszuweisen, wenn sich nach der Umsetzung ein Stellplatzmangel herausstellen sollte, wurde als Problem vorgebracht. Deshalb wurde mehrheitlich die Forderung nach 20 zusätzlichen Kfz-Stellplätzen gestellt. Diese Aufgabe wurde an die Vorhabenträgerin weitergegeben. Auf die Stellungnahme der Vorhabenträgerin hierzu wird verwiesen.

Wenn in der Beratung ein Anpassungsbedarf hinsichtlich der Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes gesehen wird, wären entsprechende Maßgaben zu beschließen.

Beschlussvorschlag:

Der vorgeschlagenen Neuregelung zur Festlegung der Stellplätze für Pkw und Fahrräder auf der Grundlage des Mobilitätskonzeptes wird *(mit folgenden Maßgaben)* zugestimmt.

ggf. Maßgaben:

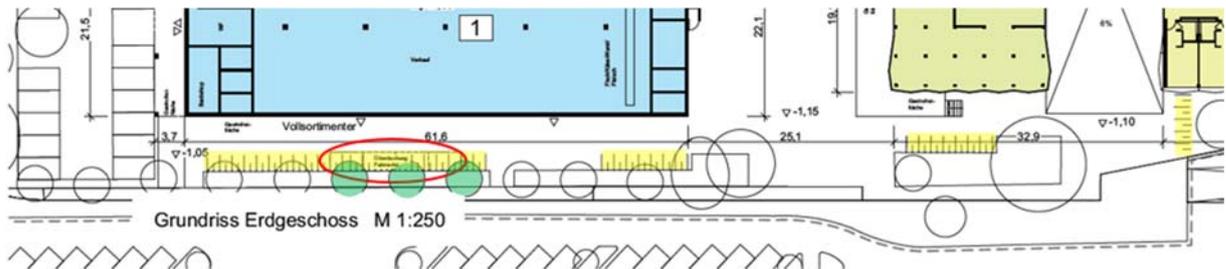
- zu E-Sharing Angebot
- zu überdachte Fahrradabstellplätze
- zur Lage und Zugänglichkeit der Fahrradabstellplätze im Keller
- zur Schaffung von weiteren (20) Pkw-Stellplätzen
- zu sonstigen Inhalten

Im Rahmen der Vorberatung im ASU wurden insbesondere die Frage der Überdachung der Fahrradabstellplätze an der Allinger Straße und eine Erhöhung des Kfz-Stellplatzangebotes diskutiert. Hinsichtlich einer Verkürzung der Zeit bis zur Vorlage ersten Evaluierung des E-Sharing-Angebotes an die Stadt auf ein Jahr bestand Einigkeit (Dies ist unabhängig davon, dass in der Projektphase lt. Mobilitätskonzept früher und öfter evaluiert wird.).

Zur Überdachung der Fahrradabstellplätze entlang der Allinger Straße ergaben sich folgende Mehrheiten:

Komplettüberdachung	dafür 4	dagegen 8 Stimmen
keine Überdachung	dafür 3	dagegen 9 Stimmen
Teilüberdachung (mindestens 1/3)	dafür 9	dagegen 3 Stimmen

Das von der Vorhabenträgerin inzwischen vorgelegte Grobkonzept sieht nunmehr eine teilweise Überdachung im Bereich der dem Vollsortimenter vorgelagerten Fahrradabstellplätze vor. Dieses umfasst allerdings noch nicht ein Drittel der gesamten Abstellplätze entlang der Allinger Straße, sondern lediglich ein Drittel der Stellplätze vor dem Sortimenter; hier wäre nach der Vorgabe noch eine Ergänzung erforderlich. Zum dadurch ausgelösten Wegfall der nach Bebauungsplanentwurf zu pflanzenden drei Bäume (lt. Stellungnahme der Vorhabenträgerin) ist festzustellen, dass seitens des Umweltamtes durchaus die Möglichkeit gesehen wird, diese Bäume zu pflanzen. Die Grünfläche mit der Baumreihe ist in einer Breite von 2 m vorgesehen und aufgrund der Lage an einer öffentlichen Verkehrsfläche ist ohnehin eine höhere Aufastung der Bäume für das notwendige Lichtraumprofil erforderlich. Es wird daher vorgeschlagen, diese Bäume im Bebauungsplanentwurf zu belassen.



Hinsichtlich der zusätzlichen Kfz-Stellplätze kam es bei der Abstimmung im ASU zu einem Patt:

20 zusätzliche Stellplätze in Grünfläche an der Josefstraße dafür 6 Stimmen

keine zusätzlichen Stellplätze dafür 6 Stimmen

Der Vorhabenträgerin wurde daher die Aufgabe mitgegeben zu prüfen, ob es eine (technische) Lösung für zusätzliche Stellplätze in der Tiefgarage gibt. Dies sollte auch in Kombination mit einer Umgestaltung der teilweise als unattraktiv befundenen Fahrradabstellräume in der Tiefgarage untersucht werden (Entfernung zur Zufahrtsrampe, Zugänglichkeit von außen kommend und zu den Treppen und Aufzügen, mengenmäßige Zuordnung zu den Treppenträumen, Türtaster ...).

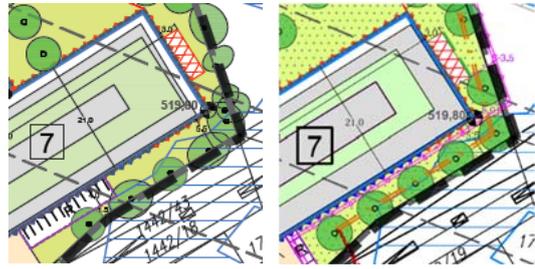
In der Stellungnahme der Vorhabenträgerin wird eine technische Lösungsmöglichkeit für 10 weitere Stellplätze gesehen. Auf die Ausführungen hierzu wird verwiesen. Zu der geforderten Anpassung der Tiefgarage hinsichtlich der Fahrradabstellplätze wurden bisher keine Angaben gemacht. Ergänzende Ausführungen wurden aber angekündigt und nach Vorlage nachgereicht.

6. Bäume

Ein zentrales Thema im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung und in den Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange insbesondere aus dem Bereich Umwelt/Natur ist die im Zusammenhang mit der Planung vorgesehene Fällung einer erheblichen Anzahl von Bäumen bzw. die Forderung des Baumerhalts. Hier geht es vor allem um den vorwiegend aus Pappeln bestehenden Bestand entlang der Bahn und die Bäume in der Grünfläche am Kreuzungsbereich Allinger Straße/Josefstraße (auf die entsprechenden Stellungnahmen wird verwiesen).

Zur Ausgangslage: Der vorhandene Baumbestand ist über den derzeit noch gültigen Bebauungsplan Nr. 9 A nicht geschützt (dargestellt sind lediglich Grünflächen mit ca. 60 Baumsymbolen als Hinweis ohne Festsetzung des Erhalts). Eine Baumschutzverordnung gibt es nicht. Daher hätten die Bäume bisher ohne Genehmigung und Ersatzpflanzung gefällt werden können. Unabhängig davon ist ein vorhandener langjährig gewachsener Baumbestand wertvoll, weshalb hier eine Abwägung zu treffen ist. Allerdings kann dies nicht bedeuten, dass ein vorhandener Baumbestand im Rahmen einer Neuplanung immer zwingend zu erhalten ist. U. a. ist auch der Grundsatz der Innenentwicklung vor der Außenentwicklung zu beachten, wobei den Flächen im Stadtzentrum im Hinblick auf die Nachverdichtung eine besondere Bedeutung zukommt.

Gemäß der aktuellen Planung sind 95 Bäume zur Fällung vorgesehen. Einschließlich der Bäume in der Gehölzgruppe südöstlich der Josefstraße werden 46 Bäume als zu erhalten festgesetzt. Der neu zu verlegende Schmutzwasserkanal des Amperverbandes (Verbindung mit dem Kanalsystem von Puchheim-Bahnhof-Nord) verläuft in der umsetzbaren Variante



über das Grundstück der Vorhabenträgerin bis zum Querungsbereich der Bahn auf Höhe der Josefstraße. Von der Allinger Straße her verläuft der Kanal künftig zwischen der Unterführung und dem Aparthotel, dann nahe der Grundstücksgrenze entlang der Bahn. In diesem vorderen Bereich des Plangebietes besteht auch eine Hauptgasleitung, neben die der Kanal nur mit Zustimmung der Stadtwerke München direkt verlegt werden kann. Die in diesem Bereich vorhandenen – und bisher nicht zur Fällung vorgesehenen – sieben Bäume müssen daher zusätzlich beseitigt werden. Aufgrund der großen Tiefenlage des Kanals (4 m) sind in Abstimmung mit dem Amperverband Neupflanzungen mit geeigneten Bäumen im Bereich des Kanals möglich. Entsprechend werden in diesem Bereich wieder Bäume als zu pflanzen festgesetzt. Die Verlegung des Technikgebäudes erfolgt in einen Bereich, in dem die Bäume entlang der Bahn bereits im Vorentwurf nicht zum Erhalt bestimmt waren.

Neue Sachlage hinsichtlich Kanaltrasse für den Hauptschmutzwasserkanal:

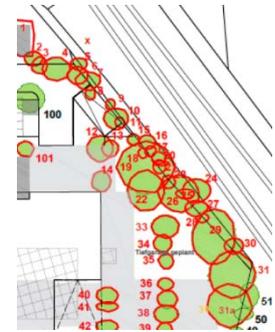
In Beratungen am 10. und 11.01.2022 konnte eine grundsätzliche Einigung zwischen dem Amperverband und der Vorhabenträgerin erzielt werden. Danach ist die Verlegung des neuen Kanals nunmehr über die Josefstraße vorgesehen, so dass der Kanal nicht mehr zwischen der Bahnunterführung und dem Aparthotel verlegt werden muss. Daher können die dort bestehenden Bäume (7) wieder als zu erhalten festgesetzt werden. Somit reduziert sich die Zahl der zu beseitigenden Bäume auf 88 (davon Fällung 81). Dementsprechend wird auch die Zahl der Neupflanzungen angepasst.

Im Plangebiet sind 60 Baum-Neupflanzungen vorgesehen (ohne die auf dem Platz geplanten Bäume), die zusammen mit den zum Erhalt festgesetzten Bäumen über den neuen Bebauungsplan nach (Pflanzung und) Inkrafttreten einen dauerhaften Schutzstatus erhalten. Das sind dann insgesamt über 110 Bäume. Eine Fällung wäre dann nur noch aus besonderen Gründen (z.B. Krankheit, Standsicherheit) und mit Ersatzpflanzung möglich.

Zum Vergleich: Nach der neuen Freiflächengestaltungssatzung müssten im Zuge einer Neugestaltung (ohne Überplanung) insgesamt 66 Bäume auf dem Gelände vorgesehen werden (je 250 m² ein Baum).

Für die beiden Bereiche entlang der Bahn und der Josefstraße wurden in der Zwischenzeit Baumgutachten erstellt.

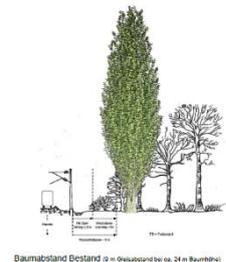
In Bezug auf die Pappelreihe an der Bahn wird u.a. ausgeführt, dass sich die Pappeln mit ca. 50 Jahren in ihrer „Lebensendphase“ befinden und es wird auf die Problematik von Pappeln z.B. hinsichtlich der Bruchanfälligkeit eingegangen. Vier Pappeln sind lt. Gutachten aufgrund schwerwiegender Mängel dringend zu fällen (Nr. 7, 22, 26, 29). Bei den übrigen Bäumen wäre ein Sicherungsschnitt erforderlich, mit dem die Bäume möglicherweise noch ca. 10 Jahre erhalten werden können. Aufgrund der erforderlichen starken Eingriffe in die Kronen wäre der Baumhabitus allerdings stark beeinträchtigt und durch die Herausnahme einzelner Bäume würden die übrigen Bäume labilisiert; insgesamt würde sich die Windwurfgefahr erhöhen. Die abschließende Feststellung im Gutachten lautet:



„Vor diesem Hintergrund sind die Pappeln nicht erhaltenswürdig und sollten zeitnah in Gänze gefällt werden, da die Verkehrssicherheit derzeit für den Schienenverkehr und die Nutzer des heutigen Parkplatzes nicht gegeben ist.“

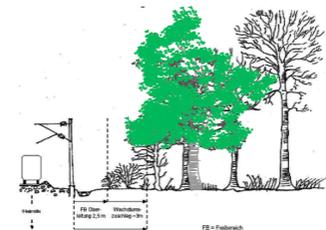
Unabhängig vom Ergebnis des Gutachtens ist auch die Stellungnahme der Bahn zu beachten. Dabei heißt es u.a.:

„Der Mindestabstand zur nächstliegenden Gleisachse ergibt sich aus der Endwuchshöhe und einem Sicherheitsabstand von 2,50 m. Soweit von bestehenden Anpflanzungen Beeinträchtigungen des Eisenbahnbetriebes und der Verkehrssicherheit ausgehen können, müssen diese entsprechend angepasst oder beseitigt werden.“



Die Pappeln halten diesen Mindestabstand bei weitem nicht ein und können auch nicht auf das geforderte Maß zurückgeschnitten werden. Die Darstellung zeigt eine Pappel mit einer Baumhöhe von 24 m bei einem Gleisabstand von 9 m. Zudem kommen im Zuge des geplanten 3- bzw. 4-gleisigen Ausbaus der Bahnlinie Bahnanlagen (Lärmschutzwand, Bahngraben, usw.) näher an der Baumreihe zu liegen, so dass diese spätestens dann - auch ohne das Planvorhaben - beseitigt werden müsste. Unter diesen Gesichtspunkten wird ein dauerhafter Erhalt dieses gleisnahen hochwüchsigen Baumbestandes als nicht möglich angesehen. Dies wurde auch mit der Unteren Naturschutzbehörde im Landratsamt Fürstenfeldbruck abgestimmt. Die Überlegung, das abgeschnittene Baummaterial als Totholz in benachbarte Gehölzbestände einzubringen, wurde von der Vorhabenträgerin aufgegriffen und wird umgesetzt.

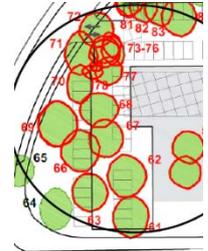
Trotz der Nähe zu den Gleisanlagen wird im Bebauungsplan eine neue Baumreihe als zu pflanzen festgesetzt. Diese neuen Bäume werden keine Pappeln sein und auch keine Höhen von rd. 25 m mehr erreichen dürfen. Sie müssen aufgrund der Verkehrspflicht ab einer gewissen Höhenentwicklung regelmäßig überprüft und fachkundig gepflegt werden.



Baumabstand Planung (10 - 11 m Gleisabstand bei ca. 12 - 15 m Baumhöhe)

In einem weiteren Gutachten wurde der Baumbestand in der kreuzungsnahen Grünfläche an der Josefstraße untersucht. Hierin wird festgestellt:

„Insgesamt stocken in diesem Areal grundsätzlich vitale und durchaus erhaltenswürdige Bäume, die jedoch aufgrund ihres wenig ausgeprägten Habitus (keine Bäume mit besonderem Flair – „Durchschnittsware“ – Bäume mit zukünftigen Problemstrukturen) gut durch entsprechende Nachpflanzungen zu ersetzen sind.“



Die Bäume in diesem Bereich könnten somit grundsätzlich aufgrund ihres vitalen Zustandes erhalten werden. Der Grund für die vorgesehene Fällung ist die Anlage des Parkplatzes für den Vollsortimenter in diesem Bereich. Bereits im Rahmen der Vorentwürfe wurden verschiedene Möglichkeiten zur Verlegung oder Verkleinerung des Parkplatzes und Verlagerung von Stellplätzen in die Tiefgarage geprüft und diskutiert. Im nunmehr vorgelegten Gutachten wird die eingangsnah Lage in diesem Bereich als notwendig angesehen. Gutachterlicherseits wird die Stellplatzanforderung in einer Größenordnung von 70 bis 90 Stellplätzen gesehen. Die auf 50 Stellplätze begrenzten Parkplätze werden vom potentiellen Betreiber als Voraussetzung für eine Eröffnung eines Vollsortimenters an diesem Standort gefordert. Um den zur Stärkung des Stadtzentrums und Belebung des Alois-Harbeck-Platzes sowie zur Verbesserung der Nahversorgung vorgesehenen Vollsortimenter umsetzen zu können, müssen die Bäume für den Parkplatz weichen.

Im Baumgutachten wird eine Ersatzpflanzung mit einem Stammumfang von 25 bis 30 cm empfohlen (Wuchshöhe bereits ca. 5 m). Dies entspricht der für die Neupflanzungen entlang der Bahn bereits vorgesehenen Pflanzgröße und soll nunmehr entsprechend auch für die Neupflanzungen in der Grünfläche am Kreuzungsbereich vorgegeben werden (bisher 20 bis 25 cm Stammumfang).

Im Zusammenhang mit der vorgesehenen Entfernung der Bäume in diesem Bereich wurde im Rahmen der Vorberatung im ASU nochmals über den Stellplatz des Vollsortimenters abgestimmt:

Der Planung von 50 Stellplätzen vor dem Vollsortimenter in der im Bebauungsplanentwurf dargestellten Form wird zugestimmt.

Abstimmungsergebnis: 7 dafür : 5 dagegen

Zur Abmilderung des Eingriffs in den Baumbestand werden von der Vorhabenträgerin über die Festsetzung der rd. 60 Neupflanzungen im Bebauungsplan hinaus freiwillige Ersatzpflanzungen angeboten. Auf einer Fläche nordwestlich des Plangebietes werden zusätzlich 35 Bäume gepflanzt. Diese Pflanzung wird über den Durchführungsver-



trag vereinbart und gesichert. Die Anpflanzung dieser Bäume soll in der auf den Abschluss des Vertrages folgenden Pflanzperiode erfolgen, so dass ein Teil der Fällungen bereits zu Beginn der Maßnahme kompensiert werden kann.

Die Anzahl der zusätzlich zu pflanzenden Bäume wurde auf der Grundlage der Beratung im ASU von 35 auf 50 erhöht. Eine entsprechende Anpassung im Durchführungsvertrag erfolgt. Bei den Einzelstellungennahmen wird die neue Baumanzahl im Nachgang zur Sitzung angepasst.

Außerdem wurde die Vorhabenträgerin um Prüfung gebeten, ob die Verpflanzung von einzelnen Bestandsbäumen ggf. möglich ist. Dem ist die Vorhabenträgerin nachgekommen und wird sieben der bisher zur Fällung vorgesehenen Bäume verpflanzen. Dazu kommen noch drei kleinere Bäume entlang der Allinger Straße. Die zu verpflanzenden Bäume sind gelb gekennzeichnet.



Ein Teil der Baumfällungen ist aus Verkehrssicherheitsgründen zeitnah erforderlich, zudem ist eine Fällung außerhalb der Vogelbrutzeit eine wesentliche naturschutzrechtliche Vorgabe. Daher erwägt die Vorhabenträgerin, einen Teil der Fällungen bis Ende Februar vorzunehmen.

7. Versiegelung

Die hohe Versiegelung war bei den Beteiligungen ein weiterer großer Kritikpunkt, weshalb dieses Thema nochmals genauer betrachtet werden soll.

Hier handelt es sich um einen Bebauungsplan der Innenentwicklung. Der bei der Planung zu beachtende Innenentwicklungsvorrang bedeutet auch die Abwägung, inwieweit eine Nachverdichtung erfolgen kann bzw. soll. Beim Plangebiet Alois-Harbeck-Platz handelt es sich um einen der zentralsten Bereiche in Puchheim mit bester Anbindung auch an das ÖPNV-Netz. Auch nach den regionalplanerischen Vorgaben ist dieser Bereich für die Siedlungsentwicklung besonders geeignet. Unter diesen Voraussetzungen wurde das Projekt auf den Weg gebracht. Um die damit verbundene Versiegelung genauer einschätzen zu können, wurden Flächenbilanzen erstellt. Ausgangspunkt ist das bestehende Baurecht, das mit dem aktuell noch rechtswirksamen Bebauungsplan Nr. 9 A ausgewiesen ist.

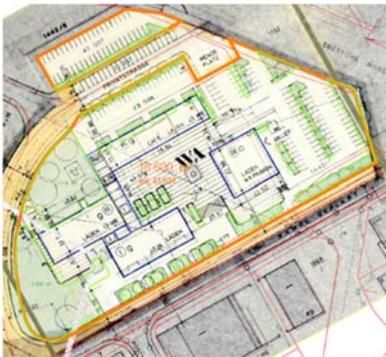
Der bestehende Bebauungsplan weist bei einem Bauland von ca. 16.600 m² nicht unterbaute begrünte Flächen im Umfang von 4.070 m² (ohne Abzug von ca. 250 m² Wegeflächen usw. im Spielplatzbereich) und 100 m² unterbaute zu begrünende Flächen auf. Dies sind 25,1 % des Baulandes (davon 24,52 % nicht unterbaut).

Im aktuellen Bebauungsplanentwurf mit einem annähernd vergleichbaren Bauland von 16.524 m² sind Grünflächen bzw. zu begrünende Bereiche im Umfang von 3.488 m² vorgesehen. Dies entspricht einem Anteil von 21,1 %. Wenn man die unterbauten zu begrünenden Flächen dazu nimmt (auf der

Tiefgarage östlich des Aparthotels 596 m² und auf dem Platz 360 m²), werden im Plangebiet 4.444 m² begrünt, das sind 26,21 %. Zudem wird eine zwingende Dachbegrünung im Umfang von mindestens 2.100 m² festgesetzt, so dass künftig gut 39 % Flächen mit einer Begrünung vorhanden sein werden.

Im Vergleich zur heute bestehenden Bebauung sieht die vergleichende Bilanz natürlich deutlich schlechter aus, da das Baurecht für den Parkplatz nördlich der Josefstraße nicht ausgenutzt wurde. Somit sind aktuell tatsächlich bezogen auf das umgesetzte Bauland (14.985 m²) 28,8% bzw. 4.314 m² begrünt, hinzu kommen noch ca. 80 m² unterbaute Grünfläche auf dem Platz.

Bestehender Bebauungsplan



aktueller Bestand



neuer Bebauungsplan



Hinsichtlich der versiegelten Flächen sieht die vergleichende Bilanz so aus:

aktueller Bestand	10.671 m ²	davon 80 m ² begrünt
Bebauungsplan Nr. 9 = bestehendes Baurecht	12.780 m ²	davon 100 m ² begrünt
Bebauungsplan Nr. 9 VB neu	13.036 m ²	davon 956 m ² begrünt sowie 2.100 m ² Dachbegrünung

Im Vergleich zum heutigen Bestand am Alois-Harbeck-Platz werden mit der Neuplanung rd. 2.400 m² mehr Flächen versiegelt, geht man vom bestehenden Baurecht aus, sind es jedoch nur rd. 250 m². Durch die im Bebauungsplan festgesetzten Begrünungsmaßnahmen auf dem Platz, der Grünfläche auf der Tiefgarage und der Dachbegrünung im Umfang von zusammen rd. 3.000 m² kann dies in einem gewissen Umfang kompensiert werden.

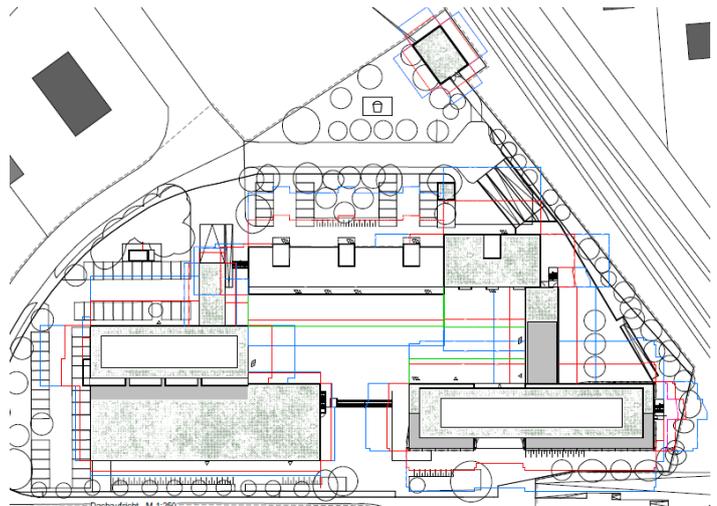
8. Abstandsflächen

Im Bebauungsplanvorentwurf von 2020 wurden die Abstandsflächen aufgrund der geltenden Rechtslage durch die Baugrenzen festgesetzt. Dadurch wurden die Abstandsflächen zwischen den Gebäuden und zur Bahn hin, abgestimmt auf die Planung, zum Teil verkürzt. Die ausreichende Belichtung und Belüftung war bei den festgesetzten Abständen gesichert. Mit der Änderung der Bayerischen Bauordnung (BayBO) zum 01.02.2021 ist die Möglichkeit, abweichende Abstandsflächen auf einfache Art und Weise durch Baugrenzen festzusetzen, entfallen. Die Möglichkeit, in einem Bebauungsplan

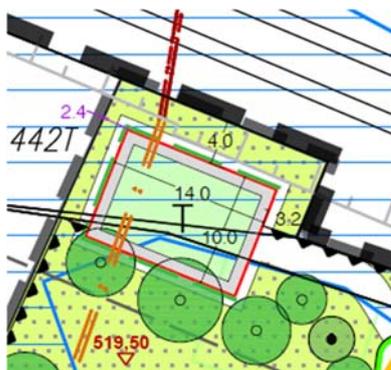
ein abweichendes Maß der Tiefe der Abstandsfläche zuzulassen, besteht aber weiterhin gem. Art. 6 Abs. 5 Satz 2 BayBO.

Nachdem sich weder die Baugrenzen noch die mögliche Höhenentwicklung der Hauptgebäude geändert haben, verändert sich die Abstandssituation an sich gegenüber dem Vorentwurf des Bebauungsplanes nicht. Durch die inzwischen erlassene städtische Abstandsflächensatzung verkürzt sich das Maß der Abstandsfläche von 1,0 H im Vorentwurf auf jetzt 0,8 H. Wenn man diese Regelung zugrundelegt, reduzieren sich die Bereiche mit verkürzten Abstandsflächen zwischen den Gebäuden.

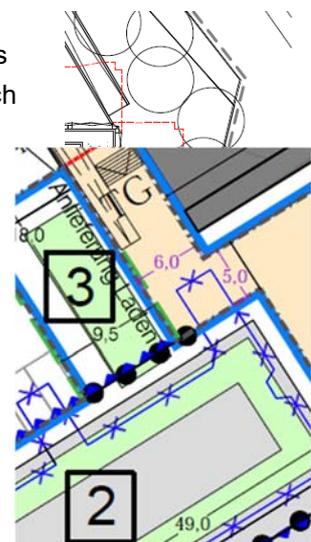
Zur Bahnlinie hin wurden bisher die Abstandsflächen bezogen auf 1 H durch die Baugrenzen teilweise bereits erheblich reduziert. Bei Anwendung der 0,8-H-Regelung (blaue Linien im Lageplan) kommt die Abstandsfläche in zwei Teilbereichen beim Bauteil 5 und beim umgeplanten Technikgebäude auf dem Bahngelände zu liegen. Aufgrund des abknickenden Grundstückszuschnitts kann zudem ein größerer Teil der Abstandsfläche des Bauteils 7 (Aparthotel) auch das Maß von 0,8 H nicht einhalten werden. Die Belichtung und Belüftung ist aufgrund des nicht bebaubaren angrenzenden Bahngeländes gewährleistet. Bei einer Anwendung des aktuell gesetzlich vorgegebenen Mindestabstandes von 0,4 H (rote Linien) wird die Abstandsfläche für das Bauteil 5 und das Technikgebäude eingehalten. Im Bereich des Bauteils 7 wird lediglich für die Fluchttreppe und einen kleinen Bereich an der südöstlichen Gebäudeecke das Maß von 0,4 H unterschritten. Diese beiden Teilbereiche halten jedoch einen größeren Abstand zu den Gleisanlagen ein als z.B. der Bauteil 5 bei Einhaltung des Abstandes von 0,4 H. Daher wird eine Verkürzung in diesem Bereich weiterhin für möglich angesehen.



Bei der Grundregelung zur Abstandsfläche gibt es zwei Möglichkeiten. Keine gesonderte Festsetzung im Bebauungsplan würde bedeuten, dass die städtische Abstandsflächensatzung mit 0,8 H anzuwenden ist. Jedoch kann die Abstandsfläche, da es sich hier um ein Gebiet gemischter



Nutzung im Stadtzentrum handelt, an der Regelung im Bebauungsplan für das Stadtzentrum orientiert werden. Dort wird aufgrund des geplanten urbanen Gebietes ein Abstandsflächenmaß von 0,4 H vorgegeben. Im Endergebnis werden mit beiden Alternativen durch die mit den

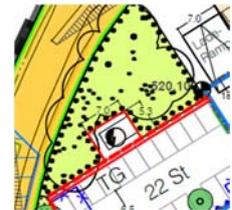


Aufgrund der größeren Dimensionierung der Energiezentrale wird für das dafür erforderliche größere Technikgebäude eine Fläche von 140 m² vorgesehen. Um die vorgesehene Spielplatzfläche nicht zu verkleinern, soll das Gebäude in den Randbereich zur Bahn verschoben werden. Für die erforderlichen Wärme- und Kältepufferspeicher ist auch eine größere Raumhöhe erforderlich, weshalb für das Gebäude jetzt eine max. Höhenentwicklung von 8 m möglich sein soll. Derzeit wird noch geprüft, ob das Gebäude teilweise in den Boden versenkt werden kann. Aufgrund der Lage im Überschwemmungsgebiet kann es jedoch sein, dass dies nicht umgesetzt werden kann. Das zusätzlich entstehende Retentionsvolumen für das Technikgebäude kann nach Prüfung durch den Fachgutachter nach aktuellem Planungsstand in die neue Retentionsfläche westlich von Gebäude 1 und 2 aufgenommen werden.



- Trafostation

Die zur Versorgung des Gebietes vorgesehene Trafostation ist im Bebauungsplan angrenzend an den Stellplatzbereich und die zu erhaltende Grünfläche platziert (Fläche von 5 x 6 m = 30 m² in 0,5 m Entfernung von den Stellplätzen); hierfür wird eine bereits bisher befestigte Fläche genutzt. Im Rahmen der weiter fortgeschrittenen Detailplanung hat sich der Bedarf für eine größere Fläche ergeben. Der Grund hierfür sind geänderte Anforderungen und der nach Abstimmung des Elektroplaners mit Bayernwerk zusätzlich erforderliche Kabelabzweigkasten. Für die neue Trafostation wird eine Fläche von 7 x 5,3 m = 37,1 m² benötigt. Nachdem auch die vergrößerte Trafostation weitgehend im Bereich der bisher befestigten Fläche entsteht, sind keine Baumfällungen erforderlich.



- Tiefgarage

Die bestehende Tiefgarage wird entgegen der ursprünglichen Planung abgebrochen. Sie hat bauliche Mängel und u.a. eine zu geringe lichte Höhe sowie einen für heutige Maßstäbe sehr dünnen Deckenaufbau. Hier wäre ohne eine bauliche Anpassung und entsprechende Tieferlegung der Tiefgarage keine über den Bestand hinausgehende Platzbegrünung möglich. Zudem ist die Bestandstiefgarage nicht für eine Befahrung durch Feuerwehrfahrzeuge ausgelegt. Trotzdem bleibt es bei dem Höhenversatz zwischen Alois-Harbeck-Platz und der Allinger Straße, da das erhalten bleibende Bestandsgebäude (Bauteil 4) mit seinen Gastro- und Ladenflächen im EG barrierefrei angebunden werden muss.

Aufgrund des neuen Mobilitätskonzeptes und dem damit verbundenen geringeren Stellplatzerfordernis wurde die bisher zweigeschossig geplante Tiefgarage auf eine Ebene verkleinert. Vorausgesetzt, dieser Lösung wird zugestimmt, würde es nur noch im Bereich des Aparthotels zu einer zweigeschossigen Unterkellerung kommen, da Flächen zur Unterbringung der notwendigen Funktions- und Lagerräume benötigt werden. Dementsprechend wurde der VEP angepasst. Mit der Reduzierung der Unterkellerung kann das im Grundwasserstrom zu liegen kommende Gebäudevolumen erheblich reduziert und gegenüber der Erstplanung „graue“ Energie eingespart werden. Soweit im

Rahmen der Abwägung eine größere Stellplatzanzahl gefordert wird, muss hierfür noch eine Lösung gefunden werden.

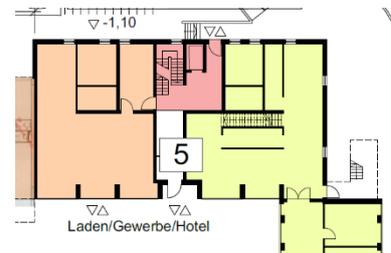
- Geländer

Seitens des Vorhabenträgers wird darum gebeten, dass der bisher festgesetzte Rückversatz der Absturzsicherungen bei den Gebäuden 1 und 6 von der Außenwand um ihre Höhe (bis max. 1,2 m) gestrichen wird. Dafür werden vor allem konstruktive Gründe vorgebracht. Eine weitere Durchdringung der Dachabdeckung außerhalb der Attika durch zahlreiche Geländerstützen führt zu einer zusätzlichen Schwachstelle in der Dachabdichtung. Es wird vorgeschlagen, dieser Bitte nachzukommen, dabei allerdings eine blickdurchlässige Ausführung des Geländers vorzugeben.

- Aparthotel

Beim Aparthotel bleibt es für die Bebauungsplanung unverändert bei einer möglichen Zimmeranzahl von 100 bis 120. Im aktuellen VEP wurde die Zimmeranzahl gegenüber der Vorentwurfsplanung reduziert, so dass zum Teil größere Apartzimmer eingeplant sind. Dies wird für die konzeptgemäße längere Aufenthaltsdauer der Gäste positiv gesehen. Zudem geht mit einer verringerten Zimmeranzahl ggf. auch eine Verringerung des Verkehrs einher.

Neu ist auch, dass im östlichen Teil des Erdgeschosses von Bauteil 5 eine Nutzung durch das Hotel und zwar in Form eines kleinen Versammlungsraumes mit kleiner Küche für die Gäste vorgesehen ist; hier muss die zulässige Nutzung in den Festsetzungen des Bebauungsplanes angepasst werden. Im darüber liegenden Geschoss ist inzwischen ein Fitnessraum für die Hotelgäste eingeplant.



Im östlichen Teil des Erdgeschosses von Bauteil 5 eine Nutzung durch das Hotel und zwar in Form eines kleinen Versammlungsraumes mit kleiner Küche für die Gäste vorgesehen ist; hier muss die zulässige Nutzung in den Festsetzungen des Bebauungsplanes angepasst werden. Im darüber liegenden Geschoss ist inzwischen ein Fitnessraum für die Hotelgäste eingeplant.

- Bauteil 5

Sehr zu begrüßen ist der nunmehr vorgesehene Durchgang im Bauteil 5, so dass die Bewohner einen Zugang über den Alois-Harbeck-Platz erhalten und nicht mehr den gesamten Gebäudekomplex umrunden müssen, um z.B. zum Bahnhof zu kommen. Dies wird der Hauptzugang für die Wohnungen, der damit auch barrierefrei zu erreichen ist. Der Zugang von der Josefstraße wird zum Nebeneingang; hier soll der Höhenunterschied mit einer Treppe überwunden werden (oder umwegig über die Rampe neben der Tiefgaragenzufahrt).

- Dachbegrünung / Technikaufbauten

Die in der Planzeichnung dargestellten Bereiche für Technikaufbauten auf den Dächern wurden vergrößert, da noch nicht klar ist, wieviel Raum die benötigten Anlagen einnehmen werden. Demgemäß haben sich die eingezeichneten Flächen mit Dachbegrünung verkleinert. Um die Dachbegrünung sicherzustellen, wird im Bebauungsplan nunmehr textlich ein Mindestmaß von 2.100 m² hierfür festgesetzt. Soweit sich die Technikbereiche auf den zu begrünenden Dächern bei der Ausführungsplanung verkleinern, ist die Vorhabenträgerin gewillt, diese freiwerdenden Flächen ebenfalls zu begrünen und bei Eignung auch mit Photovoltaikanlagen zu versehen. Dies soll ergänzend in den Durchführungsvertrag aufgenommen werden.

10. Kindertagesstätte

Die neue Kindertagesstätte an der Josefstraße liegt nicht im Geltungsbereich des Bebauungsplanes. Der Neubau einer 4-gruppigen Einrichtung (3 Krippengruppen als Ersatz für den ehem. Bestand und eine Kindergartengruppe für den Bedarf) mit der Option einer weiteren Gruppe für den städtischen Bedarf wird jedoch über den Durchführungsvertrag abgesichert.



Bis zum Neubau befinden sich die drei Kinderkrippengruppen im Ausweichquartier im Wohnpark Roggenstein. Die notwendigen Erschließungsmaßnahmen (Gehweg an der Westseite der Josefstraße sowie die angrenzenden zusätzlichen Erschließungswege bis zum neuen Standort an der Josefstraße 7) werden ebenfalls im Durchführungsvertrag vereinbart.

C) Abwägung der Stellungnahmen

Folgende Stellungnahmen und Anregungen zum Bebauungsplanvorentwurf sind im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung eingegangen:

Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange

Landratsamt Fürstentfeldbruck, Schreiben vom 12.11.2020

Ableitung vom Flächennutzungsplan

Das Landratsamt teilt mit, dass der Bebauungsplan im Hinblick auf die geplante Misch- und Einzelhandelsnutzung nicht aus dem Flächennutzungsplan entwickelt und dieser daher zu berichtigen ist.

Der Flächennutzungsplan wird nach Abschluss des Bebauungsplanverfahrens berichtigt. Dies kann voraussichtlich im Zusammenhang mit der Neuauflistung des Flächennutzungsplanes erfolgen. Das Gebiet wird entsprechend seiner geplanten gemischten Nutzung künftig als Mischgebiet bzw. als gemischte Bauflächen (je nach Darstellungssystematik) und im Bereich des Vollsortimenters als Sondergebiet dargestellt.

Ortsplanung

Aus ortsplanerischer Sicht wird die Absicht zur Aufwertung durch Neugestaltung, Verbesserung der Aufenthaltsqualität und behutsamen (Nach-)Verdichtung begrüßt. Wünschenswert wäre aber aus städtebaulicher Sicht eine deutliche städtebauliche Dominante und eine entschlossenerere Gliederung der Baukörper.

Die geplante Neubebauung führt als Gesamtkomplex zur Entwicklung eines dominanten Quartiers in der Stadtmitte. Die Stadt hat sich gerade wegen der gegenüberliegenden Kirche gegen eine noch höhere und dichtere Bebauung entschieden. In Konkurrenz zum Kirchturm und hinsichtlich der Abstandsflächen zur Bahnlinie erscheint eine bis zu siebengeschossige Bebauung ausreichend. Damit werden (abgesehen vom Kirchturm) die Gebäude im Umreis von über 300 m überragt. Die Gliederung erfolgt im Bebauungsplan insbesondere durch abgestufte Höhen und unterschiedliche Gebäudetiefen. Der verbindliche Vorhaben- und Erschließungsplan zeigt weitere Gliederungen auf. So tritt das Gebäude 5 aufgrund der durchgehend vorgehängten Balkone beim Gebäude 4, die um ca. 2,2 m vor die eigentliche Fassade vortreten, deutlich gegenüber dem Bestandsgebäude zurück. Beim Baukörper 7 für das Hotel erfolgt eine Gliederung durch die Durchfahrt und die darüber in der Fassade entfallenden Balkone, so dass dieser Teilbereich deutlich hinter die Fassade zurückgesetzt wirkt, und das zurückgesetzte oberste Geschoss. Explizite Rücksprünge im Bauraum können entfallen, da diese Gliederung in der Vorhaben- und Erschließungsplanung verbindlich ist.

Für das Landratsamt ist eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität für den Platz nicht zu erkennen. Es wird empfohlen, den Höhenunterschied des Platzes zur Allinger Straße, die Begrünung und Möblierung des Platzes in der Planung zu berücksichtigen und Festsetzungen zur Begrünung aufzunehmen. Die Festsetzungen zur Fassaden- und Dachbegrünung werden begrüßt.

Die bisherige Festsetzung zur Mindestbegrünung des Platzes mit 10 % sollte nur zeigen, dass eine Begrünung des Platzes (auch ohne zeichnerische Darstellung) erfolgen wird. Ziel war es, vor der konkreten Überplanung des Platzes die Bürgerbeteiligung durchzuführen, um das Ergebnis in die Planung einfließen lassen zu können. Inzwischen liegt ein ausgearbeiteter Freiraumplan vor. Mit dem Gestaltungskonzept soll eine Begrünung und Verbesserung der Aufenthaltsqualität sichergestellt werden, ohne dass die zurückliegenden Laden- und Gastronomieeinheiten von der Allinger Straße aus „abgeriegelt“ oder versteckt werden. Die Aufenthaltsqualität des Platzes wird durch die Anlage von mehr Pflanzinseln mit zusätzlichen Gehölzpflanzungen in zentralen Teilen des Platzes sowie einen Brunnen als Wasserfläche wesentlich gestärkt. Zur Pflanzung von schattenspendenden Gehölzen werden Pflanzinseln aufgekantet, deren Ränder auch als Sitzbereiche angelegt werden. Darüber hinaus werden die Freibereiche der Gastronomie neu geordnet und Sitz- und Verweilmöglichkeiten auch außerhalb der Gastronomie geschaffen. Der Höhenunterschied wurde in der Freiraumplanung berücksichtigt. Durch die verschiedenen Möglichkeiten, wie Treppe, Aufzug und Rampen, wird der Zugang gut überwindbar gestaltet. Damit wird erstmals auch eine normgerechte barrierefreie Erschließung eingeplant. Die nunmehr im Freiflächenplan dargestellte Begrünung im Umfang von 20 % der Platzfläche wird entsprechend auch im Bebauungsplan – hier als Mindestmaß von 360 m² Grünfläche (einschließlich möglicher Brunnen) – festgesetzt.

Das Landratsamt verweist zudem auf die landesplanerischen Belange, die im Zusammenhang mit der Stellungnahme der Regierung von Oberbayern betrachtet werden. Die Begrünung der Fassaden- und Dachbegrünung sowie der Verkehrsberuhigung in der Allinger Straße durch das Landratsamt wird zur Kenntnis genommen.

Planzeichnung

Es wird mitgeteilt, dass Geländehöhen zum Teil schlecht lesbar sind, die Vermaßung im Bauraum 1 nicht im Lot ist und in der Begründung genannte Teilflächen von Flurnummern kenntlich gemacht werden sollen.

Die Geländehöhenangaben werden in der Planzeichnung lesbarer gesetzt und Teilflächen von Flurnummern durch die Ergänzung „T“ kenntlich gemacht. Die Bemaßung im Bauraum 1 wurde vom Planer geprüft; diese befindet sich im Lot.

Text

Das Landratsamt weist darauf hin, dass auch ein vorhabenbezogener Bebauungsplan dem Entwicklungsgebot entsprechen muss, weshalb der Flächennutzungsplan hinsichtlich des geplanten großflächigen Einzelhandels (Festsetzung C 2.2) für diesen Bereich in ein entsprechendes Sondergebiet oder Kerngebiet geändert werden muss.

Entsprechend der bisher im Flächennutzungsplan als Sondergebiet dargestellten Einzelhandelsflächen im übrigen Stadtgebiet wird auch der Bereich des Vollsortimenters künftig als Sondergebiet dargestellt. Die Begründung des Bebauungsplanes wird in Kapitel 3.2 entsprechend angepasst.

Zur Tabelle der zulässigen Nutzungen (C 2.2) wird um Klarstellung gebeten, ob die Flächen für den Vollsortimeter im Bauraum 2 dem Vollsortimeter in Bauraum 1 zugeordnet sind oder ob ein weiterer Vollsortimeter gemeint ist.

Es handelt sich tatsächlich um dem Vollsortimeter in Bauraum 1 zugeordnete Flächen. Dies ist im Vorhaben- und Erschließungsplan auch entsprechend dargestellt (Bauraum 2 = Lager, Kühlung usw.). Der Text in der Tabelle zur Art der Nutzung wird diesbezüglich klargestellt.

Das Landratsamt empfiehlt, die Zuordnung der dargestellten Nutzungen zu prüfen, da insbesondere eine Anordnung des Vollsortimenters an der Bahnlinie grundsätzlich besser situiert wäre. Außerdem wird auf das Baudenkmal Josefstr. 7 hingewiesen.

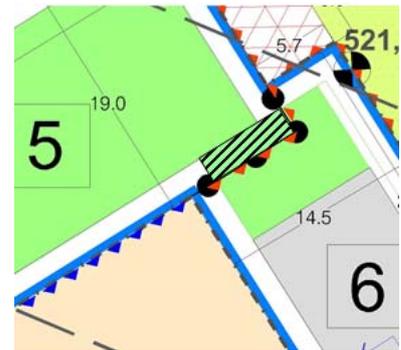
Von der Vorhabenträgerin wurden vor Einreichung des Antrages verschiedene Varianten geprüft. Schließlich wurde der Vollsortimeter bewusst nicht an die Bahnlinie gesetzt. Mit der Festsetzung im Bebauungsplan an diesem Standort wird das Ziel verfolgt, den Kfz-Verkehr möglichst am Beginn des Gebietes abzufangen, zumindest soweit er durch den Vollsortimeter ausgelöst wird. Bei einer Anordnung an der Bahnlinie würde dieser nicht unerhebliche Verkehrsanteil entweder über die Josefstraße in das Gebiet hineingezogen und auch die Querung zum Kinderspielplatz beeinträchtigen oder bei einer Anbindung des Parkplatzes an die Allinger Straße die Querungssituation vor der Unterführung erheblich verschlechtern. Die Schaffung einer stark frequentierten Eingangssituation in direkter Nähe der Unterführungs-Ein- und Ausfahrt wird zudem kritisch gesehen. Außerdem ist die Abschirmung des übrigen Gebietes und des Platzes gegenüber der Bahn durch die mehrgeschossige Hotelbebauung ein wesentlicher Faktor der Planung.

Der Begriff „Aparthotel“ ist aus der Sicht des Bauvollzugs zu eng gefasst. Es wird eine Umbenennung in „Beherbergungsbetrieb“ entsprechend der BauNVO empfohlen.

Mit dieser Änderung wäre ein „normales“ Hotel mit einem entsprechend häufigeren Gästewechsel und entsprechend höherem Verkehrsaufkommen zulässig, das den Planungszielen für diesen Standort nicht entspricht. Das besondere Nutzungskonzept des Aparthotels ist gewünscht und führt – anders als ein „normales“ Hotel – zu weniger Verkehr. Dies ist der Stadt Puchheim wichtig, andernfalls wären aufgrund des vermuteten Mehrverkehrs größere Konflikte zu befürchten. Aus Gründen der Rechtsklarheit wird aber vorgeschlagen, der Empfehlung für den Bebauungsplan zu folgen, die Nutzung Aparthotel (Boardinghouse) aber weiterhin über den VEP und den Durchführungsvertrag abzusichern. Eine Änderung des Nutzungskonzepts wäre dann nur über eine Vertragsanpassung möglich. Da durch ein normales Hotel veränderte verkehrliche Auswirkungen entstehen können, muss für diesen Fall zudem eine gutachterliche Untersuchung vorgegeben werden. Dies erfolgt mit der neuen textlichen Festsetzung 7.3.7.

Die Festsetzung hinsichtlich der Nutzungsverschiebung zwischen Bauteil 5 und 6 wird vom Landratsamt für unverständlich befunden (C 2.2).

Hier geht es um den Bereich, in dem Bauteil 5 und 6 zusammengebaut werden. Um den notwendigen Spielraum für die Gebäudeanordnung zu erhalten, liegt die Gebäudekante des Bauteils 5 bei der Ausführung möglicherweise nicht direkt an der Linie der Nutzungsabgrenzung. Um die auch aus Lärmschutzgründen notwendige Gebäudeverbindung zu schaffen, liegt das Gebäude 6 mit Hotelnutzung dann zum Teil im Bereich des Bauraums 5 (siehe schraffierter Bereich). Dies wird in der Begründung mittels der Skizze näher erläutert.



Zu C 3.2 bittet das Landratsamt um Prüfung, ob die GRZ II mit 0,75 durch die Vorhabenplanung bereits überschritten sein könnte und Klarstellung, worauf sich die Grundflächen bzw. die zulässigen Überschreitungen beziehen.

Eine Überprüfung durch den Planer hat ergeben, dass bei Einberechnung der Grundstücksflächen mit Pflanzbindung sowie der Fläche für die Erhaltung von Bäumen und Sträuchern, die einen Teil des Baulands bilden, die überbaute Fläche tatsächlich den Faktor von 0,75 überschreitet. Bei der bisherigen Ermittlung wurde die zu begrünende Fläche östlich des Hotels versehentlich nicht berücksichtigt, die jedoch aufgrund der Unterbauung durch die Tiefgarage anzurechnen ist. Unter Einbeziehung der Planänderungen u.a. aufgrund der Vergrößerung des Technikgebäudes ergibt sich für die GRZ II ein Wert von 0,80. Die Festsetzung im Bebauungsplan wird entsprechend angepasst. Zur Klarstellung hinsichtlich der Überschreitungen wird die Festsetzung C 3.2 ergänzt.

Das Landratsamt weist mit Bezug auf eine Feuerbeschau aus dem Jahr 2000 besonders darauf hin, dass hinsichtlich der vorgesehenen Flächen für die Feuerwehr auf der TG-Decke (der erhalten bleibenden Bestandsgarage) der abschließend geprüfte Nachweis der Standsicherheit unbedingt erforderlich ist.

Nach aktueller Mitteilung seitens des Vorhabenträgers muss die bestehende Tiefgarage abgebrochen und neu errichtet werden, da sie den Anforderungen an eine Feuerwehrebefahrbarkeit nicht

entspricht. Zusätzlich passen Achsraster und lichte Höhe nicht mehr, um den Bestand in die erforderliche Großgarage zu integrieren. Die Statik der neu herzustellenden Tiefgarage berücksichtigt das Erfordernis der Befahrbarkeit durch die Feuerwehr. Dies ist im Zuge des Genehmigungsverfahrens nachzuweisen.

Begründung

Die vom Landratsamt erbetenen Korrekturen hinsichtlich der Zitierung des Regionalplans und der Fassung des Landesentwicklungsprogramms werden vorgenommen. Zur Prüfung des Mischungsverhältnisses von Wohnen und Gewerbe, um im Flächennutzungsplan ein Mischgebiet (bzw. eine gemischte Baufläche) darstellen zu können, gibt es folgendes Ergebnis:

Wenn man die Gebäude 1 bis 3 aufgrund des Lebensmittelvollsortimenters mit Anlieferung komplett einem Sondergebiet zuordnet, ergibt sich folgendes Bild: Das Mischungsverhältnis in den Gebäuden 4 bis 7 beläuft sich hinsichtlich der Geschossflächen auf ca. 42 % Wohnen zu 58 % Gewerbe / Beherbergungsbetrieb (gewerbliches Wohnen) und entspricht somit den Anforderungen an ein Mischgebiet. Unter Einbezug der Wohnungen des Bauteils 2, das ebenfalls eine gemischte Nutzung aufweist, ergeben sich 52 % für Wohnbauflächen und 48 % für gewerbliche Flächen.

Sonstiges

Die vom Landratsamt vorgeschlagenen Anpassungen der Hinweise (Nummerierung der Stellplätze) und Verfahrenshinweise werden umgesetzt.

Naturschutz und Landschaftspflege

Es wird vorgebracht, dass der für das Ortsbild und naturschutzfachlich wertvolle Baumbestand von großen Pappeln entlang der Bahnlinie nach Möglichkeit unbedingt erhalten und vor der Fällung erst andere Maßnahmen in Betracht gezogen werden sollten.

Der Zustand der Pappeln wurde im Rahmen eines Baumgutachtens geprüft. Danach müssen vier Bäume aufgrund schwerwiegender Defekte wegen akuter Verkehrsgefährdung dringend gefällt werden. Bei den weiteren 8 Pappeln wären lt. Aussage der Gutachterin so starke Eingriffe in die Kronen notwendig, dass der arteigene Baumhabitus zerstört und die Reststandzeit noch weiter eingeschränkt würde. Mit einem notwendigen „Sicherungsschnitt“ könnten einige Bäume vielleicht noch über einen Zeitraum von 10 Jahren existieren. Auf die Labilisierung der restlichen Bäume bei Entnahme von einigen Bäumen aus einer Reihe wird hingewiesen. Zudem würde sich die Windwurfgefahr der restlichen Bäume erhöhen. Nach Einschätzung im Gutachten sind die Pappeln vor diesem Hintergrund nicht erhaltenswürdig und sollten zeitnah in Gänze gefällt werden, da die Verkehrssicherheit nicht gegeben ist.

In der Stellungnahme der DB AG wird für bestehende Anpflanzungen gefordert, dass, soweit davon Beeinträchtigungen des Eisenbahnbetriebs und der Verkehrssicherheit ausgehen können, diese beseitigt werden müssen. Die ca. 25 m hohen Pappeln stehen in ca. 9 bis 12 m Entfernung vom Gleis und halten somit den von der Bahn grundsätzlich vorgegebenen Sicherheitsabstand (Endwuchshöhe + 2,50 m) nicht ein. Zudem kann es in diesem Bereich im Zusammenhang mit

dem S4-Ausbau zu einer leichten Gleisverschiebung (um bis zu 75 cm) kommen. Außerdem werden im Bereich entlang des Planungsgrundstücks voraussichtlich Schallschutzwände mit rückseitigem Wartungsweg und Bahngraben erforderlich, so dass Baumaßnahmen im Nahbereich der Bäume erfolgen. Vor diesem Hintergrund wurde in der Zwischenzeit nochmals Kontakt mit der Unteren Naturschutzbehörde aufgenommen. Von dort wird festgestellt, dass angesichts der Ergebnisse des Baumgutachtens sowie der Stellungnahme der DB AG die Erhaltung der Pappeln entlang der Bahnlinie wohl kaum in Frage kommt. Das vom Umweltamt angefragte Belassen von Torsi wurde als große Bereicherung für den Naturhaushalt angesehen, wenn hiervon keine Gefährdung für die Verkehrssicherheit ausgeht. Außerdem würde das Einbringen von abgeschnittenem Baumaterial als Totholz in die Natur einen Mehrwert für den Naturhaushalt bringen. Hier besteht zusammen mit dem Vorhabenträger die Überlegung, die Torsi zwar aufgrund der Gefährdungslage an der Bahn nicht stehen zu lassen, aber einen Teil in das umliegende Gelände einzubringen. Die Kompensation der Fällungen auf freiwilliger Basis wird von der Unteren Naturschutzbehörde ausdrücklich begrüßt. Das Aufhängen von Fledermauskästen im zu erhaltenden Baumbestand ist bereits vorgesehen.

Zu der im südwestlichen Bereich vorgesehenen Grünfläche mit Pflanzbindung wird angeregt, dass statt der zahlreichen beabsichtigten Neupflanzungen dort vorzugsweise der gut etablierte, mittelalte Baumbestand soweit wie möglich erhalten werden sollte. Dafür sollte der Hochwasserretentionsausgleich an anderer Stelle außerhalb des Planungsumgriffs mit geringerem Eingriff in wertvollen Gehölzbestand erbracht werden.

Der Retentionsraumausgleich ist nicht der ursprüngliche Anlass für die Entfernung des Hügels. Um erfolgreich einen Lebensmittelvollsortimenter zur Nahversorgung und zur Belebung des Gebietes ansiedeln zu können, werden 50 eingangsnaher Stellplätze als Voraussetzung genannt. Um dies umsetzen zu können, ist die Stellplatzanlage vorgelagert an der Allinger Straße / Josefstraße eingepplant. Hier befindet sich heute eine Wiesenfläche mit Baumbestand auf einem Hügel. Der Hügel muss aufgrund der erforderlichen Stellplätze ohnehin abgetragen werden und kann damit auch den Retentionsraumausgleich erbringen. Der Retentionsraumausgleich soll möglichst in direkter Umgebung erfolgen, da nach Angaben der Planer ansonsten durch Aufstaueffekte an umgebender Bebauung eine Erhöhung des Wasserspiegels im Nahbereich zu befürchten wäre. Der vorhandene Baumbestand steht zudem so nahe an der erforderlichen Fläche für Stellplätze, dass dessen Erhalt auch mit Einbau von Stützmauern nicht möglich ist. Die Bäume sind nach Baumgutachten grundsätzlich vital und durchaus erhaltenswürdig. Daher werden Ersatzpflanzungen mit einem Stammumfang von 25 bis 30 cm empfohlen. Die Festsetzung im Bebauungsplan wird entsprechend angepasst. Ein Teil der Bäume wird gemäß der Vereinbarung mit der Vorhabenträgerin verpflanzt.

Zu den im Bereich von Gebäude 4 zur Erhaltung festgesetzten Bäumen, deren Wurzelbereich bei der Neugestaltung der Stellplätze berührt wird, wird angeregt, konkrete Baumschutzmaßnahmen für diesen Bereich in die Festsetzungen mitaufzunehmen.

Der Baumbestand im Nordwesten des Gebäudes 4 wird bereits durch die Festsetzung Ziff. C.5.5 gesichert. Danach ist neben Baumschutzzäunen auch eine Handgrabung im Wurzelbereich von Bäumen vorgegeben.

Immissionsschutz

Aus der Sicht des Immissionsschutzes wird vorgetragen, dass das gesamte Plangebiet entsprechend der in der schalltechnischen Untersuchung angesetzten Schutzwürdigkeit als Mischgebiet festzusetzen ist.

Da es sich um einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan handelt, erfolgt keine Festsetzung der Gebietskategorie; die Nutzung wird konkret für die Einzelbauräume festgesetzt. Damit ist die dem Gutachten zugrunde gelegte Nutzungsmischung durch den Bebauungsplan gesichert. Dementsprechend erfolgt auch im Nachgang die Berichtigung des Flächennutzungsplanes in Mischgebiet (bzw. gemischte Baufläche) und im Bereich des Vollsortimenters als Sondergebiet. In der Begründung wird ergänzend dargelegt, dass die Einstufung der Schutzbedürftigkeit in Anlehnung an eine Mischnutzung erfolgt ist, was der vorgesehenen Nutzung entspricht. Auf der Grundlage der Stellungnahme erfolgte eine Rückabstimmung des Planers mit der Unteren Immissionsschutzbehörde. Mit dieser wurden folgende Änderungen abgestimmt: Zur Klarstellung werden folgende Festsetzungen zusätzlich aufgenommen: C.7.2.1 (Schutz vor Verkehrsräuschen): *„Im Sondergebiet sind die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BimSchV) für Mischgebiete maßgebend; C.7.3.2 (Schutz vor Gewerbegeräuschen): Im Sondergebiet sind die Immissionsrichtwerte der Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) für Mischgebiete maßgebend.“* Die bisherige Festsetzung Ziff. C.7.4 wird als Ziff. D.5.1 (Hinweis) folgendermaßen gefasst: *„Im Baugenehmigungsverfahren kann die Genehmigungsbehörde die Vorlage eines schalltechnischen Gutachtens fordern, mit dem nachgewiesen wird, dass die Immissionsrichtwerte der TA Lärm an den maßgeblichen Immissionsorten in der Nachbarschaft eingehalten werden. Auf das schalltechnische Gutachten kann verzichtet werden, wenn offensichtlich ist, dass es sich um einen nicht störenden, geräuscharmen Betrieb (z. B. nur Büronutzung) handelt.“* In Festsetzung Ziff. C.7.2.1 (neu: C.7.2.2) erfolgt ein Verweis auf die zwischenzeitlich neu eingeführte DIN 4109 vom Januar 2018.

Die im Bereich der geplanten Dachterrasse auf dem Bauteil 6 vorgesehene Lärmschutzwand ist mit Anschluss an die Bauteile 5 und 7 mit einer Höhe von 2,6 m zwingend festzusetzen oder andernfalls die Auswirkungen des Entfalls noch gutachterlich zu prüfen.

Die zwingende Festsetzung ist in den Bebauungsplan aufzunehmen. Diese dient zur Abschirmung der dahinterliegenden Bereiche einschließlich des Platzes.

Es wird festgestellt, dass die Festsetzung Nr. C.7.4 nicht dem Festsetzungsvorschlag der schalltechnischen Untersuchung entspricht. Die Festsetzung muss demgemäß auf die Einhaltung der Immissionsrichtwerte der TA Lärm verweisen.

Eine Festsetzung mit Bezug auf die TA Lärm ist als „dynamische Festsetzung“ rechtlich nicht zulässig. Entsprechend der hierzu erfolgten Abklärung mit der Unteren Immissionsschutzbehörde wird vorschlagsgemäß die Festsetzung C.7.4 zur Vorlage eines schalltechnischen Gutachtens gestrichen. Stattdessen wird unter D.5 ein Hinweis auf die Anforderungsmöglichkeit von schalltechnischen Gutachten durch das Landratsamt im Baugenehmigungsverfahren zum Nachweis der Einhaltung der Immissionsrichtwerte der TA Lärm ergänzt.

Die in der schalltechnischen Untersuchung angesetzten zulässigen Höchstgeschwindigkeiten für die das Plangebiet umliegenden Straßen (Poststraße max. 30 km/h und max. 20 km/h zwischen Josefstraße und Am Grünen Markt) sind umzusetzen.

Eine Umsetzung ist seitens der Stadt beabsichtigt; verkehrsrechtliche Regelungen können jedoch nicht im Bebauungsplan festgesetzt werden. Eine Verpflichtung zur Vornahme der erforderlichen Anpassungen des Straßenraumes der Allinger Straße im Bereich des Vorhabens zur Ausweisung als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich wird in den Durchführungsvertrag aufgenommen.

Es wird auf die erforderliche Sicherstellung der Errichtung der Bauteile 5 bis 7 gleichzeitig oder vor den Bauteilen 1 und 2 hingewiesen.

Der Bauablauf steht derzeit noch nicht fest. In den logistisch sinnvollen Bauablauf soll nicht eingegriffen werden, zudem kann es aus unterschiedlichen Gründen zu Verzögerungen bei einzelnen Bauteilen kommen. Um den Immissionsschutz für die künftige Nutzung sicherzustellen, wird eine Regelung in den Durchführungsvertrag aufgenommen, wonach bei den Wohnungen in Bauteil 2 keine Nutzungsaufnahme erfolgen darf, wenn die abschirmende Bebauung durch die Bauteile 5 bis 7 noch nicht umgesetzt wurde. Andernfalls ist durch ein ergänzendes Gutachten nachzuweisen, dass die Immissionswerte eingehalten werden können.

Seitens des Immissionsschutzes wird zudem noch eine Erweiterung der Festsetzung Nr. C.7.3.4 (Ausnahmeregelung, wenn im Rahmen eines schalltechnischen Gutachtens ein Nachweis für Maßnahmen erbracht wird) empfohlen, da auch beim Lieferverkehr bauliche oder organisatorische Schallschutzmaßnahmen einen Nachtbetrieb ermöglichen können (C.7.3.1). Außerdem soll die Berichtsnummer des Gutachtens bei 7.1 ergänzt werden.

Es wird vorgeschlagen, die Festsetzung C.7.3.4 um den Punkt C.7.3.1 sowie die Berichtsnummer zu ergänzen.

Wasserrecht

Aus wasserrechtlicher Sicht bestehen keine Bedenken, da sowohl die Lage im Überschwemmungsgebiet als auch die Niederschlagswasserbeseitigung ausführlich geschildert werden und auf das jeweils zu beantragende wasserrechtliche Verfahren hingewiesen wird.

Abfallrecht

Aus der Sicht des Bodenschutz- und Abfallrechts bestehen keine Einwände. Auf das Schreiben des Wasserwirtschaftsamts München vom 30.10.2020 wird verwiesen; die darin enthaltenen Ausführungen sind im Aufstellungsverfahren zu berücksichtigen.

Siehe Ausführungen zur Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes.

Straßenverkehrsamt und Kreisstraßenverwaltung

Gegen den Bebauungsplan bestehen keine Einwände. Die Freihaltung der Sichtdreiecke an der Einmündung der Josefstraße in die Allinger Straße wird empfohlen.

Die Sichtdreiecke wurden als Hinweis in den Bebauungsplan übernommen und sind an der Einmündung Josefstraße freigehalten. Ergänzend wurden auch die Sichtdreiecke für die Anlieferung und den Parkplatz des Vollsortimenters geprüft. Für letzteren ergibt sich daraus, dass eine Rücknahme der Stellplätze entlang der Josefstraße um jeweils 6 bis 8 Meter erforderlich ist. Der Freiflächenplan wurde entsprechend angepasst; die Sichtflächen werden als Hinweis in den Bebauungsplan aufgenommen.

Öffentlicher Personennahverkehr

Aus der Sicht des ÖPNV ist kein Handlungsbedarf gegeben. Im Zusammenhang mit einer Erhöhung des Fahrgastpotentials und einer Erhöhung der Nachfrage für eine gute Erreichbarkeit des ÖPNV wird auf die Lage im Einzugsbereich des Bahnhofs (max. 250 m Fußweg) und der Haltestellen Puchheim Bhf. Süd (max. 215 m Fußweg) und Nord (max. 315 m Fußweg) hingewiesen. Damit ist das Gebiet gut an das S-Bahn-Netz, das MVV-Regionalbusnetz und das MVV-RufTaxi-Angebot angebunden.

Beschlussvorschlag:

Die Stellungnahme der Verwaltung wird gebilligt. Der Bebauungsplan ist entsprechend zu ändern.

Abstimmungsergebnis ASU 02.12.2021: 12 : 0 Stimmen

Regierung von Oberbayern, Schreiben vom 14.10.2020

In der Bewertung der Regierung von Oberbayern als höhere Landesplanungsbehörde werden die Planungen als Vorhaben der verdichteten Innenentwicklung grundsätzlich begrüßt. Es wird u.a. ausgeführt:

Die geplante Ansiedlung des Lebensmittelvollsortimenters, der mit 1.200 m² Verkaufsfläche als Einzelhandelsgroßprojekt zu betrachten ist, entspricht insgesamt den Einzelhandelszielen des Landesentwicklungsprogramms (LEP 5.3). Die aus landesplanerischer Sicht notwendigen Voraussetzungen, wie ein Standort innerhalb eines baulich verdichteten Siedlungszusammenhangs mit wesentlichen Wohnanteilen, mit anteiligem fußläufigen Einzugsbereich und ortsüblicher ÖPNV-Anbindung, sind am geplanten Standort erfüllt. Puchheim ist als zentraler Ort für die Ausweisung eines Einzelhandelsgroßprojektes geeignet. Die Schwelle von 1.200 m² Verkaufsfläche wird nicht überschritten. Die Planungen stehen den Erfordernissen der Raumordnung grundsätzlich nicht entgegen.

Vorsorglich wird darauf hingewiesen, dass neben Betrieben i.S.d. § 11 Abs. 3 BauNVO (Einzelhandelsgroßbetriebe) auch Agglomerationen von Einzelhandelsbetrieben der landesplanerischen Steuerung unterliegen können. Für die konkrete Planung ist keine erheblich überörtliche Raumbedeutsamkeit anzunehmen. Die bestehenden und zusätzlichen Einzelhandelsbetriebe sind geeignet, die Nachbarschaft sowie die örtliche Bevölkerung zu versorgen.

Mit dieser landesplanerischen Bewertung kann die Planung unverändert weitergeführt werden. Zur Beschreibung des Vorhabens in der Stellungnahme wird klargestellt, dass im Erdgeschoss des

Bauraums 2 kein weiterer Lebensmittelmarkt geplant ist. Hier handelt es sich um dem Vollsortimeter in Bauraum 1 zugeordnete Nebenflächen, wie Lager, Kühlung, Büro usw., auch ein Teil der Verkaufsfläche entfällt auf den Bauraum 2.

Mit Mail vom 09.09.2021 wurde auf Anfrage mitgeteilt, dass auch für eine geringfügig geänderte Planung im Hinblick auf einen separaten Backshop mit max. 50 m² Verkaufsfläche im Bauraum 1 keine erheblich überörtliche Raumbedeutsamkeit anzunehmen ist. Deshalb wurde dieser Backshop ergänzend als zulässig im Bauraum 1 in die Festsetzungen aufgenommen.

In Bezug auf die geplante Darstellung des Plangebiets im Flächennutzungsplan als Mischgebiet wird hinsichtlich des Einzelhandelsgroßprojektes dringend eine enge Abstimmung mit der Bauaufsichtsbehörde empfohlen.

Hierzu wird informiert, dass diese Frage im Zusammenhang mit der Stellungnahme des Landratsamtes Fürstfeldbruck behandelt wurde. Der Bereich des Vollsortimeters wird im Flächennutzungsplan im Wege der Berichtigung als Sondergebiet, die übrigen Flächen werden als Mischgebiet bzw. gemischte Baufläche dargestellt.

Beschlussvorschlag:

Die Stellungnahme der Regierung von Oberbayern wird zur Kenntnis genommen.

Abstimmungsergebnis ASU 02.12.2021: 12 : 0 Stimmen

Regionaler Planungsverband München, Mail vom 19.10.2020

Es bestehen keine regionalplanerischen Bedenken.

Beschlussvorschlag:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Abstimmungsergebnis ASU 02.12.2021: 12 : 0 Stimmen

Wasserwirtschaftsamt München, Schreiben vom 30.10.2020

Bei Berücksichtigung der Hinweise in der Stellungnahme besteht aus wasserrechtlicher Sicht Einverständnis mit der Maßnahme.

Altlast

Das Wasserwirtschaftsamt verweist auf die Untersuchungsergebnisse des Büros Nickol & Partner GmbH. Danach wurde offensichtlich bei der ersten Bebauung Ende der 60er-Jahre das „Planie-Material“ ausgeräumt. Da dennoch nicht auszuschließen ist, dass trotz dieser Untersuchungen in Teilbereichen kontaminierter Boden verblieben ist, werden auf Grundlage und in Abstimmung mit dem Gutachter vorsorglich textliche Festsetzungen getroffen, welche in den Bebauungsplan übernommen werden sollen.

Die vom Wasserwirtschaftsamt benannten Festsetzungen sind weitgehend bereits im Bebauungsplan unter der Nummer 8 enthalten. In einem kleinen Teilbereich ist die Formulierung noch anzupassen („Tiefbau- bzw. Aushubarbeiten“ statt „Die Arbeiten“). Außerdem ist der Hinweis auf eine erforderliche Untersuchung auf Uran für den Fall aufzunehmen, dass planietypisches Material angetroffen wird (nach Untersuchungen im südlicheren Planiebereich im letzten Jahr kann im Bereich der Auffüllungen eine entsprechende Belastung gegeben sein).

Grundwasser/Bauwasserhaltung

Es wird auf die vorgelegte Baugrunduntersuchung und überschlägigen Berechnungen zur Bauwasserhaltung verwiesen. Nach der derzeitigen Einschätzung des Wasserwirtschaftsamtes muss spätestens im wasserrechtlichen Verfahren sowohl während der Bauzeit (derzeit Ansatz des mittleren Grundwasserstandes) als auch nach Fertigstellung der Maßnahme (bereits höchster Grundwasserstand herangezogen) der höchste Grundwasserstand verwendet werden. Nur so kann überprüft werden, ob die Maßnahme zu keinen schädlichen Änderungen oder Benachteiligung Dritter führt. Außerdem wird empfohlen, frühzeitig abzuklären, wohin das geförderte Wasser abgeleitet werden kann. Weiter werden Hinweise für das wasserrechtliche Verfahren gegeben, für das die geplante Bauwasserhaltung im Detail zu berechnen und zu beantragen ist. Das Vorgehen mit fortlaufender Beweissicherung, Grundwasserüberwachung und –untersuchung ist im wasserrechtlichen Verfahren darzulegen.

Dem Vorhabenträger wird empfohlen, die genannten Punkte frühzeitig unter Hinzuziehung des Fachbüros abzuklären. Die Vorgaben für das wasserrechtliche Verfahren sind zu beachten.

Nach dem bisherigen Planungsfortschritt gibt es hierzu folgende Aussagen:

„Die unter Punkt 2, S.4 aufgeführten Hinweise bzgl. der Eingangsparameter (Wasserstand, Nachweis des Aufstaus und Überprüfung, dass auch bei Ansatz des höchsten Grundwasserstandes (HWG) für den Verbau keine schädlichen Auswirkungen auf Nachbarn zu besorgen sind) werden im erforderlichen wasserrechtlichen Genehmigungsverfahren berücksichtigt.“

Wenn die Baugrubenplanung entsprechend fortgeschritten ist und auch die Maßnahme zur Verlegung des Kanals soweit geplant sind, kann auch die im Zuge der Bauwasserhaltung zu fördernde und abzuleitende Wassermenge ermittelt und beantragt werden. Erst dann kann auch festgelegt werden, wie das Wasser abgeleitet wird (Wiederversickerung / Vorflut).

Die weitergehenden Vorgaben auf S. 4 des Schreibens (Beweissicherungsmessstellen, Nachweis bzgl. etwaiger Notwendigkeit zur Reinigung des Grundwassers) werden ebenfalls im Verfahren berücksichtigt.

Anmerkung: Derzeit ist aus den Untersuchungen keine Grundwasserkontamination bekannt, die einer Reinigung des geförderten Wassers vor Wiedereinleitung bedarf.“

Niederschlagswasser

Für die geplante Niederschlagsentwässerung über drei Rigolen ist ebenfalls eine wasserrechtliche Erlaubnis zu beantragen, wobei die notwendige erweiterte Vorreinigung bei Reduzierung des Mindestabstandes auf 50 cm von der Sohle der Sickereinrichtung zum mittleren höchsten Grundwasserstand zu beachten ist. Es wird darauf hingewiesen, dass die geplante Rigole 1 im westlichen Bereich evtl. innerhalb der für den Retentionsausgleich vorgesehenen Fläche liegt. Wegen der im nahen Umfeld geplanten Abgrabung könnte sich der Abstand der Rigolenoberseite zur Geländeoberkante nochmals

reduzieren. Bei der Ermittlung des mittleren höchsten Grundwasserstandes ist der Grundwasseraufstau zu berücksichtigen.

Die Hinweise des Wasserwirtschaftsamtes sind für die weitere Planung und das wasserrechtliche Verfahren durch den Vorhabenträger zu beachten.

Die bisherige Rückmeldung des Vorhabenträgers lautet:

„Der besonderen Situation oberflächennaher Auffüllungen wird bei der Herstellung der Versickerungsanlagen durch geeignete Maßnahmen Rechnung getragen (z.B. Bodenaustausch).

Es wird in der weiteren Planung durch die beteiligten Fachplaner (insbesondere für die Außenanlagen und die technischen Anlagen zur Niederschlagswasserbeseitigung) ein wasserrechtliches Verfahren durchgeführt, bei dem die genannten Belange Berücksichtigung finden (Vorgaben der DWA-Merkblätter, möglicher Aufstau durch den Neubau, Abstand der Anlagen zum MHGW).“

Zur Rigole 1 im Bereich der künftigen Retentionsausgleichsfläche: *„Wenn im Überschwemmungsfall alle umliegenden Bodenschichten wassergesättigt sind, ist es nicht maßgeblich, in welchem Bereich der Überschwemmung die Rigole liegt. Dennoch bedarf es auch hier einer wasserrechtlichen Erlaubnis, die im weiteren Planungsprozess erwirkt werden muss.“*

Überschwemmungsgebiet

Die Volumenberechnung des Retentionsraumausgleichs hinsichtlich des in das vorläufig gesicherte Überschwemmungsgebiet hineinragenden Bauraums 1 ist lt. Wasserwirtschaftsamt plausibel. Auf die erforderliche wasserrechtliche Erlaubnis wird verwiesen. Es wird empfohlen, bei der Planung ebenfalls die Einflüsse aus Starkregenereignissen zu berücksichtigen.

Der Hinweis auf die erforderliche wasserrechtliche Genehmigung ist im Bebauungsplan enthalten. Dem Vorhabenträger wird empfohlen, die Einflüsse aus Starkregenereignissen bei der weiteren Vorhabenplanung zu berücksichtigen.

Bezüglich der weitergegebenen Empfehlung zur Berücksichtigung von Starkregenereignissen wird seitens des Planers rückgemeldet:

Aufgrund der Lage des Bauvorhabens innerhalb des vorläufig gesicherten Überschwemmungsgebietes muss, wie vom WWA angeführt, eine wasserrechtliche Erlaubnis beantragt werden. Hier steht insbesondere der Ausgleich eines möglichen Retentionsraumverlustes im Fokus.

In der vorliegenden Bebauungsplanung und der Vorhaben- und Erschließungsplanung sind die Zufahrten und Zugänge jeweils außerhalb des Überschwemmungsgebiets situiert. Gegen Starkregen werden entsprechende Gefälle und Ableitungen vorgesehen. Ob darüber hinaus ein Konzept gegen Sturzfluten bei Starkregen erforderlich wird, muss anhand der abschließenden Außenanlagen- und Höhenlagengestaltung durch die Fachingenieure beurteilt werden. Die zum heutigen Zeitpunkt deutlich erhöhte Lage der Oberkante des Fertigfußbodens FFB des Bestandes gegenüber der GOK / Straßenhöhen wirkt etwaigen negativen Auswirkungen aus Starkregen entgegen.

Hier wird eine zeitnahe Prüfung der Situation empfohlen.

Es wird vorgeschlagen, sich mit der weiter eingebrachten Möglichkeit, ein städtisches Konzept gegen Sturzfluten aufzustellen, unabhängig von der vorliegenden Planung zu beschäftigen. Ab 2022 wird hierfür auch wieder eine Förderung in Aussicht gestellt.

Beschlussvorschlag:

Die Stellungnahme der Verwaltung wird gebilligt. Die Vorhabenträgerin wird aufgefordert, die Hinweise des Wasserwirtschaftsamtes bei der weiteren Planung und den wasserrechtlichen Verfahren zu berücksichtigen.

Abstimmungsergebnis ASU 02.12.2021: 12 : 0 Stimmen

Industrie- und Handelskammer für München und Oberbayern, Mail vom 15.10.2020

Aus der Sicht der gewerblichen Wirtschaft besteht Einverständnis mit dem Planvorhaben.

Beschlussvorschlag:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Abstimmungsergebnis ASU 02.12.2021: 12 : 0 Stimmen

Erzbischöfliches Ordinariat München, Schreiben vom 30.10.2020

Aus pastoralplanerischer Sicht bestehen grundsätzlich keine Einwände.

Es wird angeregt, auf die von den angrenzenden kirchlichen Einrichtungen ausgehenden Geräuschemissionen in der Begründung hinzuweisen.

Dieser Anregung kann nachgekommen werden.

Beschlussvorschlag:

Die Begründung ist um einen Passus zu den Geräuschemissionen aus dem Bereich der kirchlichen Einrichtungen zu ergänzen.

Abstimmungsergebnis ASU 02.12.2021: 12 : 0 Stimmen

Bayer. Landesamt für Denkmalpflege, Schreiben vom 29.10.2020

Hinsichtlich der bau- und kunstdenkmalpflegerischen Belange wird darauf hingewiesen, dass das Landesamt von allen Planungs-, Anzeige- und Zustimmungs- sowie Erlaubnisverfahren nach Art. 6 BayDSchG und bei allen baurechtlichen Genehmigungsverfahren, von denen Baudenkmäler/Ensembles unmittelbar oder in ihrem Nähebereich betroffen sind, zu beteiligen ist. Zudem wird hinsichtlich der baudenkmalpflegerischen Belange auf die Meldepflicht gem. Art. 8 Abs. 1 und 2 BayDSchG bei eventuell zu Tage tretenden Bodendenkmälern hingewiesen.

Es wird vorgeschlagen, entsprechende Hinweise auf die Meldepflicht in den Bebauungsplan aufzunehmen.

Beschlussvorschlag:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen; ein entsprechender Hinweis wird in den Bebauungsplan aufgenommen.

Abstimmungsergebnis ASU 02.12.2021: 12 : 0 Stimmen

Gemeinde Gröbenzell, Schreiben vom 26.10.2020

Es werden keine Einwendungen vorgebracht, aber darum gebeten, bei der Erstellung der oberirdischen Stellplätze den Baumbestand zu berücksichtigen.

Um den Lebensmittelvollsortimenter, der der Nahversorgung und der Belegung des Platzes dienen soll, erfolgreich ansiedeln zu können, sind die oberirdischen Stellplätze in Eingangsnähe erforderlich. Die eingeplanten 50 Stellplätze stellen lt. Auswirkungsanalyse ein Minimum dar. Da der Platz und die östlichen Bereiche des Gebietes vom Einkaufsverkehr freigehalten werden sollen, das Gebäude 4 als Bestand erhalten bleibt, wurde der Parkplatz am Einmündungsbereich Allinger Straße/Josefstraße orientiert. Aufgrund des hierfür erforderlichen Platzbedarfs ist nur der Erhalt von Einzelbäumen bzw. der Grünfläche mit Baum- und Strauchbestand im Randbereich des Geländes möglich. Bei der Umgestaltung der Stellplätze nördlich des Bauteils 4 kann der Baumbestand größtenteils erhalten werden und wird auch entsprechend festgesetzt.

Beschlussvorschlag:

Die Stellungnahme der Verwaltung wird gebilligt.

Abstimmungsergebnis ASU 02.12.2021: 12 : 0 Stimmen

Behindertenbeirat, Protokollauszug vom 05.10.2020

Vom Behindertenbeirat wurde keine schriftliche Stellungnahme eingereicht. Die im Protokollauszug genannten Belange wurden im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung eingebracht.

Der Behindertenbeirat moniert, dass, wie ihm auf Rückfrage mitgeteilt worden sei, weder ein späterer 4-gleisiger Ausbau der Bahnlinie noch ein möglicher Radschnellweg berücksichtigt ist.

Hierzu ist festzustellen, dass es zum Zeitpunkt der Vorentwurfsplanung noch keine hinreichend konkreten Planungen bezüglich Bahnausbau und Radschnellweg gab, die in den Bebauungsplan aufgenommen werden konnten. Im Rahmen der Beteiligung am Verfahren wurden von der DB AG die geplanten Ausbaumaßnahmen inzwischen etwas konkreter benannt. Gegen das Planvorhaben bestehen grundsätzlich keine Bedenken (bei Beachtung verschiedener Bedingungen/Auflagen/Hinweise). Nach der Stellungnahme der Bahn wäre die Ausbaugrenze im Süden bei einem 4-gleisigen Ausbau identisch mit der Grenze eines 3-gleisigen Ausbaus. Das südliche Bestandsgleis würde sich dabei nur leicht um ca. 75 cm nach Süden in Richtung des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes verschieben und käme ebenso wie eine erforderliche Lärmschutzwand auf dem Bahngrundstück zu liegen. Wegen der Schallschutzwand mit rückseitigem Wartungsweg und Bahngraben, die teilweise im Bereich der geplanten Baumpflanzungen vorgesehen sind, sollen diese mit einem größtmöglichen Abstand von der DB-Grenze geplant werden. Dies kann bei der Planung berücksichtigt werden. Die geplante Böschung wird als Hinweis in den Bebauungsplan aufgenommen. Die Festlegung von etwaig notwendigen Inanspruchnahmen von Flächen wird in einem Planfeststellungsverfahren getroffen.

Zum Radschnellweg gibt es bisher nur die Machbarkeitsstudie. Die Bestvariante als Ergebnis dieser Studie verläuft über die gesamte Strecke nördlich der Bahnlinie.

Aus der Sicht des Behindertenbeirates erscheint die Zufahrt zur Rampe problematisch, die von Taxis und anderen Zubringern und Abholern genutzt werden kann. Die Zufahrt kreuzt den Radfahrerverkehr in die und aus der Bahnhofs-Unterführung. Die Rampe soll ausschließlich für Fußgänger, Feuerwehr und Rettungsdienste vorgesehen werden.

Mit der Planung wird angestrebt, den Bereich vor der Unterführung, auf dem es auch im Bestand aufgrund der vorhandenen Parkplatzzufahrt zu Konflikten kommt, zu verbessern. Die Planung der Unterführungsausfahrt wurde im Zuge der Freiraumplanung nochmals modifiziert, so dass bessere Sichtverhältnisse bei Ausfahrt aus dem Platz auf den Radweg entstehen und genügend Platz belassen wird zwischen Ende der Unterführungsrampe und Ausfahrt aus dem Platz. Trotzdem kann eine stärkere Nutzung der Rampe ggf. zu Konflikten führen, auch wenn diese mit dem heutigen Zustand und der Lage der Parkplatzausfahrt bei Weitem nicht vergleichbar sind. Die Anlieferung zum Hotel wird über die Tiefgarage abgewickelt. Für Hotelgäste und Taxen soll keine Durchfahrt auf den Platz erfolgen. Möglicherweise sollen noch Kurzparkplätze im Bereich der Allinger Straße ausgewiesen werden. Somit wird die Rampe ausschließlich von Lieferfahrzeugen zu den Geschäften auf dem Platz und Rettungsfahrzeugen sowie auch von Radfahrern benutzt werden. Die Befahrbarkeit der Rampe kann nicht über den Bebauungsplan geregelt werden. Die Stadt wird daher im Durchführungsvertrag eine entsprechende verkehrsreduzierende Vereinbarung treffen.

Beschlussvorschlag:

Die Stellungnahme der Verwaltung wird gebilligt.

Abstimmungsergebnis ASU 02.12.2021: 12 : 0 Stimmen

Freiwillige Feuerwehr Puchheim-Bahnhof, Mail vom 05.11.2020

Es wird ausgeführt, dass die Rettungswege, soweit erkennbar, baulich gelöst sind, aber kein vernünftiger Angriffsweg für die Feuerwehr auf der Rückseite (Bahnseite) vorhanden ist. Ein Brandschutzgutachten oder die Stellungnahme der Brandschutzstelle des Landkreises wird als erforderlich angesehen.

Der konkrete Brandschutznachweis wird für das Baugenehmigungsverfahren auf der Grundlage der fertigen Objektplanung erstellt. Um die grundlegenden Brandschutzfragen auf der Ebene des Bebauungsplanes zu prüfen, wurde inzwischen ein Brandschutzgrobkonzept durch das Büro M&M Brandschutz Service GmbH erstellt. Danach sind alle erforderlichen Rettungswege berücksichtigt und von der Bahnseite her ist kein Rettungsangriff erforderlich. Dieses Brandschutzgrobkonzept wird der Feuerwehr und der Kreisbrandinspektion zur Verfügung gestellt.

Eine verbindliche Festlegung der konkret erforderlichen Maßnahmen kann nach Erfahrung des Brandschutzbüros erst im Zuge des mit dem Prüfsachverständigen für Brandschutz abgestimmten und geprüften Brandschutznachweises getroffen werden. Dies ist erst mit dem Entwurf möglich, der in diesem Verfahrensstadium noch nicht vorliegt.

Beschlussvorschlag:

Die Stellungnahme der Verwaltung wird gebilligt.

Abstimmungsergebnis ASU 02.12.2021: 12 : 0 Stimmen

Kreisbrandinspektion Landkreis Fürstentfeldbruck, Schreiben vom 02.10.2020

Es werden allgemeine Hinweise zum Brandschutz gegeben, dabei sind u.a. die Bereiche abwehrender Brandschutz und technischer Hilfsdienst, Löschwasserversorgung, Einhaltung der Hilfsfristen, Flächen für die Feuerwehr, Erreichbarkeit, Verkehrsberuhigung, Rettungswege, Dachgeschosse, Aufstellflächen, Kraftfahrzeugstellplätze und Feuerwehrpläne umfasst (auf die Stellungnahme wird verwiesen). Diese sind im Bauvollzug und bei der Umgestaltung von Verkehrsflächen zu beachten. Konkret wird insbesondere festgestellt, dass der Löschwasserbedarf ggf. zu ermitteln ist, Flächen für die Feuerwehr auf dem Grundstück nach der Planzeichnung nicht vorliegen, der Bauteil 6 außerhalb des Radius von max. 50 m von öffentlichen Verkehrsflächen liegt, und sich maßgerechte Aufstellflächen für die Feuerwehr aus den Unterlagen nicht ergeben.

Inzwischen wurde ein Brandschutz-Grobkonzept zu dem Vorhaben vorgelegt. Danach können die Flächen für die Feuerwehr ausreichend berücksichtigt werden und die Löschwasserversorgung grundsätzlich als gegeben angesehen werden. Mit der Anfahrbarkeit des Platzes und dort situiereten Aufstellflächen ist das Gebäude 6 innerhalb der 50 m von der öffentlichen Verkehrsfläche für die Feuerwehr ausreichend erschlossen. Die Anfahrt über die Rückseite des Gebäudes ist nach Brandschutz-Grobkonzept nicht erforderlich. Der zweite Rettungsweg wird jeweils entweder über die Anfahrbarkeit für die Feuerwehr oder alternativ über einen baulichen 2. Rettungsweg geschaffen. Letzterer ist jeweils in der Vorhaben- und Erschließungsplanung berücksichtigt. U.a. sind an den Gebäuden 5/6 sowie 7 jeweils Fluchttreppen vorgesehen. Das Gebäude 4 kann vom Platz her angeleitet werden, das Gebäude 2 hat zwei Treppenhäuser, die jeweils von allen Wohnungen erreicht werden können. Die Aufstellflächen für die Personenrettung aus dem Brandschutz-Grobkonzept wurden in der Freiflächenplanung berücksichtigt und werden freigehalten. Es ist nachzuweisen, dass die Tiefgarage den Anforderungen des Brandschutzes genügt. Da der östliche Teil der Josefstraße künftig nur noch als Eigentümerweg vorgesehen ist, wird die Befahrbarkeit durch die Feuerwehr im Rahmen des Durchführungsvertrages gesichert. Die Anforderungen an den Brandschutz wurden an die Vorhabenträgerin weitergegeben; sie sind bei der weiteren Objektplanung zu berücksichtigen und deren Einhaltung im Zuge des Bauantrages nachzuweisen. Eine Rückfrage beim Amperverband hat ergeben, dass die Versorgung mit Löschwasser grundsätzlich bzw. auch eine erforderliche Anpassung problemlos möglich ist; Details werden im Rahmen des Bauvollzugs festgelegt. Dies gilt auch für ggf. zusätzlich erforderliche Hydranten.

Beschlussvorschlag:

Das Brandschutzgrobkonzept wird der Kreisbrandinspektion zur Verfügung gestellt. Die Hinweise zum Brandschutz sind im Bauvollzug zu beachten und die Einhaltung der Anforderungen im Zuge des Bauantrages durch die Vorhabenträgerin nachzuweisen.

Abstimmungsergebnis ASU 02.12.2021: 12 : 0 Stimmen

Umweltbeirat, Schreiben vom 04.11.2020

Der Umweltbeirat begrüßt grundsätzlich das Ziel, den Alois-Harbeck-Platz ansprechender zu gestalten, sieht aber Problembereiche. Auf die ausführliche Stellungnahme hierzu wird verwiesen.

Bäume

Die große Anzahl von 60 bis 65 Baumfällungen, dabei nahezu alle Bäume entlang der Bahn und zur Josefstraße hin, wird als ein großer Problembereich genannt. Bei anderer Anordnung oder einem teilweisen Verzicht auf die Stellplätze könnten deutlich mehr Bäume erhalten bleiben.

In der aktualisierten Planung sind 88 Bäume zur Entfernung vorgesehen. ~~Neu hinzugekommen sind sieben Bäume entlang der Trasse des zu verlegenden Haupt-Schmutzwasserkanals des Ampelverbandes.~~ Der Baumbestand im Bereich des neuen Standorts des Technikgebäudes war bereits im Vorentwurf nicht als zu erhalten vorgesehen. Der vorhandene Baumbestand ist im bestehenden Bebauungsplan nicht festgesetzt und daher bislang nicht geschützt. Somit sind derzeit Fällungen unter Beachtung der naturschutzrechtlichen Vorgaben während der Vegetationsruhe verfahrensfrei möglich und zulässig. Mit der Bebauungsplanung werden der verbleibende Baumbestand wie auch die Neupflanzungen künftig geschützt. Die Fällung der Bäume an der Josefstraße ist bedingt durch die Entscheidung, einen Vollsortimenter als ein wesentliches Ziel der Planung am Alois-Harbeck-Platz anzusiedeln. Hierdurch soll die Nahversorgung verbessert, Einkaufswege verkürzt und ein Beitrag zur Belebung der Stadtmitte geleistet werden. Eine teilweise Anordnung der Stellplätze in der Tiefgarage wäre grundsätzlich möglich, da baurechtlich keine ebenerdigen Parkplätze zur Verfügung gestellt werden müssen. Allerdings wird die Mindestzahl von 50 oberirdischen, eingangsnahen Stellplätzen von den potentiellen Betreibern als Voraussetzung für den Betrieb eines Vollsortimenters an diesem Standort genannt. In der Auswirkungsanalyse durch BBE Handelsberatung GmbH vom 15.04.2021 wird eine Verlagerung in eine Tiefgarage negativ bewertet. Die 50 Stellplätze entsprechen nach dieser Analyse dem Minimum, empfohlen wird eine größere Anzahl von Stellplätzen. Auch wenn damit die bestehenden ca. 40-jährigen Bäume nicht tatsächlich ersetzt werden können, wird vorgeschlagen, die Pflanzqualität zu erhöhen und im Bereich zur Josefstraße hin ebenso wie für die Pflanzungen an der Bahn einen Stammumfang von 25 bis 30 cm festzusetzen. Zur künftigen Eingrünung des Gebietes werden zusätzlich zu dem zu erhaltenden Baumbestand 60 Neupflanzungen durch den Bebauungsplan festgesetzt (Bäume auf dem Platz nicht mitgerechnet). Durch vertragliche Regelung werden eine Verpflanzung von sieben (und weitere 3 Kleinbäume) der zu fällenden Bäume und eine zusätzliche Neupflanzung außerhalb des Gebietes festgeschrieben (insgesamt 35 Bäume).

Auf die Ausführungen im Abschnitt „Bäume“ wird ergänzend verwiesen.

Mit mehr Abstand der neuen Baukörper zu den Bahngleisen hin, könnten die großen Bäume an der östlichen Grundstücksgrenze verschont werden. Es soll die Standsicherheit geprüft werden, eine Fällung nur erfolgen, wenn diese auch nach Kronenrückschnitt nicht gewährleistet ist. Außerdem wird die Prüfung einer abschnittweisen Entnahme gefordert; auch Torsi können evtl. als Totholzlebensräume stehen bleiben.

Wie bereits im Abschnitt „Bäume“ ausgeführt, wurde insbesondere hinsichtlich der großen bahnbegleitenden Pappeln ein Baumgutachten eingeholt. Aufgrund der zum Teil nicht vorhandenen bzw. nicht auf Dauer gewährleisteten Verkehrssicherheit der Bäume, deren Höhe und geringen Abstands zur Bahnlinie sowie des geplanten Bahnausbaus wird eine Festsetzung dieses Baumbestandes als zu erhalten nicht als möglich angesehen. Im Gutachten wird auch auf das Stehenlassen von einzelnen Bäumen eingegangen, die aber sehr stark zurückgeschnitten werden müssten. Dies wäre mit der geplanten Situierung der Baukörper zwar denkbar, wird aber wegen der Zerstörung des Baumhabitus und der erhöhten Windwurfgefahr gemäß Gutachten nicht empfohlen. Eine abschnittsweise Fällung ist auch aufgrund der erforderlichen Kanalverlegung nicht möglich. Ein größerer Abstand der Bebauung zur Bahnstrecke würde an der auch aus Gründen der Verkehrssicherheit erforderlichen Fällung nichts ändern. Auch Torsi stehen zu lassen, wird in diesem bahnnahen Bereich als kritisch eingeschätzt. Das beabsichtigte Einbringen von Baumfällmaterial als Totholz in benachbarte Gehölzbestände der Eigentümerin wurde von der Unteren Naturschutzbehörde als positive Maßnahme für den Artenschutz bewertet.

Die Bedeutung der zur Fällung vorgesehenen Bäume für den Artenschutz, als Lebensraum für Vögel und Fledermäuse wird hervorgehoben. Die Neupflanzung ist kein adäquater Ersatz; eine ökologische Baubegleitung sollte erfolgen.

Gemäß den naturschutzfachlichen Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung ist unter Berücksichtigung der dort benannten Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen keine erhebliche Beeinträchtigung von streng oder besonders geschützten Arten erkennbar. Auch wenn die vorgesehenen Neupflanzungen zunächst kein adäquater Ersatz für gefällte Bäume sind, wird damit doch dauerhaft ein erheblicher Baumbestand im verdichteten Zentrumsbereich von Puchheim gesichert, der auch in Zukunft wieder Lebensraum für Vögel und Fledermäuse bieten wird. Ergänzt wird dies durch die freiwillige Ersatzpflanzung von 35 Bäumen, die die Vorhabenträgerin durchführen wird. Auch die geplante Dachbegrünung trägt zu einer Erhöhung der Lebensraumqualität bei. Mit den genannten Maßnahmen kann der Lebensraumverlust mittelfristig ausgeglichen werden. Eine ökologische Baubegleitung wird im Durchführungsvertrag mit der Vorhabenträgerin vereinbart und in den Bebauungsplan unter C.5.5 folgende Ergänzung aufgenommen: *„Diese Maßnahmen sind durch eine ökologische Baubegleitung zu überwachen.“*

Versiegelung/Freiflächen

Durch die höhere Versiegelung (zusätzliche neue Gebäude mit einer großflächigen Unterbauung mit Tiefgarage) verbleibt wesentlich weniger Freifläche zur Begrünung und Bepflanzung und eine qualitätsvolle Durchgrünung wird nicht gegeben sein.

Die Tiefgarage kommt weitgehend unter der bisherigen, versiegelten Platzfläche und unter den neuen Gebäuden zu liegen. Insgesamt wird die befestigte Fläche im Vergleich zum bisher rechtskräftigen Bebauungsplan nicht wesentlich vergrößert. Hierzu wird auf den Abschnitt „Versiegelung“ verwiesen. Die mit Gebäuden bebaute und mit der Tiefgarage unterbaute Fläche wird tatsächlich größer, dagegen werden die oberirdischen Stellplätze deutlich auf nunmehr max. 70 reduziert, wodurch sich die hierfür anfallende befestigte Fläche verringert. Dies gilt insbesondere gegenüber

dem bestehenden Bebauungsplan mit 137 zulässigen oberirdischen Stellplätzen (zzgl. 20 im Bereich der Privatstraße), aber auch gegenüber dem heutigen Parkplatzbestand mit gut 90 Stellplätzen. Zusätzlich wird der Platz selbst vergrößert und gem. vorliegender Freiraumplanung auch deutlich stärker begrünt, als dies bislang der Fall war.

Es wird auf die nur verbleibenden kleineren restflächenartigen Grünecken am Randbereich und eine durch die Tiefgarage unterbaute Grünfläche sowie die damit fehlende Aufenthaltsqualität und die Bepflanzungseinschränkung auf der Tiefgaragenerweiterung (keine größeren Bäume möglich) hingewiesen. Baumpflanzungen sind lediglich noch straßenbegleitend möglich.

Die heutige Situation mit großflächigem Parkplatz und dem gegenüber der Bahn offenen Platz hat keine besondere Aufenthaltsqualität. Der neu gestaltete und gegenüber der Bahn lärmtechnisch abgeschirmte Platz wird dagegen eine verbesserte Aufenthaltsqualität aufweisen. Aufgrund der geplanten Beschränkung der östlichen Allinger Straße mit Tempo 20 km/h und der offenen Gestaltung der Fassade des Lebensmittelvollsortimenters sowie des Wegfalls der Senkrechtparkplätze wird der Bereich entlang dieser Straße ebenfalls aufgewertet. Durch die im Randbereich vorgesehenen Bäume kann eine gute Eingrünung des Quartiers erreicht werden. Auch wenn die Grünflächen künftig kleiner werden, so entstehen doch auch zusätzliche Grünflächen, wie z.B. durch eine Entsiegelung im Bereich des nördlichen Parkplatzes an der Josefstraße und östlich des Hotels (wenn auch durch die Tiefgarage unterbaut). Sowohl auf dem Platz als auch auf der Tiefgarage östlich des Bauteils 6 sind Baumpflanzungen vorgesehen und auch entsprechend festgesetzt.

Der Innenhof wird sich als vollversiegelte Fläche ohne dargestellte Bepflanzung/Grünausstattung in der geplanten Ausformung lt. Umweltberat wohl bei zunehmender Klimaerwärmung stark erwärmen. Deshalb ist dieser bei zu erwartenden hohen Temperaturen im Sommer nur eingeschränkt nutzbar und als Aufenthaltsort nicht mehr geeignet.

Die Ausgestaltung einschließlich der Begrünung des Platzes wird nicht im Bebauungsplan, sondern im Freiraumplan, der Bestandteil des Vorhaben- und Erschließungsplanes ist, eingetragen. Im ausgelegten Vorentwurf des Bebauungsplanes war zunächst nur eine Mindestbegrünung von 10 % als absoluter Mindestanspruch enthalten, da die Freiflächenplanung erst nach der Bürgerbeteiligung erfolgen sollte. Der bestehende Platz hat lediglich vier Bäume auf insgesamt ca. 100 m² Grüninseln (entsprechend 5,6 % der ca. 1.750 m² großen Platzfläche). Die aktuelle Planung auf der Grundlage des nunmehr vorliegenden Freiraumplans sieht deutlich qualitätvoller bepflanzte Grüninseln mit einem größeren Flächenanteil vor. Hinzu kommen kleinklimatisch ebenfalls wirksame Fassadenbegrünungen in Teilbereichen, die einer zu starken Aufheizung entgegenwirken. Auch vorgesehene Wasserflächen tragen zum Klimaausgleich bei. Die Dachflächen werden ebenfalls auf mind. 2.100 m² begrünt, worunter auch die eingeschossigen Gebäude 1 und 3 fallen, die den Frischluftaustausch für den Platz begünstigen.

Für den Innenhof ist eine größere Grünausstattung zwingend anzustreben; auch einzelne Grüninseln mit schattenspendenden Bäumen sollen vorgesehen werden. Der Umweltbeirat hält einen Grünflächenanteil von mindestens 15 bis 20 % für sinnvoll (Vegetationsschicht mind. 60 cm). Für größere Bäume werden Baumschächte oder höhere Pflanzinseln (mit Sitzmöglichkeiten) vorgeschlagen. Eine

wesentlich zur Verbesserung der Gesamtatmosphäre des Platzes und des Kleinklimas beitragende Fassadenbegrünung wird ebenfalls angeregt.

Der neue Platz mit ca. 1.810 m² Fläche (außerhalb der überbaubaren Fläche gemäß Bebauungsplan) wird gemäß Freiflächenplanung stärker begrünt, als dies bislang der Fall ist. Der Vorschlag von 20 % Durchgrünung der nicht überbaubaren Platzfläche mit entsprechender Substratstärke wird aufgegriffen und mit einer konkreten Festsetzung auf 360 m² berücksichtigt. Auch höhere Pflanzinseln mit Sitzmöglichkeiten für die vorgesehenen Bäume auf dem Platz wurden eingeplant. Die bisher gem. Festsetzung C.5.10 bereits partiell vorgesehene Fassadenbegrünung wird in Teilbereichen ergänzt, so dass gemäß Festsetzung mindestens folgende Fassaden zu begrünen sind: Fassade am Lebensmittelvollsortimenter zum Platz hin sowie der Südteil von dessen Nordostfassade und der Nordteil der Südwestfassade im Bereich Bauteil 2, Südteil der Nordostfassade und gesamte Südwestfassade des Gebäudes 3, Nordteil der Nordostfassade des Gebäudes 6 sowie Außentreppenhäuser östliche Gebäude 5 und 7. Eine Begrünung der Fassaden an den weiteren Gebäuden erscheint aufgrund der teils verglasten Erdgeschossbereiche (Läden, Gastronomie, Empfangsbereich Aparthotel) und der Fassaden mit auskragenden Balkonen als zwingende Vorgabe nicht möglich. Eine Schließung der Fassaden oder ein Verzicht auf Balkone wird angesichts des Ziels der Belebung und der offenen Gestaltung sowie der Nutzungsansprüche ebenfalls als nicht sinnvoll angesehen.

Der Umweltbeirat weist weiter darauf hin, dass vor allem die 70 oberirdischen Stellplätze einen sehr hohen Versiegelungsgrad und die Fällung eines Großteils des vorhandenen Baumbestandes bedingen. Genannt werden insbesondere die 50 oberirdischen Stellplätze des Supermarktes (Wegfall Hügel, nahezu kein Zwischengrün,...). Gemäß Garagenverordnung wären nur 30 Pkw-Stellplätze vorzusehen. Diese könnten unter Erhalt eines Teils der zur Fällung vorgesehenen Bäume und mit einer ansprechenden Eingangssituation für den Supermarkt realisiert werden. Es soll eine Reduzierung erfolgen und die verbleibenden oberirdischen Stellplätze weitgehend als Sonder-Parkplätze „Mutter mit Kind“, „Behinderte“ o. ä. vorbehalten werden.

Wie schon zu Beginn des Abschnitts Bäume ausgeführt, kommt die Forderung nach 50 oberirdischen eingangsnahen Stellplätzen vom künftigen Supermarktbetreiber.

Eine Beschränkung der Stellplätze würde den Vollsortimenter gem. Auswirkungsanalyse vom 15.4.2021 in seiner Funktion einschränken und das Belebungsziel könnte nicht erreicht werden. Dies wurde auch vom vorgesehenen Mieter als Voraussetzung für die Eröffnung eines Marktes an diesem Standort genannt (eine vertrauliche Stellungnahme des potentiellen Betreibers liegt der Stadt vor). Wenn der Einkaufsmarkt nicht errichtet würde, wäre – wie heute – die Ansiedlung weiterer Läden in dieser Lage problematisch, da diese auf die Frequenz angewiesen sind, die durch den Lebensmittelvollsortimenter erzielt wird.

Seitens der Stadt wurde eine Anrechnung der Mittelparkplätze in der Allinger Straße ins Spiel gebracht, da diese in jedem Fall auch von Kunden des Sortimenters mitgenutzt werden. Diese Mitnutzung als weitere Reduzierungsmöglichkeit wird von Betreiberseite jedoch nicht gesehen, da diese öffentlichen Stellplätze mit Einkaufswagen nicht konfliktfrei anfahrbar sind.

Es wird ausgeführt, dass der Grünflächenhügel mit einem Großteil der Bäume erhalten werden könnte, wenn der Eingangsbereich des Supermarkts gedreht würde, so dass der Zugang vom Alois-Harbeck-Platz erfolgt, wodurch dieser dann wirklich lebendig würde.

Ein Zugang direkt vom Platz ist aufgrund der Höhenlage mit einem Niveau-Unterschied von ca. 1,4 m nicht möglich. Eine Verlegung des Eingangs zum Vollsortimenter in Richtung Zugang zum Platz wird seitens des potentiellen Mieters nicht akzeptiert; die Stellplätze müssen lt. vorliegender Stellungnahme dem Eingang vorgelagert sein. Kurze Wege sind für mit dem Auto kommende Kunden nach Ansicht des Mietinteressenten essenziell. Eine Verlegung des Parkplatzes zusammen mit dem Eingang ist aus Platzgründen im Bereich des Zugangs zum Platz nicht möglich, aber auch aus städtebaulicher und verkehrlicher Sicht dort nicht erwünscht.

Der Umweltbeirat bemängelt, dass für das Gebäude 4 mit sehr großer Dachfläche keine Dachflächenbegrünung vorgesehen ist. Wegen der für die übrigen Gebäude ohne Obergrenze zugelassenen technischen Aufbauten und Dachterrassen, könnten die Dachbegrünungen stark reduziert werden. Zur deutlichen Verbesserung wird eine intensive Dachbegrünung auf Gebäuden mit drei Geschossen oder weniger und für alle höheren Gebäude einschließlich des zu erhaltenden Bestandsgebäudes eine extensive Dachbegrünung vorgeschlagen (auch in Verbindung mit Energiegewinnungs- oder sonstigen technischen Anlagen).

Das Gebäude 4 ist ein Bestandsgebäude, auf dem nach Aussage der Planer aus konstruktiven Gründen eine Dachbegrünung nur mit unverhältnismäßig hohem, nicht angemessenen Aufwand erfolgen könnte. Deshalb wird für dieses Gebäude keine zwingende nachträgliche Dachbegrünung festgesetzt.

Um die Dachbegrünung sicherzustellen, wird nunmehr eine konkrete Mindestfläche von 2.100 m² festgesetzt, um ein „Überhandnehmen“ der Technik auszuschließen. Die Technikbereiche sind größer dargestellt, um den Anforderungen entsprechend flexibel bleiben zu können. Für die Technik nicht benötigte Flächen sollen jedoch nach Möglichkeit ebenfalls begrünt werden; dies wird in den Durchführungsvertrag aufgenommen. Die Dachterrassen sind nur außerhalb der in der Planzeichnung dargestellten Flächen für die Dachbegrünung möglich. Nach Aussage der Fachplaner ermöglicht eine intensive Begrünung zwar die Pflanzung einzelner Sträucher, ansonsten ist eine extensive Begrünung mit Arten magerer Standorte deutlich artenreicher. Aus artenschutzfachlichen Gründen kann ggf. in einzelnen Bereichen eine Substratstärke von bis zu 20 cm vorgesehen werden, um die Insektenfauna zu stärken. Eine Festsetzung hierzu erscheint aufgrund der dann wiederum anzugebenden Flächenanteile zu detailliert. Insgesamt ergeben sich bei einer intensiven Begrünung mit einem größeren Bodenaufbau erhebliche zusätzliche statische Anforderungen, verbunden mit einer Verschlechterung der Ressourcenbilanz.

Lt. Umweltbeirat sollte zusätzlich auch eine Fassadenbegrünung vorgenommen werden, wofür sich die zu den Bahngleisen orientierten großteils fensterlosen Fassaden anbieten, die damit gleichzeitig eine optische Aufwertung erfahren würden.

Die Möglichkeit einer Fassadenbegrünung bei Bauteil 5 wurde nach Aussage der Vorhabenträgerin untersucht. Aufgrund der vorgesehenen Bauweise (ausgerichtet auf ein energetisches Level wie es

KFW EH 55 vorsieht) mit Wärmeverbundsystem werden u.a. aufgrund der Windlast und des Eigengewichts der Pflanzen und damit ggf. verbundenen Folgeschäden erhebliche Probleme gesehen, weshalb keine zwingende Vorgabe gegeben wird.

In Abstimmung mit der Vorhabenträgerin können davon abgesehen weitere Fassadenflächen begrünt werden; hierzu wird auf die vorangehenden Ausführungen verwiesen. Die zwingend umzusetzenden Fassadenbegrünungen werden nun mit Planzeichen „Fassade mit Begrünung gemäß Ziff. C.5.10“ festgesetzt. Festsetzung Ziff. C.5.10 erhält folgende Fassung: „Zur Begrünung der mit Planzeichen A.6.6 gekennzeichneten Fassaden mindestens 2 Pflanzen je 3 lfm zu pflanzen. Bei nicht selbstklimmenden Pflanzen sind geeignete Rankhilfen vorzusehen.“ Im Freiraumplan sind die Pflanzbeete der Fassadenbegrünung dargestellt.

Nutzung der Gebäude – Vollsortimenter

Statt eines Vollsortimenters (ausreichend vorhanden / erfolglose Ansiedlungen in der Vergangenheit) wird der Versuch, einen Biomarkt zu etablieren, vom Umweltbeirat für erfolgversprechend gehalten. Diese Klientel wäre auch eher geneigt, mit dem Fahrrad zu kommen, wodurch es ein geringeres zusätzliches Verkehrsaufkommen geben würde, die Erhöhung der Fahrradabstellplätze vorausgesetzt.

Den früheren Vollsortimenter auf dem Alois-Harbeck-Platz gibt es schon lange nicht mehr; die Nachfolgenutzungen haben sich meist nicht lange gehalten. Die Situation scheint mit heute nicht mehr vergleichbar. Die Ladenfläche war zudem oben auf dem Platz zurückgesetzt und verfügte mit ca. 380 m² nur über eine relativ kleine Verkaufsfläche. Auch der erste Puchheimer Biomarkt direkt nebenan am Grünen Markt hat vor vielen Jahren geschlossen; ein neuer Biomarkt hat sich seither nicht in diesem Bereich angesiedelt.

Auch für einen Biomarkt ist ein integrierter Standort mit einem anderen „Frequenzbringer“ wichtig. Nachdem allerdings nicht noch mehr Fläche mit Einzelhandel belegt werden kann, ist der Lebensmittelvollsortimenter sinnvoll. Die Vorhabenträgerin erklärt, dass darauf geachtet wird, dass dieser ein großes Angebot an Bio-Lebensmitteln bereitstellt. Lokale Produzenten von Bioprodukten werden bei der Miete der Ladenflächen auf dem Platz seitens der Vorhabenträgerin bevorzugt. Ein Vollsortimenter, der heute auch größere Teile des Biosortiments abdeckt, ist aufgrund der Konzeption zukunftsfähig. Ein Biomarkt als Vollsortimenter wäre im Rahmen des Bebauungsplanes zulässig.

Energie

Der Umweltbeirat stellt fest, dass die Planung keine verbindliche Versorgung mit alternativen Energieanlagen vorsieht. Zumindest verbindlich festgesetzte Photovoltaikanlagen auf den höheren Flachdächern sind anzustreben.

Die neuen Gebäude werden – anders als der Bestand – die Vorgaben des Gebäudeenergiegesetzes (GEG) erfüllen. Die Wärme- und Kälteversorgung soll über regenerative Energieträger gedeckt werden.

Inzwischen wurde das angeforderte Energiekonzept für das Plangebiet vorgelegt. Auf die Ausführungen im Abschnitt „Energiekonzept“ wird verwiesen. Das Energiekonzept wird als Mindeststan-

dard über den Durchführungsvertrag abgesichert. Darin ist die Energieversorgung mit einer eigenen Energiezentrale mit durch Ökogas (später Wasserstoff) betriebenen Blockheizkraftwerken in Kombination mit Photovoltaikanlagen vorgesehen. Es sind mind. 750 m² begrünte Dachfläche für PV-Anlagen vorzusehen. Dies entspricht einer Größe von 95 kWp (Kilowatt Spitzenleistung) bzw. 85.000 kWh pro Jahr. Dies wird auch im Bebauungsplan, als Ziff. C.4.7 festgesetzt: „Auf den Dachflächen der Gebäude 2, 5 und 7 ist eine Photovoltaikanlage mit mind. 750 m² Fläche zu installieren.“ Weitere Photovoltaikanlagen sind im Plangebiet grundsätzlich zulässig.

Elektroladestationen für E-Autos und E-Bikes sollten vorgesehen werden.

Gemäß vorliegendem Mobilitätskonzept werden 20 % der Stellplätze in der Tiefgarage mit Lademöglichkeiten ausgestattet. Oberirdisch wird mindestens eine Ladesäule mit 2 Ladeplätzen vorgesehen und zwar auf dem Parkplatz des Vollsortimenters .

Baumaterial

Lt. Umweltbeirat sollte ein möglichst hoher Anteil an Recyclingbeton bei der Errichtung der Gebäude verwendet werden.

Grundsätzlich ist die Verwendung nachhaltiger Baumaterialien einschließlich Recyclingbeton ein wichtiges Ziel. Recyclingbeton (RC-Beton) ist ein ressourcenschonendes Baumaterial. Im Hochbau wird Recycling-Material momentan zum Teil für erforderlichen Bodenaustausch bei der Gründung von Bauwerken eingesetzt. Die aktuell gültigen Regelwerke ermöglichen mittlerweile den Einsatz von RC-Beton mit eingeschränkten Anteilen auch für Bauteile des Tragwerks eines Gebäudes ohne Zulassung im Einzelfall. Eine Festsetzung konkreter Baumaterialien bzw. eines Mindestanteils an Recyclingbetons in einem Bebauungsplan ist jedoch nicht möglich, da sie über den Regelungskatalog nach § 9 Baugesetzbuch nicht abgedeckt ist. Unabhängig davon ist auch die Verfügbarkeit zum Zeitpunkt der Bauausführung nicht vorhersehbar. Daher wird vorgeschlagen, in den Durchführungsvertrag eine Regelung aufzunehmen, wonach die Vorhabenträgerin nach Möglichkeit auf nachhaltige Baustoffe zurückgreifen und soweit wie möglich auch Materialien aus dem Bestand recyceln bzw. einer Wiederverwendbarkeit zuführen wird.

Autoverkehr

Hinsichtlich des Autoverkehrs wird das erhöhte Verkehrsrisiko für Fußgänger und besonders Radfahrer (Hauptverbindung, sehr starkes Schüleraufkommen) vorgebracht, das der hohe Kreuzungsverkehr aufgrund der Erschließung sämtlicher Stellplätze und Zufahrten über die Josefstraße (lt. Gutachten 1.300 zusätzliche Fahrten) mit sich bringt.

Der Querungsbereich für Radfahrer und Fußgänger an der Kreuzung Allinger / Josefstraße wird planerisch gestärkt, hier wird auch eine „Fußgängerfurt“ über die Josefstraße berücksichtigt sowie ein Fahrstreifen für Radfahrer gestalterisch hervorgehoben. Soweit es sich um die Linksabbiegesituation (aus der bzw. in die Josefstraße) handelt, sind Fußgänger und Radfahrer gut sichtbar. Auch vom Bahnhof kommend werden die neu gestaltete, zurückgesetzte Fußgängerquerung sowie die optisch hervorgehobenen Flächen für den Radverkehr in der Rechtsabbiegesituation besser wahr-

nehmbar. Das Sichtdreieck im Kreuzungsbereich ist eingehalten und in den Bebauungsplan aufgenommen. Auf der Grundlage des Mobilitätskonzepts, mit dem Anreize für eine nichtmotorisierte Verkehrsmittelwahl der Bewohner und Nutzer gesetzt werden, wird eine Reduzierung der Fahrten gegenüber der Verkehrsuntersuchung erwartet.

Der Umweltbeirat führt aus, dass die hohe Anzahl der Pkw-Stellplätze eine erhöhte Verkehrsbelastung bedingt. Dabei werden Stellplätze über den Bedarf der Stellplatzsatzung errichtet. Beim Gastronomiebereich stellt sich z.B. die Frage, ob hier die Gäste bei der unmittelbaren S-Bahn-Nähe in großer Zahl mit dem Pkw kommen.

Die Frage der Mobilität wurde insbesondere auch aufgrund der Zentrumslage nochmals neu angegangen. Von der Vorhabenträgerin wurde ein Mobilitätskonzept angefordert, um hier eine standortgerechte und zukunftsorientierte Lösung zu erreichen. Auf den Abschnitt „Mobilitätskonzept und Stellplatzreduzierung“ wird verwiesen. Auf der Grundlage des Mobilitätskonzepts, wenn es in der vorgelegten Form beschlossen wird, erfolgt eine reduzierte Festsetzung der Kfz-Stellplätze sowohl für die Wohnungen als auch für die gewerblichen Nutzungen von 315 auf nunmehr 195 bei gleichzeitiger deutlicher Erhöhung des Fahrradabstellangebots (mindestens 352 Fahrradabstellplätze) und weiterer Maßnahmen einschließlich Bike- und Car-Sharing-Angeboten.

Bei einer Reduzierung der Stellplatzanzahl für den Vollsortimenter könnte lt. Umweltbeirat die Tiefgaragenzufahrt näher an der Allinger Straße erfolgen, was zu einer Beruhigung des Verkehrs im hinteren Bereich führen sowie eine Nutzung der freiwerdenden Flächen für Radabstellplätze oder als Grünfläche ermöglichen würde.

Für die Verlegung der Tiefgaragenzufahrt näher zur Allinger Straße wird keine sinnvolle Möglichkeit gesehen. Aufgrund des Bestandsgebäudes und der trotzdem erforderlichen Zufahrten für den Parkplatz und die Anlieferung für den Sortimenter sind die Möglichkeiten gering. Ein Eingriff in das zu erhaltende Gehölz soll nicht erfolgen. Wie bereits ausgeführt, werden die 50 eingangsnahen oberirdischen Stellplätze als Voraussetzung für den Vollsortimenter vorgegeben. Diese Stellplätze werden jedoch auch für weitere gewerbliche Nutzungen im Plangebiet, insbesondere die Gastronomie, in Wechselbelegung genutzt, für die sonst im Plangebiet an anderer Stelle zusätzliche Stellplatzflächen geschaffen werden müssten. Eine Zufahrt zur Tiefgarage von der Allinger Straße ist aufgrund der dortigen Lage im Überschwemmungsgebiet nicht darstellbar. Dort ergäbe sich außerdem aufgrund der dann erheblich vermehrten Zufahrten ein größerer Konflikt mit dem querenden Rad- und Fußgängerverkehr.

Sorgen bereitet dem Umweltbeirat die Idee der zusätzlichen Bahnquerung im Bereich Josef-/Lußstr., wodurch das Verkehrsaufkommen besonders in der Josefstraße enorm gesteigert würde.

Die Schaffung einer Bahnquerung ist nicht Bestandteil der Planung, die Stadt sichert sich hier die lediglich Flächen, um eine spätere Umsetzung nicht von vornherein zu verhindern. Dies leitet sich aus dem Flächennutzungsplan ab, der diese Trasse darstellt.

Radverkehr

Der Umweltbeirat erläutert die Bedeutung einer ressourcenschonenden Mobilität und die Gründe für eine Reduzierung des schadstoffproduzierenden Pkw-Individualverkehrs (höhere Verkehrssicherheit, verminderte Umweltbelastung, erhöhte Lebensqualität für alle). Mit einem Überangebot an Pkw-Stellplätzen und den angebotenen Radabstellplätzen werde das Ziel einer klima- und umweltfreundlichen Stadt nicht erreicht. Der Umweltbeirat bemängelt, dass mit 222 deutlich weniger Radabstellplätze als Pkw-Stellplätze angeboten werden, diese sich im Randbereich befinden, keine Radabstellplätze in Eingangsnähe des Supermarkts und im Innenbereich des Alois-Harbeck-Platzes angeboten werden und die gewerblichen Abstellplätze nicht überdacht sind. Zumindest ein Teil der oberirdischen Radabstellplätze ist mit einer Überdachung zu versehen, um eine witterungsunabhängige fahrradfreundliche Nutzung zu ermöglichen.

Der Forderung nach mehr Radabstellplätzen wird nachgekommen, wie im Mobilitätskonzept dargestellt. Die danach vereinbarte Mindestanzahl an Abstellplätzen für Fahrräder liegt bei 352 und somit auch deutlich über den reduzierten Pkw-Stellplatzflächen mit 195. Auf den Abschnitt „Mobilitätskonzept und Stellplätze“ wird verwiesen.

Die damit im Plangebiet zu errichtenden Fahrradabstellplätze gehen deutlich über die Vorgaben der städtischen Fahrradabstellplatzsatzung hinaus. Dabei werden für die künftigen Bewohner 255 Stellplätze zzgl. 25 Lastenräder-Plätze in der Tiefgarage vorgesehen. Diese sind nahe den Aufzugsanlagen bzw. nahe zur Rampe in der Tiefgarage situiert; im Übrigen wird der Aufzug gemäß Vorhaben- und Erschließungsplan von der Allinger Straße zum Platz eine ausreichende Dimensionierung für Fahrradtransport aufweisen und für die Bewohner in die Tiefgarage führen. Die Zahl und Verortung der oberirdischen Stellplätze wird mit dem Freiflächenplan auf nunmehr gut 110 konkretisiert, so dass die mindestens 72 für die gewerblichen Nutzungen erforderlichen Rad-Stellplätze (davon mindestens 7 für Lastenräder) in jedem Fall vorgehalten sind. Hier sind auch Stellplätze im Platzbereich denkbar. Der Bebauungsplan stellt diese Flächen nur als Hinweis dar, da die genaue Situierung variabel bleiben soll.

Eine Überdachung von Radabstellplätzen entlang der Allinger Straße wird von der Vorhabenträgerin aus folgenden Gründen als nicht sinnvoll erachtet: „Bei überdachten Stellplätzen ist die Gefahr, dass dort auch Räder von Pendlern abgestellt werden, groß; zusätzlich wird die erhebliche Gefahr der „Verschmuddelung“ durch dauerhaft abgestellte wenig fahrtaugliche Räder befürchtet. Die Architekten sehen aus gestalterischen Gründen eine Überdachung vor den teilweise verglasten und hochwertig gestalteten Fassaden als nachteilig für die Gesamtwirkung an. Die Ausbildung eines Flugdachs würde bei der Wandhöhe von 5,8 m eine sehr weite, auch nicht wünschenswerte Auskragung erfordern. Die Fassade des Einkaufsmarktes soll mit Fenstern offen gestaltet werden, weshalb direkt davor nach dem Konzept der Planer keine Abstellplätze vorgesehen werden sollen. Dagegen wird nördlich der Gebäude 4 und 5 eine Überdachung für insgesamt ca. 30 Radstellplätze vorgesehen. Die Frage der Überdachungen wird im Rahmen des Abschnitts „Mobilitätskonzept und Stellplätze“ nochmals gesondert beraten.“

Der Umweltbeirat stellt fest, dass verpflichtende Festsetzungen zur Schaffung von Flächen für Radanhänger und Lastenräder fehlen; diese seien besonders in Eingangsnähe des Vollsortimenters und der

Kindereinrichtung zwingend einzuplanen. Außerdem wird die Forderung nach einer wurzelraumschonenden Gründung für die Radabstellanlagen unter den neu gepflanzten Bäumen gestellt.

Im Bereich zwischen Lebensmittelvollsortimenter und Allinger Straße – in der Nähe zum Eingang des Vollsortimenters – ist genügend Fläche vorgesehen, um auch Lastenräder oder Räder mit Anhänger abzustellen. Der Freiraumplan, der Bestandteil des Vorhaben- und Erschließungsplanes wird, sieht im Bereich zwischen Vollsortimenter und Allinger Straße insgesamt 7 Stellplätze für Lastenräder vor, davon zwei direkt neben dem Eingangsbereich. Insgesamt sind vor dem Sortiment 60 Fahrradabstellplätze eingeplant. Dabei wird von der Vorhabenträgerin ein ausreichender Wurzelraum für die Bäume mittels wasserdurchlässigem Belag und durchwurzelbarem Substrat vorgesehen.

Die Mindestanzahl der zu errichtenden Lastenradabstellplätze, die auch für Räder mit Anhänger genutzt werden können, wird zudem im Bebauungsplan festgesetzt.

Eine Kindereinrichtung ist im Plangebiet nicht mehr vorgesehen. Nach einer Interimsperiode im Wohnpark-Roggenstein wird die Kindertagesstätte nach Norden in die Josefstraße verlegt. Diese Fläche ist daher im Bebauungsplan nicht enthalten.

Für den Umweltbeirat stellt sich die Frage der benutzergerechten Erschließung der Radabstellplätze in der Tiefgarage, da Konflikte mit 220 Autos in Bezug auf die Sicherheit gesehen werden.

Die Radabstellplätze in der Tiefgarage mit nunmehr nur noch 125 PKW-Stellplätzen sind in der Nähe der jeweiligen Zugänge zu den Wohnungstreppenhäusern vorgesehen. Einerseits kann die Ein- und Ausfahrtsrampe benutzt werden, die zwei Fahrspuren aufweisen wird, so dass es im Gegensatz zu einspurigen Tiefgaragenzufahrten keinen direkten Begegnungsverkehr geben wird. Andererseits ist der Aufzug, der von der Allinger Straße zum Platz führt, auch in die Tiefgarage durchgebunden und ausreichend dimensioniert (auch für Lastenräder und Fahrräder mit Anhänger). Somit können Bewohner den Aufzug zum Radtransport zwischen Oberfläche und Stellplatz nutzen. „Normale“ Fahrräder können auch in den weiteren Aufzügen mitgenommen werden.

Boden/Entwässerung

Der Umweltbeirat weist darauf hin, dass der Oberboden gelagert und unbedingt wiederverwendet werden sollte, um standorttypisches Bodenleben zu erhalten.

Letztlich wird lediglich im Bereich östlich des Gebäudes 6 sowie auf den Grünflächen des Platzes Oberboden benötigt werden. Der vorhandene Oberboden aus dem Bereich westlich der geplanten Gebäude 1 und 2 kann, soweit hierfür benötigt, im Bereich zwischen Josefstraße und Bahn gelagert und dann dort wieder eingebaut werden.

Zur Niederschlagswasserversickerung bestehen seitens des Umweltbeirates Zweifel, ob insbesondere die Rigole 2 mit nur einer Reserve von 12 % bei Starkregen ausreichend ist. Es soll eine Überprüfung der Berechnungen und ggf. Nachbesserung erfolgen.

Die Berechnungen und Konzipierung zur Niederschlagswasserbeseitigung mit Rückhalt, Versickerung und Ableitung im Hochwasserfall sind fachgutachterlich ermittelt und mit den Fachbehörden abgestimmt. Diese werden im Bau berücksichtigt und umgesetzt. Der endgültige Nachweis erfolgt

mit dem hierfür erforderlichen Antrag auf wasserrechtliche Genehmigung. Es wird darauf verwiesen, dass das Wasserwirtschaftsamt in seiner Stellungnahme keine grundsätzlichen Bedenken gegen die vorliegende Planung vorgebracht hat.

Beschlussvorschlag:

Die Stellungnahme der Verwaltung wird gebilligt; der Bebauungsplan wird entsprechend angepasst.

Abstimmungsergebnis ASU 02.12.2021: 12 : 0 Stimmen

Landesbund für Vogelschutz, Schreiben vom 30.10.2020

Vom LBV wird festgestellt, dass die artenschutzrechtlichen Unterlagen grundsätzlich solide und gut erarbeitet sind.

Eine pauschale Fällung der Pappeln wird vom LBV für nicht artenschutzkonform und nicht erforderlich gehalten. Es wird gefordert, die Verkehrssicherheit zu überprüfen., Eine vollständige Entnahme von Bäumen darf nur erfolgen, wenn die Standsicherheit nicht mehr gewährleistet ist. Es wird für eine nach und nach Entnahme statt einer kompletten Rodung plädiert.

Die geforderte Überprüfung der Verkehrssicherheit ist erfolgt; zu den Pappeln liegt das Baumgutachten vom April 2021 vor. Zum Ergebnis der Untersuchung und der weiteren Problematik des Baumbestandes entlang der Bahnlinie wird auf den Abschnitt „Bäume“ verwiesen. Letztendlich können die Pappeln im Hinblick auf ihren Zustand in Kombination mit dem fehlenden Abstand zur Bahnlinie und den damit verbundenen Sicherheitsaspekten nicht auf Dauer erhalten werden. Daher wird weiterhin eine Neupflanzung im Bebauungsplan festgesetzt.

Die Einplanung von Quartiersmöglichkeiten für Fledermäuse und Mauersegler bei Neubauvorhaben dieser Größenordnung wäre lt. LBV wünschenswert, auch wenn sich aus dem Artenschutz keine Ausgleichsverpflichtungen ergeben.

Quartiermöglichkeiten für Fledermäuse werden gemäß artenschutzrechtlicher Prüfung bereits am bestehenbleibenden Gebäude und umliegenden, bestehenden Gebäuden oder Bäumen vorgesehen. Die Vorhabenträgerin wird darauf hingewiesen, möglichst auch in den Neubauten zusätzliche Quartiere einzuplanen. Ein entsprechender Hinweis wird auch im Bebauungsplan ergänzt.

Beschlussvorschlag:

Die Stellungnahme der Verwaltung wird gebilligt; der Bebauungsplan wird um einen Hinweis zu den Quartiersmöglichkeiten ergänzt.

Abstimmungsergebnis ASU 02.12.2021: 12 : 0 Stimmen

Bund Naturschutz in Bayern e.V., Schreiben vom 05.11.2020

Grundsätzliches

Der Bund Naturschutz (BN) erklärt, dass er sich für einen umfassenden und nachhaltigen Natur- und Umweltschutz bei Umgestaltung des Alois-Harbeck-Platzes einsetze. Es werden u.a. erhebliche Mängel in der aktuellen Planung gegenüber den gesetzlichen Anforderungen gesehen, ein flächensparender Ansatz wird vermisst, innovative Planungsziele sowie Bedarfsanalysen für Vollsortimenter und Hotel seien nicht enthalten, alternative Planungsansätze fehlten. Außerdem würden Umweltbelastungen als unabänderbar angenommen und Ausgleichsmaßnahmen seien nicht oder unzureichend vorgesehen. Der BN lehnt die Nachverdichtung am AHP nicht grundsätzlich ab, hat aber etliche Bedenken und fordert Änderungen im Einzelnen.

Die Vorhabenträgerin hat im Vorfeld der Planung zahlreiche Alternativen, z.B. auch einen Eingangsbereich für den Vollsortimenter im Bereich des Platzzugangs, geprüft. Zunächst sollte lediglich das Bestandsgebäude im Bereich des neu geplanten Gebäudes 1 ersetzt werden. Nach Prüfung der Bausubstanz und der Sanierungsmöglichkeiten wurde jedoch deutlich, dass eine Sanierung weder wirtschaftlich funktional noch zukunftsgerecht möglich ist. Dem Stadtrat wurde das nun vorliegende Konzept vorgestellt. Der Stadtrat strebt schon viele Jahre eine Aufwertung des Alois-Harbeck-Platzes als einen der zentralen Plätze im Stadtzentrum an. Dass Maßnahmen notwendig sind, zeigt schon die Aufnahme in das Sanierungsgebiet. Die vorliegende Planung wird als gute Möglichkeit gesehen, dies umzusetzen. Das Baugrundstück ist bereits im Bestand stark bebaut und versiegelt. Auf der Grundlage des Innenentwicklungsvorrangs, der der Schonung bisher unverbauter Flächen im Außenbereich und damit dem Flächensparen dient, erscheint es sinnvoll, im Innenbereich eine Verdichtung zu schaffen, insbesondere in der Stadtmitte in direkter Nähe zum Bahnhof. Aufgrund dieser innerstädtischen Lage mit Bewegungs- und Verkehrsflächen einschließlich der Sicherung eines öffentlich nutzbaren Platzes ist ein höherer Anteil an befestigten Flächen erforderlich als in reinen Wohngebieten. Ausgleichsmaßnahmen sind naturschutzrechtlich aufgrund der Lage im Innenbereich und der Einhaltung der Gesamt-GRZ von 0,8 als Maximalwert gem. § 19 Abs.4 Satz 2 BauNVO nicht erforderlich. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass durch die Neuaufstellung des Bebauungsplans gegenüber dem bestehenden Bebauungsplan mit seinen großflächigen oberirdischen Parkplatzflächen keine wesentliche Erhöhung der Versiegelung erfolgt, sondern vielmehr mit den festgesetzten Platz-, Dach- und Fassadenbegrünungen eine deutliche Mehrbegrünung der Flächen entsteht. Obwohl alle rechtlichen Vorgaben erfüllt sind, wird die Vorhabenträgerin in Abstimmung mit der Stadt sieben der zur Entfernung vorgesehenen Bäume (sowie drei weitere Kleinbäume) umpflanzen und 35 weitere Bäume nordwestlich des Plangebiets pflanzen, um den Baumverlust auszugleichen. Ein umfassendes Energiekonzept mit Wärmepumpen sowie einem Blockheizkraftwerk soll künftig neben dem Bestandsgebäude die Neubauten und auch den Kindergarten an der Josefstraße mit Energie versorgen. Zusätzlich wird eine bzw. mehrere Photovoltaikanlagen mit mind. 750 m² Fläche auf den Dachflächen festgesetzt. Die Platzbegrünung mit künftig mind. 360 m² Fläche sowie zusätzliche Fassadenbegrünung werden auch für Verschattung bzw. Durchgrünung sorgen. Die gesetzlichen Vorgaben werden somit erfüllt.

Verkehr und Mobilität

Der BN geht auf das lt. Verkehrsuntersuchung erwartete zusätzliche Verkehrsaufkommen ein, das im Falle einer zusätzlichen Querung der Bahnlinie weiter erheblich zunehmen würde. Bei einer erforderlichen Lichtsignal-/Ampelanlage würde mit weiteren zusätzlichen Emissionen zu rechnen sein, welche die Lebensqualität, das Klima, die Böden und das Grundwasser belasten. Die Sicherheit von Fußgängern und Radfahrern werde gefährdet, die Kindertagesstätte liege an einer verkehrs- und abgasbelasteten Straße bzw. gar an einem künftigen Verkehrsknotenpunkt. Auch für die Allinger Straße als Verkehrsachse für viele Radfahrer in Puchheim sowie täglichem Schulweg sei mit einem erhöhten Kfz-Aufkommen zu rechnen. Die Planung von 271 PKW-Stellplätzen (davon 40 zusätzlich über Bedarf) entspreche nicht den Anforderungen an eine Verkehrswende und begünstige die erhöhte Verkehrsbelastung durch PKWs.

Die Querung der Bahnlinie zwischen Josef- und Lußstraße ist nicht Bestandteil der Planung und für die Ausweisung des Baugebietes nicht erforderlich. Die Stadt hat mit dem Bebauungsplan eine grundsätzliche Sicherung des Grundstücks vorgesehen, da die Trasse im Flächennutzungsplan enthalten ist. Welche Verkehre sich im Falle einer tatsächlichen Umsetzung der Straße ergeben würden, müsste gesondert geprüft werden. Eine Lichtsignalanlage an der Kreuzung Allinger / Josefstraße ist für das aktuelle Vorhaben nicht erforderlich. Die Kindertagesstätte befindet sich ca. 100 m nördlich der freigehaltenen Verbindungstrasse. Der prognostizierte Verkehr ist für die Josefstraße nur um 100 Fahrten höher als für den alten Standort an der Allinger Straße. Am weiter nördlich liegenden Standort wirkt sich die Verkehrsmehrung durch das Vorhaben gar nicht aus. Um das neue Kinderhaus gefahrlos erreichen zu können, wird ab der Kreuzung Josefstraße auf der Westseite der Josefstraße ein neues Gehweg errichtet, der ab der Einmündung in das Gewerbegebiet um einen von der Straße getrennten Zuweg verlängert wird. Für die Kinder steht dort ein eigener Garten zur Verfügung, so dass der Standort gegenüber dem bisherigen Standort am Alois-Harbeck-Platz mit sehr begrenzter Freifläche in jedem Fall einen deutlich höheren Spiel- und Erlebniswert besitzt.

Tatsächlich wird das Vorhaben selbst eine Erhöhung des Verkehrsaufkommens nach sich ziehen. Im Zuge der Planungen wurde ein Verkehrskonzept mit verschiedenen Varianten aufgezeigt. Im Ergebnis wurde der Beibehaltung der Mittelinsel mit Stellplätzen in der Allinger Straße der Vorzug gegeben. Durch die vorgesehene Entfernung des Hügels nordöstlich der Kreuzung wird dort eine Verbesserung der Sichtbeziehungen in die Allinger Straße erzielt werden. Für Fußgänger, die die Josefstraße auf der Nordseite der Allinger Straße queren wollen, wird die Überquerung zusätzlich als „Furt“ ausgebildet. Auch die Ausfahrt aus der Rad-Unterführung unter der Bahn wird, auch durch den Wegfall des bisherigen Parkplatzes in diesem Bereich, deutlich verbessert und sicherer.

Auf Grundlage eines auf Anforderung der Stadt vorgelegten Mobilitätskonzepts wird die Anzahl an PKW-Stellplätzen auf insgesamt 195 reduziert, von denen 125 in der Tiefgarage untergebracht werden. Insgesamt werden oberirdisch über 110 Abstellplätze für Fahrräder vorgesehen. Insgesamt wird durch das Mobilitätskonzept der Anreiz für umweltschonende Mobilität erhöht.

Der BN schlägt vor, Parkplätze nicht bezogen auf einzelne Wohnungen, sondern quartiersbezogen zu berechnen. Die erforderlichen Parkplätze sollen durch Umgestaltung des S-Bahnparkplatzes mit einem mehrstöckigen Carport oder Tiefgaragen-System realisiert werden. Die Einbeziehung der Bahn

dürfte nach Einschätzung des BN kein Problem sein. Als besonders wichtig wird es angesehen, dort ein echtes Carsharing-Projekt mit ausreichend vielen Miet-Autos zu verankern.

Der jetzige Parkplatz befindet sich auf Privatgrund und diene an sich dem Stellplatznachweis der vorhandenen Bebauung. Die Nutzung als „Park-& Ride-Platz“ war weder vorgesehen noch mit der Grundeigentümerin vereinbart. Der S-Bahn-Parkplatz auf dem Bahngelände kann nicht von der Stadt überplant werden. Zwar gab es im Rahmen von früheren Stadtzentrumplanungen schon Überlegungen zur Errichtung von Parkdecks am Bahnhof, die Errichtung entsprechender Stellplatzanlagen kann aber nicht der Vorhabenträgerin auferlegt werden. Falls ein solches Projekt in der Zukunft angestrebt werden sollte, ist die Abstimmung mit der Bahn, um die notwendige Gestattung zu erreichen, erfahrungsgemäß nicht einfach und in jedem Fall sehr langwierig. Zudem ist die Zahl der erforderlichen Stellplätze auf der Grundlage der aktuellen Rechtsvorschriften am Bedarf des Vorhabens zu ermitteln. Hier können aber – wie in diesem Fall geschehen – im Bebauungsplan abweichende Regelungen getroffen werden.

Im Rahmen der Planung wird der überwiegende Teil der erforderlichen Stellplätze in einer Tiefgarage vorgesehen. Ein oberirdisches Stellplatzangebot ist allerdings wesentliche Voraussetzung, um für den Vollsortimenter einen Betreiber zu finden. Insbesondere für ältere Menschen, Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sowie Eltern mit Kindern können nahe Park-Flächen wichtig sein, die auch tatsächlich freie Parkmöglichkeiten aufweisen. Auch für Gastronomie und weitere Läden ist dies ein wesentliches Kriterium. Die Errichtung eines Parkdecks an dieser Stelle ist städtebaulich unerwünscht.

Die Anzahl der Pkw-Stellplätze wurde für den Vorentwurf auf der Grundlage der städtischen Stellplatzsatzung und der Anlage zur Garagen- und Stellplatzverordnung ermittelt. Durch die Maßnahmen des Mobilitätskonzepts können diese reduziert werden. Auf den Abschnitt „Mobilitätskonzept und Stellplätze“ wird verwiesen.

Gemäß dem Mobilitätskonzept ist ein Carsharing-Auto für die Bewohner und Nutzer des Hotels vorgesehen, das durch weitere Sharing-Angebote, wie E-Bike und Lastenräder ergänzt wird. Nach einer Evaluierung soll dieses Sharing-System bei Bedarf ausgeweitet werden. Wenn die von der Stadt in Kooperation mit dem Landkreis und Nachbarkommunen vorgesehenen Mobilitätsstationen umgesetzt werden, ist am Bahnhof zusätzlich ein öffentlich nutzbares Fahrradverleihsystem mit einem weiteren Carsharing-Stellplatz vorgesehen.

Vom BN wird auf die vom Umweltbundesamt beschriebene „Stadt von Morgen“ verwiesen. Darin geht es u.a. um öffentlichen Raum mit geringer Lärm- und Schadstoffbelastung nahezu ohne parkende private Autos mit mehr Freiräumen für Menschen, Rückbau der autogerechten Stadt und ein grünes Umfeld. In diesem Zusammenhang wird gefordert: Erhalt der alten Baumbestände mit hohem ökologischem Wert vor allem am Kreuzungspunkt Allinger/Josefstr. durch drastische Reduzierung der Pkw-Stellplatzflächen. Anreize für Fahrrad- und Fußverkehr sowie ÖPNV müssen begünstigt werden.

Ein weitgehender Verzicht auf oberirdische Stellplätze wird aufgrund der vorgesehenen Nutzungen nicht für möglich angesehen. Allerdings werden die Stellplatzflächen an der Oberfläche gegenüber

dem aktuellen Stellplatz-Bestand um fast 30 reduziert. Der größere Teil der Stellplätze wird zudem in der Tiefgarage untergebracht.

Insbesondere sind die oberirdischen Stellplätze, vor allem im gut sichtbaren Bereich an der Ecke Josef-/Allinger Straße, sowohl für den Vollsortimenter als auch für die weiteren gewerblichen Nutzungen, wie Gaststätten und die Läden auf dem Platz, erforderlich. Der Vollsortimenter wiederum ist als „Ankermieter“ erforderlich, um die Frequenz zu erhalten, damit die anderen Geschäfte funktionieren. Dabei wird auch auf die vorliegende Auswirkungsanalyse vom 15.4.2021 durch die BBE Handelsberatung verwiesen, die die Versorgungsfunktion des geplanten Vollsortimenters und eine damit einhergehende Belegung des Stadtzentrums belegt. Die Anzahl der Stellplätze stellt gemäß Auswirkungsanalyse das Minimum dar, eine Unterbringung in einer Tiefgarage wird vom potentiellen Betreiber angesichts der nicht-großstädtischen Lage als nicht akzeptabel abgelehnt.

Hinsichtlich des Baumbestandes wird auf den Abschnitt „Bäume“ verwiesen. Wie in diesem Abschnitt erläutert, sind die Bäume an der Josefstraße grundsätzlich vital und können vom Baumzustand her erhalten werden. Um den zur Nahversorgung vorgesehenen Vollsortimenter an diesem Standort ansiedeln zu können, ist die dem Markt direkt vorgelagerte Parkplatzfläche jedoch erforderlich. Zur näheren Erläuterung wird auf den Abschnitt „Vollsortimenter – Parkplatz und Eingangsbereich“ verwiesen. Ein Verzicht auf die Stellplätze könnte nur mit einem Wegfall dieses Einkaufsmarktes umgesetzt werden; dies würde aber den städtebaulichen Zielen für den Alois-Harbeck-Platz zuwiderlaufen. Daher wird an der vorgelegten Planung festgehalten.

Zur Abmilderung des Eingriffs werden jedoch folgende freiwilligen Maßnahmen im städtebaulichen Vertrag vereinbart und gesichert: Es erfolgt eine Kompensation durch die Neupflanzung von insgesamt 35 Bäumen nordwestlich des Plangebietes auf freiwilliger Basis durch die Vorhabenträgerin. Zudem werden mindestens sieben Bäume aus dem Bestand verpflanzt und so für die Natur erhalten. Das abgeschnittene Baummaterial wird als Totholz in benachbarten Gehölzbeständen oder auch in den Bereich der Neupflanzung ausgebracht.

Mit dem Mobilitätskonzept werden Anreize für eine Änderung des Mobilitätsverhaltens insbesondere in Bezug auf das Fahrrad geschaffen. Mit allein 280 Fahrradabstellplätzen für die 75 Wohnungen im Plangebiet wird die Grundlage für eine gute Fahrradinfrastruktur geschaffen. Für die gewerblichen Nutzungen mit Läden und Gastronomie usw. sind mindestens 72 Fahrradabstellplätze vorzusehen; diese Anforderung wird mit den im Freiraumplan vorgesehenen deutlich über 100 Abstellplätzen mehr als erfüllt. Die Anzahl der überdachten Fahrradabstellanlagen an der Josefstraße wurde gegenüber dem Vorentwurf auf 30 erhöht (einschließlich der Bike-Sharing-Stellplätze). Ein weiterer Ausbau dieser Flächen ist möglich. Mit der Festsetzung C.4.3 wurde explizit die Möglichkeit eingeräumt, im gesamten Plangebiet auch überdachte Fahrradstellplätze einzurichten (außer in den Grünflächen). Auch für Fußgänger wird die Aufenthaltsqualität und insbesondere die Zugänglichkeit durch die Schaffung barrierefreier Strukturen verbessert. Die Durchwegung des Platzes wird für die Öffentlichkeit gesichert. Auch die vorgesehene Ausweisung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs erhöht die Qualität für Fußgänger und Radfahrer. Die Anbindung an den ÖPNV ist bereits durch die Lage des Gebietes in unmittelbarer Bahnhofsnähe sehr gut.

Der BN bemängelt, dass der Ausbau des Schienenverkehrs in den Planunterlagen nicht berücksichtigt wird. Der 4-gleisige Schienenausbau sei zu berücksichtigen; er ist von überregionaler Bedeutung und dürfe durch das vorliegende Bauvorhaben nicht behindert werden.

Gemäß Stellungnahme der DB AG vom 12.11.2020 ist auch der etwaige 4-gleisige Schienenausbau mit der Planung vereinbar. Das südlichste Gleis käme wie beim dreigleisigen Ausbau ca. 0,75 m südlicher als im Bestand zu liegen, so dass der vorhandene Bahngrund ausreichend ist. Eine Behinderung des Ausbaus ist gemäß Stellungnahme der DB AG durch das Planvorhaben nicht gegeben.

Vom BN wird die Planung unter den Gesichtspunkten zukunftsfähiger Städte, die dem Klimawandel etwas entgegensetzen, als rückwärtsgewandt und wenig fortschrittlich angesehen. Auf die Möglichkeiten, gerade auf kommunaler Ebene mutig und progressiv nachhaltige Lebenswelten für zukünftige Generationen zu gestalten, wird verwiesen.

In der Planung werden durchaus Maßnahmen, die dem Klimawandel entgegenwirken und zur Klimaanpassung dienen, umgesetzt. Dies erfolgt beispielsweise durch die Vereinbarungen über das Energiekonzept und das Mobilitätskonzept. Unter anderem wird der Wärmebedarf im Gegensatz zu heute deutlich reduziert und regenerativ gedeckt werden. Des Weiteren ist auf die sehr gut erschlossene Lage des Planungsgebiets zu verweisen, die eine verstärkte Nutzung des Rads oder der eigenen Füße bzw. des öffentlichen Verkehrs nach sich ziehen wird.

Artenschutz

Durch die höhere Versiegelung durch zusätzliche Gebäude mit großflächiger Unterbauung mit einer Tiefgarage sowie versiegelten Flächen für oberirdische Stellplätze steht wesentlich weniger Freifläche für Begrünung und Bepflanzung zur Verfügung.

Es ist richtig, dass gegenüber dem heutigen Bestand rd. 2.500 m² mehr versiegelt werden (Über- und Unterbauung). Durch die im Bebauungsplan festgesetzten Maßnahmen, wie die Begrünung des Platzes und der Tiefgarage im Osten sowie der Dachbegrünung im Umfang von mindestens 2.100 m², wird dies zu einem gewissen Grad kompensiert. Insgesamt wird die Ein- und Begrünung in diesem innerstädtischen Bereich als angemessen angesehen. Im Vergleich zum aktuell gültigen Bebauungsplan und damit zum bestehenden Baurecht im Plangebiet erhöht sich – insbesondere aufgrund der darin vorgesehenen großflächigen Parkplatzbereiche – die versiegelte Fläche nur um rd. 350 m². Zur näheren Erläuterung wird auf den Abschnitt „Versiegelung“ verwiesen.

Durch die Flächenversiegelung im Zuge der Parkplatzerrichtung ist die Fällung von 65 Bäumen, darunter viele 50jährige Laubbäume wie Ahorn und Hainbuche mit hohem Biodiversitätswert, vorgesehen.

Tatsächlich müssen durch das Vorhaben insgesamt ca. 88 Bäume gefällt werden, davon jedoch nur 19 im Bereich des geplanten Parkplatzes. Der wesentliche Teil der Bäume, die gefällt werden müssen, steht entlang der Bahnstrecke. Auf die weiteren Erläuterungen zum Baumbestand und den Fällungen wird auch hier verwiesen. Nach Mitteilung der Planer wurde der Baumbestand im

Vorfeld einzeln erhoben und vielen Bereichen im Rahmen der Planung mittels Lageverschiebungen genau geprüft, ob weitere Bäume erhalten werden können. Letztendlich waren die Möglichkeiten bei Verwirklichung des geplanten Vorhabens auch aufgrund der vielfältigen Anforderungen an die Außenflächen sowie der innerörtlichen Infrastruktur jedoch ausgeschöpft. Diese erforderlichen Fällungen werden jedoch durch 60 Neupflanzungen im Planungsumgriff und 35 weitere Baumpflanzungen in der Umgebung letztlich vollständig ersetzt. Um die Fällung von Bäumen mit hohem Biodiversitätswert zu reduzieren, wird zudem mit der Vorhabenträgerin vereinbart, dass ein Teil der Bäume verpflanzt wird. Die Bäume wurden inzwischen von einer Fachfirma untersucht; mindestens sieben Bäume werden verpflanzt.

Der BN hält die Untersuchung des Plangebietes aus der Sicht des Artenschutzes für unzureichend und die vorgeschlagenen Ersatzmaßnahmen für nicht angemessen. Es wird eine vollständige Erfassung des Lebensraumes gefordert. Es lohnt sich auch für die Menschen, mehr Aufwand für den Erhalt der Bäume zu investieren. Allein die geforderte andere Organisation der Parkplätze würde dazu führen, dass viele Bäume erhalten werden können; auch eine Änderung des Baufensters könnte zum Baumerhalt beitragen.

Gemäß Unterlagen zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) werden durch die Planung bei Berücksichtigung der benannten Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen keine artenschutzrechtlichen Verbote berührt. Somit kann eine Gefährdung der Vogelarten ausgeschlossen werden, die Maßnahmen genügen in jedem Falle den artenschutzrechtlichen Vorgaben. Vom Artenspektrum sind keine besonders oder streng geschützten Insekten oder Säugetiere zu erwarten, so dass diese in der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung nicht näher betrachtet werden. Es ist nicht ersichtlich, dass im innerstädtischen Bereich stark gefährdete Tiere durch das Vorhaben bedroht werden. Hier ist wiederum auf die Unterlagen zur saP zu verweisen.

Die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung wurde der Unteren Naturschutzbehörde (UNB) zusammen mit der Planung vorgelegt. Die UNB als zuständige Fachbehörde hat keine weitergehende Untersuchung gefordert; auch zusätzliche Ersatzmaßnahmen werden nicht verlangt. Auf eine weitergehende Untersuchung wird daher verzichtet.

Klimaschutz

Der BN sieht bei der aktuellen Planung eine Missachtung des Klimaschutzgesetzes und des nationalen Klimaschutzziels der Bundesregierung. Hier sei durch das Fällen von 65 teilweise alten Bäumen und der Schaffung von attraktiven Strukturen für den PKW-Individualverkehr mit einer Zunahme der Treibhausgase zu rechnen. Es wird auf die wichtige Funktion von Stadtbäumen und die Zunahme extremer Wetterereignisse, die u.a. durch zunehmende Flächenversiegelung, lange Lieferketten und die Stärkung des Individualverkehrs mitunter weiter befeuert werden, verwiesen.

Eine Neubebauung von Flächen ist auch im Hinblick auf die Klimaschutzgesetze möglich. Beispielsweise ist es auch ein wichtiges Ziel des Klimaschutzkonzepts des Landkreises Fürstentum, eine Innenverdichtung als Teil einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung in einer optimierten, für den Standort angemessenen Nutzungsdichte vorzusehen. Eine verstärkte Innenentwicklung verbunden mit einer Nachverdichtung in geeigneten Bereichen, wie hier direkt im Stadtzentrum am

Bahnhof, schützt andere bisher ungenutzte Bereiche. Insbesondere die Neu- bzw. Wiederansiedlung von Einkaufsmöglichkeiten im Stadtzentrum ist durchaus als Beitrag zum Klimaschutz zu betrachten. Damit verbunden ist auch, dass Menschen, die dort wohnen, arbeiten und als Gäste kommen, aufgrund der innerstädtischen Lage mehr Wege zu Fuß, mit dem Rad und dem ÖPNV zurücklegen als bei weiter entfernten Gebieten.

Darüber hinaus sind mit dem Vorhaben auch weitere Maßnahmen vorgesehen, die zum Klimaschutz bzw. zur Klimaanpassung beitragen:

Die neuen Gebäude erfüllen – anders als der Bestand – die Vorgaben des Gebäudeenergiegesetzes (GEG), zusätzlich wird die Wärmeversorgung über regenerative Energieträger (zu Beginn Ökogas) gedeckt werden. Für das Vorhaben wurde ein Energiekonzept entwickelt, das auf eine möglichst effiziente Energienutzung ausgerichtet ist (BHKW, PV-Anlagen, Grundwasser-Wärmepumpen). Gleichzeitig werden damit auch weitere Bestandsgebäude im näheren Umfeld mitversorgt, wodurch eine weitere Energieeinsparung erreicht wird. Bis auf das Bestandsgebäude sind auf allen Gebäuden Dachbegrünungen vorgesehen, dazu kommen in Teilbereichen Fassadenbegrünungen. Solar- und Photovoltaikanlagen als mögliche Dachaufbauten sind zulässig. Neu aufgenommen wird eine Verpflichtung zu einer Mindestfläche von 750 m² für Photovoltaikanlagen. Mit der zwischenzeitlich vorliegenden Freiraumplanung für den Platz durch ein erfahrenes Fachbüro wird der Forderung nach einer adäquaten Begrünung Rechnung getragen. Hier wird die Festsetzung Ziff. 5.8. angepasst und mit höherer Pflanzbindung entsprechend einer 20%igen Begrünung versehen werden. Eine möglicherweise kurzfristige Zunahme von Treibhausgasen durch die erforderlichen Baumfällungen wird durch umfangreiche Neupflanzungen kompensiert, die wieder eine mittel- bis langfristige Bindung ermöglichen.

Die Pflanzpflichten zur Nachpflanzung von größeren Bäumen sind ebenfalls zu nennen. Von den Zahlen her verbleibt ein negativer Saldo von 29 Bäumen im Plangebiet. Allerdings sind bei den zu fällenden Bäumen neben einigen Großbäumen im Bereich der Kreuzung Josef-/ Allinger Straße bzw. entlang der Bahn auch Kugel-Ahorne und andere Kleinbäume betroffen. Von der Vorhabenträgerin werden trotz Einhaltung aller Vorschriften freiwillig in Abstimmung mit der Stadt an geeigneter Stelle im Stadtgebiet weitere 35 Bäume gepflanzt, was auch über den Durchführungsvertrag abgesichert wird. Hinsichtlich der wichtigen Stadtbäume wird darauf hingewiesen, dass im Plangebiet selbst zusammen mit dem erhaltenen Bestand über 100 Bäume stehen werden, die mit dem Bebauungsplan erstmals auch geschützt werden.

Der BN bemängelt, dass die Bedarfsanalyse für den Vollsortimenter fehlt. Es sollten alternative Versorgungsangebote geschaffen werden.

Inzwischen liegt eine Auswirkungsanalyse der BBE Handelsberatung vor, mit der der geplante Standort für den Vollsortimenter gutachterlich untersucht wurde. Danach übernimmt das Planvorhaben gemeinsam mit den weiteren Anbietern im Standortumfeld eine wichtige Versorgungsfunktion für die umliegende Wohnbevölkerung im Stadtteil Puchheim-Bahnhof.

Im Plangebiet werden neue Ladenflächen entstehen, die z.B. auch für weitere innerörtliche Nahversorgungsangebote oder auch örtliche Händler zur Verfügung stehen.

Der BN führt weiter aus, dass die Baufestsetzungen vage bleiben; Bauausführungen müssen schon im Bebauungsplan festgelegt werden.

Der Bebauungsplan bildet den Rahmen für die zulässige Nutzung. Dabei können Festsetzungen nur auf Grundlage des Katalogs in § 9 BauGB getroffen werden. Vieles, wie z.B. konkrete Vorgaben zur Bauausführung, kann aufgrund einer fehlenden Rechtsgrundlage nicht festgesetzt werden. Da es sich hier um einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan handelt, ist es möglich, zum Teil konkretere Regelungen über den Vorhaben- und Erschließungsplan und den Durchführungsvertrag zu treffen, wobei diese angemessen und verhältnismäßig bleiben müssen.

Aus Gründen der Nachhaltigkeit und der Ressourcenschonung sollten die neuen Gebäude nicht schon nach 40 Jahren abrisssbereit sein; Baumaterialien müssen in Zukunft Bestand haben.

Nach Prüfung durch die Vorhabenträgerin sind die nunmehr fast 50 Jahre alten Gebäude aufgrund der damaligen Bauweise nicht sinnvoll sanierbar. Auch nach den städtischen Erfahrungen mit den Gebäuden aus den 70er Jahren, sind diese sowohl energetisch wie auch brandschutzrechtlich oft in einem sehr schlechten Zustand. Hier kommt u.a. noch die zum Teil für Läden nicht geeignete Gebäudeausführung und die fehlende Barrierefreiheit hinzu. Eine längere Lebensdauer der Gebäude ist bei allen Neubauten ein wesentliches Ziel. Die Bauvorhaben entsprechen den Vorgaben des GEG, so dass auch unter energetischen Gesichtspunkten der Gebäudebeheizung ein hoher Standard erzielt wird.

Es wird empfohlen, die Bauplanung so zu gestalten, dass insbesondere für Nutzungen wie Gastronomie, Vollsortimenter, Aparthotel und KITA auch andere (Nach-)Nutzungen denkbar sind.

Beim vorhabenbezogenen Bebauungsplan wird, im Gegensatz zum klassischen Angebotsbebauungsplan, ein ganz konkretes Vorhaben ermöglicht. Insofern sind die Gebäude in diesem Fall auch auf das geplante Vorhaben zugeschnitten: Die große Einzelhandelsfläche ist als solche geplant, inklusive eingehauster Andienung. Die Vermietung der Flächen liegt allein in der Verantwortung der Vorhabenträgerin. Von dieser wird erklärt, dass mit dem Betreiber ein sehr langfristiger Mietvertrag abgeschlossen wird. Die Sicherung der Nahversorgung im Stadtzentrum ist ein langfristiges Ziel der Stadt, so dass auch im Falle eines späteren Betreiberwechsels weiterhin Einzelhandel in diesem Bereich angesiedelt werden soll.

Das Aparthotel ist so konzipiert, dass im Falle einer Aufgabe des Aparthotel-Betriebes einzelne Zimmer/Apartments ohne einen Komplettumbau auch zu 2-3 Zimmer-Wohnungen zusammengefasst werden könnten. Hierfür wäre aber eine Änderung des Bebauungsplanes erforderlich.

Die Gastronomieflächen könnten, falls erforderlich, auch in Läden oder im ersten Stock auch in Flächen für nicht störendes Gewerbe, wie etwa Arztpraxen oder Dienstleister, umgewandelt werden. Im Interesse der dauerhaften Belebung der Stadtmitte wird dies aber nicht angestrebt.

Die Kindertagesstätte befindet sich außerhalb des Plangebietes.

Vom BN wird gefordert, dass die Energieversorgung der Anlage vorgegeben werden muss und ein Passivhaus-Baustandard realisiert werden sollte. Dabei ist ein BHKW zwingend vorgeschrieben und Öl oder Erdgas darf nicht verwendet werden.

Zur Energieversorgung liegt inzwischen ein Energiekonzept vor, das im Durchführungsvertrag mit der Stadt fixiert wird. In der im Bebauungsplan festgesetzten größeren Energiezentrale sind mehrere Grundwasserwärmepumpen in Kombination mit Blockheizkraftwerken (BHKW) vorgesehen. Aufgrund der zu versorgenden Altbauten sowie der Warmwasserversorgung mit höherer Temperatur ist eine reine Versorgung mit Grundwasserwärmepumpen nicht möglich. Insgesamt ist mittelfristig eine CO₂-Neutralität angestrebt. Zunächst soll das BHKW mit Ökogas betrieben werden, wobei eine Umstellung auf Wasserstoff eingeplant wird. Die Verwendung von Öl und Kohle wird mit dem Durchführungsvertrag ausgeschlossen.

Am Gebäude 4 ist eine energetische Sanierung aufgrund der damaligen Bauweise nicht möglich. Die anderen Gebäude erfüllen die Vorgaben des GEG.

Die Flachdächer und ggf. die südlichen Fassaden müssen lt. Bund Naturschutz für Photovoltaik und Solarthermie genutzt werden.

Die Errichtung einer PV-Anlage auf mind. 750 m² der Dachflächen (auf den Gebäuden 2, 5 und 7) wird festgesetzt, so dass ein wesentlicher Beitrag zur regenerativen Energiegewinnung geleistet wird. Weitere Flächen können für solche Anlagen genutzt werden; der Bebauungsplan lässt diese zu.

Die Beleuchtung der Gebäude und Außenbereiche muss auf der Basis von LED-Technik gelöst werden.

Die Außenbeleuchtung erfolgt zwischenzeitlich grundsätzlich über LEDs; dies ist Stand der Technik. Ergänzend wird auf die Festsetzung Ziff. C.6.1 verwiesen, in der aus Gründen des Artenschutzes eine „insektenfreundliche“ Beleuchtung vorgegeben wird.

Weiter wird gefordert, dass die Glasfassaden und Lärmschutzwände auf Klimatauglichkeit untersucht werden müssen (Aufheizung/mangelnde Winddurchlässigkeit).

Hierzu wurde die Stellungnahme der Fachplaner eingeholt: Aus optischen Gründen ist die Lärmschutzwand auf dem Gebäude 6 aus Glas vorgesehen. Diese ist jedoch beiderseits bestens durchlüftet, so dass höchstens im Bereich der direkt angrenzenden Dachterrasse eine gewisse Erwärmung denkbar ist. Die Fassaden der Gebäude sind im Wesentlichen als Lochfassaden konzipiert, die südorientierten Fassaden erhalten zusätzlich Loggien oder Balkone, so dass diese bei hochstehender Sonne im Sommer eine Verschattung der Fensterflächen bewirken.

Die Lärmschutzwand im Bereich des Spielplatzes schließt direkt an das Technikgebäude an, das ebenfalls abschirmende Wirkung aufweist. Die Lärmschutzwand wird entweder begrünt werden oder als Kletterwand nutzbar ausgestaltet.

Alle Begrünungen von Dächern und Fassaden müssen festgelegt werden. Der Innenhof des Platzes sollte weitgehend unversiegelt als Parkanlage realisiert werden.

Im Bebauungsplan werden die zu begrünenden Dachflächen und Fassaden als Mindestanforderung festgesetzt. Danach sind mindestens 2.100 m² Dachbegrünungen vorzusehen und die in der

Planzeichnung festgesetzten Abschnitte der Fassaden zu begrünen. Diese wurden auch im Bereich des Innenhofs für fensterlose Fassadenabschnitte ergänzt.

Der Alois-Harbeck-Platz war bereits bisher mit einer Tiefgarage unterbaut und als öffentlich nutzbarer Platz angelegt. Dieser Platzcharakter soll erhalten werden, weshalb eine vollständige Entsiegelung und Umwandlung in eine Parkanlage nicht vorgesehen wird. Der nun vorliegende Freiflächenplan enthält aber ein umfangreiches Gestaltungskonzept, das eine verbesserte Durchgrünung des Platzes unter Berücksichtigung der Aufenthaltsqualität mit zusätzlichen Sitz- und Verweilmöglichkeiten sowie der Zugänglichkeiten zu den Gebäuden, Außenbereichen der Gastronomie sowie Feuerwehranfahrtsflächen berücksichtigt. Im Bebauungsplan wird eine Mindestfläche von 360 m² zur Begrünung des Platzes festgesetzt. Dies entspricht 20 % der nicht überbaubaren Platzfläche. Darüber hinaus wurden darin die Dachbegrünung bezogen auf die verschiedenen Gebäude und die zusätzliche Fassadenbegrünung festgelegt sowie auch nördlich der Gebäude 4 und 5 nicht für die Erschließung benötigte Flächen begrünt.

Die Pflanzlisten müssen lt. BN unter Hinzuziehung von erfahrenen Fachbüros als bindend festgelegt werden (ausschließlich autochthone Pflanzen, klimagerechte Laubbaumnachpflanzungen, insektenfreundliche Staudenpflanzungen, Wiesen statt Rasen, Beerengehölze).

Bei dem Büro Terrabiota handelt es sich um ein erfahrenes Fachbüro. Auf der Grundstücksfläche mit Pflanzbindung muss gerade aus Gründen des städtischen Klimas bzw. der Anpassung an den Klimawandel die Verwendung nicht heimischer, aber dem Stadtklima entsprechend standortgerechter Laubgehölze ermöglicht werden. Mit der Festsetzung Ziff. C.5.3 ist bereits geregelt, dass die zur nördlich angrenzenden Landschaft und zur Bahnstrecke situierten Bäume autochthon und heimisch sein müssen. Soweit die Bäume dort die Voraussetzungen autochthon und heimisch einhalten, wird ein Ausschluss von nicht auf der Pflanzliste stehenden Pflanzen als nicht erforderlich angesehen. Heimische Gehölze bedienen bei fachgerechten gemischten Pflanzungen gleichzeitig auch viele Anforderungen für Insekten und Vögel. Die Standortgerechtigkeit versteht sich hier von selbst, da nicht standortgerechte Pflanzungen nicht gedeihen und folglich ersetzt werden müssten.

Auch auf den übrigen Standorten im Parkplatz bzw. entlang der Straßen ist eine „Öffnung“ für standortgerechte, aber nicht heimische Pflanzen sinnvoll.

Für randliche, größere Grünflächen wird außerhalb von Staudenpflanzungen eine möglichst naturnahe Begrünung als blütenreiche Blumenwiese angestrebt, sofern es sich nicht um die intensiv genutzten Spielplatzbereiche handelt. **Die Anlage von artenreichen (insektenfreundlichen) Wiesenflächen wird als Vorgabe aufgenommen.** Allerdings ist gem. Ziff. C.5.9 die Dachbegrünung als extensiv und damit letztlich auch blütenreich festgesetzt.

Da der Lebensraum von stark gefährdeten Tieren durch Baumaßnahme bedroht ist, müssen die Ausgleichsmaßnahmen lt. BN umfassender als bisher vorgesehen geplant werden. Einzelne Nistkästen sind nicht ausreichend.

Die Vorgaben im Bebauungsplan sind das Ergebnis der Prüfung durch ein Fachbüro. Die getroffenen Maßnahmen sind im Rahmen der Behördenbeteiligung mit der Unteren Naturschutzbehörde abgestimmt worden. Weitere Ausgleichsmaßnahmen wurden nicht gefordert.

Zusammenfassend wird vom Bund Naturschutz gefordert, die Umgestaltung des Alois-Harbeck-Platzes als ökologisches Vorzeigeprojekt zu realisieren und dabei die eingebrachten Bedenken und die Kritik zu berücksichtigen.

Mit der Planung verbunden ist eine Abwägung von vielen verschiedenen Zielen und Belangen, die zum Teil auch gegenläufig sind. In den Bebauungsplan und den Durchführungsvertrag wurden verschiedene Maßnahmen aufgenommen, mit denen eine ökologische Aufwertung des Projektes verbunden ist. Dazu gehören u.a.: Die deutlich verbesserte Begrünung des Platzes mit 360 anstelle von bislang nur 100 m² Begrünung und die vorgegebene Dachbegrünung stellt eine Aufwertung dar. Ebenfalls ist auf das Energiekonzept mit mind. 750 m² Fläche für Photovoltaik eine deutliche Verbesserung gegenüber dem bisherigen Zustand. In die Energiezentrale werden weitere Bestandsgebäude sowie auch der Neubau des Kindergartens an der Josefstraße eingebunden, für die Neubauten sind Wärmepumpen zur Wärmeversorgung geplant, aufgrund des Bestandsgebäudes ist zusätzlich ein Blockheizkraftwerk nötig.

Beschlussvorschlag:

Die Stellungnahme der Verwaltung wird gebilligt. Der Bebauungsplan ist entsprechend der Erläuterungen anzupassen.

Abstimmungsergebnis ASU 02.12.2021: 12 : 0 Stimmen

Amperverband, Schreiben vom 29.10.2020

Im Planungsgebiet befinden sich, insbesondere im Bereich der geplanten Tiefgarage, Ver- und Entsorgungsanlagen des Amperverbandes, weshalb Einwände gegen den Bebauungsplan erhoben werden. Im östlichen Bereich des Plangebietes verläuft der Verbandssammelkanal von der Allinger Straße zur Bahnquerung nach Norden. Sowohl die Tiefgarage bzw. Keller im Bereich der Bauteile 5, 6 und 7 als auch das Technikgebäude (Hinweis: auch am geänderten neuen Standort) sollen im Bereich des bestehenden Verbandssammelkanals errichtet werden. Es wird angeregt, für die Verlegung des Kanals die kostengünstigere einvernehmliche Lösung im Durchführungsvertrag zu fixieren.

Der Verbandssammelkanal des Amperverbandes verbindet die Schmutzwasserkanalnetze von Puchheim-Bahnhof-Süd und –Nord und ist deshalb für die öffentliche Abwasserentsorgung notwendig. Zusammen mit der Vorhabenträgerin wurde eine technische Lösung erarbeitet, die eine Verlegung des Kanals in den Bereich entlang der neuen Tiefgarage bzw. Unterkellerung bzw. im weiteren Verlauf entlang der Grenze zur Bahnlinie auf dem Gelände der Vorhabenträgerin ermöglicht. Es wird als notwendig angesehen, dass diese Lösung zwischen dem Amperverband und der Vorhabenträgerin vereinbart und die neue Trasse über eine Dienstbarkeit abgesichert wird. Derzeit sind die Verhandlungen hierzu noch nicht abgeschlossen.

Seitens des Amperverbandes wird auf die im Gebiet verlaufenden Trinkwasserversorgungsleitungen mit Anschluss an Oberflurhydranten und vorhandene Hausanschlussleitungen verwiesen. Die Hausanschlussleitung für das zu erhaltende Bestandsgebäude ist zu erneuern, die übrigen sind aufzulassen und zurückzubauen. Die neuen Grundstücksanschlüsse sind mit dem Amperverband abzustimmen. Es werden Vorgaben zum Umgang mit den Grundstücksentwässerungsanlagen bei Abriss und

Neubau gegeben. Zudem werden u.a. Hinweise zu Schutzabständen bei der Neupflanzung von Bäumen und auf das Entwässerungsverfahren im Trennsystem gegeben.

Diese Hinweise wurden an die Vorhabenträgerin weitergegeben und sind von dieser im Bauvollzug zu beachten.

Beschlussvorschlag:

Die Stellungnahme der Verwaltung wird gebilligt. Die Vorgaben des Amperverbandes sind im Bauvollzug zu beachten.

Abstimmungsergebnis ASU 02.12.2021: 12 : 0 Stimmen

Bayernwerk Natur GmbH, Schreiben vom 05.11.2020

Es wird darauf hingewiesen, dass ein Teil der Fernwärme-Bestandsleitung für das ökologisch hochwertige Fernwärmenetz in Puchheim in der Josefstraße verlegt ist (Gestattungsvertrag mit der Stadt). Zur Gewährleistung der Versorgungssicherheit ist es erforderlich, die Bestandsleitungen zu sichern; Kosten für evtl. Umverlegungen sind von der Vorhabenträgerin zu tragen. An einer Fernwärmeversorgung des AHP besteht großes Interesse.

Der östliche Teil der Josefstraße geht im Rahmen eines Flächentausches auf die Vorhabenträgerin über. Daher ist es erforderlich, das Leitungsrecht auf der künftigen Privatfläche auf Dauer zu sichern. Diese Fläche wird als Eigentümerweg öffentlich gewidmet. Die Fernwärmeleitung wird im Bebauungsplan mit einem Leitungsrecht dargestellt. Ergänzend wird eine Regelung über die notwendige Sicherung mittels einer Dienstbarkeit in den Durchführungsvertrag aufgenommen.

Das Informationsangebot war der Bauherrin bekannt und wurde bei der Auswahl des Energiekonzepts geprüft. Das aktuelle Energiekonzept des Vorhabenträgers sieht jedoch ein Gesamtkonzept mit Wärmepumpen und Blockheizkraftwerken zur Wärme- und Kälteerzeugung in Kombination mit PV-Anlagen vor.

Beschlussvorschlag:

Die Stellungnahme der Verwaltung wird gebilligt. Das Leitungsrecht ist zu sichern.

Abstimmungsergebnis ASU 02.12.2021: 12 : 0 Stimmen

Bayernwerk Netz GmbH, Schreiben vom 21.09.2020

Auf bestehende Versorgungsleitungen im Plangebiet und die über Dienstbarkeiten abgesicherte Trafostation wird verwiesen. Es bestehen keine grundsätzlichen Einwendungen, wenn dadurch der Bestand, die Sicherheit und der Betrieb der Anlagen nicht beeinträchtigt werden. Zur elektrischen Versorgung sind Niederspannungskabel erforderlich sowie evtl. eine neue wiederum durch beschränkt persönliche Dienstbarkeit zu sichernde Trafostation und die Verlegung zusätzlicher Kabel.

Die Stromleitungen tangieren lediglich im äußersten Südosten das Baugrundstück. Gemäß Stellungnahme der Haustechnikplanung der Vorhabenträgerin werden diese durch die geplante Verlegung der Abwasserleitung nicht berührt, sie werden in der weiteren Planung berücksichtigt.

Inzwischen fand eine Abstimmung zwischen den Elektroplanern der Vorhabenträgerin und Bayernwerk statt. Dementsprechend wird im Bebauungsplan eine der erforderlichen Größe angepasste Fläche für die neue Trafostation festgesetzt. Die Trafostation verbleibt nahezu an der vorhandenen Stelle, um keine Leitungsneubauten hervorzurufen. Soweit neue Leitungen außerhalb des Baugrundstücks erforderlich werden, können diese im Verbund mit vorhandenen Leitungen grundsätzlich im Gehweg verlegt werden.

Die weiteren Hinweise zu den Leitungen, wie zu Bepflanzungen und Schutzzonenbereichen bei Aufgrabungen sind im Bauvollzug zu beachten. Die Vorhabenträgerin wurde über die Hinweise in Kenntnis gesetzt. Im Bebauungsplan wird ein Hinweis auf die Leitungsschutzzonen ergänzt.

Beschlussvorschlag:

Die Stellungnahme der Verwaltung wird gebilligt.

Abstimmungsergebnis ASU 02.12.2021: 12 : 0 Stimmen

SWM Infrastruktur GmbH & Co. KG, Schreiben vom 14.10.2020

Es wird auf bestehende Erdgasversorgungsleitungen verwiesen. Dazu werden Hinweise zum Bauvollzug und zu Schutzabständen usw. gegeben.

Die Vorhabenträgerin wird über die Hinweise in Kenntnis gesetzt. Die Erdgasleitung verläuft im südöstlichsten Abschnitt des Plangebiets über Privatgrund; sie wird mit Leitungsrecht im Bebauungsplan dargestellt. Dort befindet sich direkt nördlich der bestehenden Gasleitung der Bauraum für das neu geplante Gebäude Nr.7.

Der Vorhabenträgerin sind sämtliche Leitungen und Trassen bekannt. Die Vorhabenträgerin hat die Planung bereits mit den Stadtwerken München abgestimmt und dabei auch die Zustimmung zur Verlegung der Abwasserleitung in den Bereich der Schutzzone der Gasleitung der SWM erhalten, sodass die Abwasserleitung im Zuge des Bauvorhabens an die im Bebauungsplan neu dargestellte Lage verlegt werden kann.

Beschlussvorschlag:

Die Stellungnahme der Verwaltung wird gebilligt.

Abstimmungsergebnis ASU 02.12.2021: 12 : 0 Stimmen

Vodafone Kabel Deutschland, Mail vom 20.10.2020

Lt. Stellungnahme sind Telekommunikationsanlagen im Planbereich vorhanden, die bei der Bauausführung zu schützen und zu sichern sind. Bei Interesse zum Ausbau wird eine Kontaktaufnahme empfohlen.

Die Telekommunikationsanlagen befinden sich gemäß übersandtem Lageplan (bis auf die Hausanschlussleitungen) außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans. Die Hinweise zu einem möglichen Ausbau wurden an die Vorhabenträgerin weitergegeben.

Beschlussvorschlag:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Abstimmungsergebnis ASU 02.12.2021: 12 : 0 Stimmen

Bayerische Eisenbahngesellschaft, Schreiben vom 14.10.2020

Seitens der BEG bestehen keine Einwände gegen den Bebauungsplan, sofern dieser dem geplanten Ausbau der Bahntrasse München-Fürstenfeldbruck-Geltendorf-Buchloe nicht entgegensteht. Auf die laufende Entwurfsplanung eines dritten Gleises und die Machbarkeitsstudie zum 3- oder 4-gleisigen Ausbau wird hingewiesen. Im eigenen Interesse sollte die Stadt den südlichen Rand der Bahnanlagen als nicht überbaubar festlegen.

Der südliche Rand der Bahnanlagen bleibt von der Bauleitplanung unberührt; Bahngrundstücke werden nicht überplant. Im Plangebiet sind die Flächen direkt entlang des Bahngeländes als nicht überbaubar festgesetzt. Von der vorgesehenen Bebauung kommen die Fluchttreppe von Bauteil 7, das jetzt am neuen Standort vorgesehene Technikgebäude und die Tiefgarage am nächsten zum Bahngrundstück zu liegen und halten mindestens einen Abstand von 3,5 m, 4 m bzw. 4,7 m zur Grundstücksgrenze ein. Gemäß Stellungnahme der DB AG vom 12.11.2020 wäre die Ausbaugrenze im Süden bei einem 4-gleisigen Ausbau identisch mit der Grenze eines 3-gleisigen Ausbaus (was auch das Ergebnis der inzwischen vorliegenden Machbarkeitsstudie abdeckt). Das südliche Bestandsgleis würde sich dabei um ca. 75 cm nach Süden verschieben und käme ebenso wie eine erforderliche Lärmschutzwand auf dem Bahngrundstück zu liegen. Das Technikgebäude wird so platziert, dass die als Hinweis dargestellte Böschung (Bahngraben) auf dem Gelände der Vorhabenträgerin umgesetzt werden kann.

Beschlussvorschlag:

Die Stellungnahme der Verwaltung wird gebilligt.

Abstimmungsergebnis ASU 02.12.2021: 12 : 0 Stimmen

Eisenbahn-Bundesamt, Schreiben vom 14.10.2020

Von Seiten des Eisenbahn-Bundesamtes (zuständige Planfeststellungsbehörde u.a. für die Betriebsanlagen) bestehen bei Beachtung der in der Stellungnahme genannten Hinweise keine Bedenken. Dabei wird u.a. vorgebracht, dass betriebsnotwendige Flächen der Bahn nicht überplant werden dürfen und dass bei Baumaßnahmen im Bereich von Bahnanlagen deren Sicherheit und Funktionstüchtigkeit jederzeit zu gewährleisten ist. Bei Realisierung der Planung ist sicherzustellen, dass weder die Substanz der benachbarten Eisenbahnbetriebsanlagen noch der darauf stattfindende Eisenbahnverkehr gefährdet werden darf.

Die Angaben zur Sicherheit der Bahnbetriebsanlage und Vorgaben zu Baumaßnahmen werden zur Kenntnis genommen. Diese werden an den Vorhabenträger weitergegeben und sind von diesem im Bauvollzug zu beachten. Es werden keine Flächen der Bahn sondern ausschließlich private Grundstücksflächen und Verkehrsflächen der Stadt überplant. Es werden Mindestabstände von

baulichen Anlagen zum Bahngelände festgesetzt. Gemäß Stellungnahme der DB Netz AG ist auch der drei- bzw. auch ein viergleisiger Ausbau der Strecke mit der vorliegenden Planung grundsätzlich kompatibel.

Es wird festgestellt, dass bestehende Anpflanzungen, wenn davon Beeinträchtigungen des Eisenbahnbetriebs und der Verkehrssicherheit ausgehen können, angepasst oder beseitigt werden müssen. Bepflanzungsabstände sind ausreichend groß zu wählen, so dass diese z.B. bei Windbruch nicht in die Gleisanlagen fallen können. Alle Neupflanzungen müssen diesen Belangen entsprechen.

Hierzu wird auf die Ausführungen zur Stellungnahme der DB AG verwiesen.

Immissionen aus Schienenlärm, wie Schall und Erschütterungen, sind hinzunehmen und soweit erforderlich entsprechende Vorkehrungen zu treffen. Ggf. störende Einflüsse auf technische Einrichtungen durch die Nähe von Oberleitungen können nicht ausgeschlossen werden.

Die vom Bahnbetrieb ausgehenden Immissionen wurden gutachterlich untersucht. Sich daraus ergebende erforderliche Maßnahmen, z.B. zum Erschütterungsschutz und Lärmschutz, sind in der Planung berücksichtigt. Im Bebauungsplan wird ergänzend ein Hinweis bezüglich ggf. störender Einflüsse auf technische Einrichtungen durch die Oberleitung aufgenommen.

Die empfohlene Beteiligung der DB Netz AG und der DB Immobilien ist erfolgt.

Beschlussvorschlag:

Die Stellungnahme der Verwaltung wird gebilligt; die Hinweise sind im Bauvollzug zu beachten.

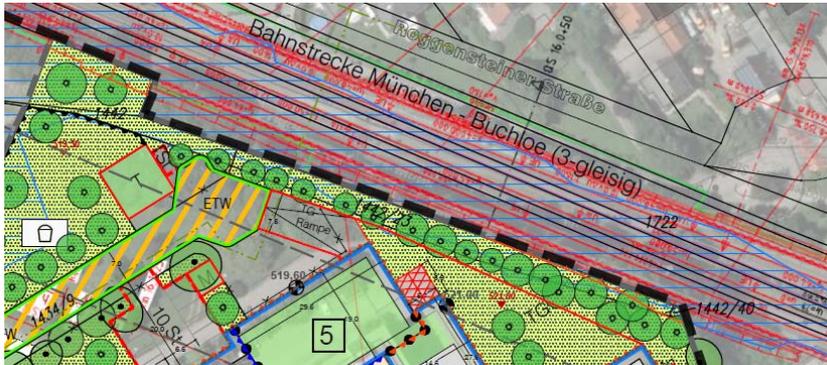
Abstimmungsergebnis ASU 02.12.2021: 12 : 0 Stimmen

DB AG – DB Immobilien, Region Süd (bevollmächtigt von DB Netz AG und DB Energie GmbH),
Schreiben vom 12.11.2020

Gegen die Bauleitplanung bestehen bei Beachtung und Einhaltung der in der Stellungnahme genannten Bedingungen /Auflagen und Hinweise grundsätzlich keine Bedenken.

Es wird darauf hingewiesen, dass sich die Bauleitplanung im Bereich des Ausbauprojekts „S4 West Ausbau Pasing – Buchenau“ befindet und dazu informiert: „in der aktuellen Planung des Ausbauprojektes wird das südliche Bestandsgleis nur leicht (um bis zu 75 cm) Richtung Süden in Richtung des Geltungsbereichs ... verschoben (Der Umgriff wäre in diesem Bereich bei einer 4-Gleisigkeit voraussichtlich identisch mit dem 3-gleisigen Ausbau). Zusätzlich werden im o.g. Bereich voraussichtlich Schallschutzwände mit entsprechendem rückseitigem Wartungsweg und Bahngraben erforderlich. Diese kommen teilweise (nordöstlich und nordwestlich) im Bereich der Bauleitplanung im Bereich von geplanten Baumpflanzungen zu liegen. Die geplanten Baumpflanzungen sollten aus diesem Grund mit größtmöglichem Abstand von der DB-Grenze geplant werden.“

Gemäß den Angaben steht die Neuplanung für den Alois-Harbeck-Platz dem Ausbauprojekt sowohl bei einem 3-gleisigen wie auch einem 4-gleisigen Ausbau nicht entgegen. Dies zeigt auch die Überlagerung der Ausbauplanung mit dem Bebauungsplanentwurf.



Die Verschiebung des südlichen Bestandsgleises um bis zu 75 cm kann auf dem Bahngelände umgesetzt werden. Die erforderlichen Schallschutzwände mit Wartungsweg und Bahngraben, die in Teilbereichen im Randbereich des Planungsgebietes zu liegen kommen, können grundsätzlich umgesetzt werden. Die auf das Plangebiet fallenden Böschungsbereiche werden als Hinweis in den Bebauungsplan aufgenommen. Bei den Baumpflanzungen kann der Abstand zur DB-Grenze berücksichtigt werden. Das umgeplante Technikgebäude rückt näher an die DB-Grenze heran. Auf der Grundlage des zur Verfügung gestellten Lageplans zur Ausbauplanung wurde das Technikgebäude im Anschluss an die erforderlichen Böschungflächen platziert.

Infrastrukturelle Belange

Es wird darauf hingewiesen, dass das widerrechtliche Betreten/Befahren des Bahnbetriebsgeländes unzulässig und dieses durch geeignete und wirksame Maßnahmen auszuschließen ist.

Der Bebauungsplan setzt im Nordteil im Bereich des Kinderspielplatzes eine Lärmschutzwand fest, die zugleich als Einfriedung gegenüber dem Bahngelände dient. Im Südteil wird eine Einfriedung entlang der Bahnlinie zugelassen. Die Umsetzung dieser Einzäunung ist von Seiten der Vorhabenträgerin vorgesehen.

Es werden Vorgaben für Bepflanzungen gemacht, damit diese bei Windbruch nicht in die Gleisanlagen gelangen können. Bestehende Anpflanzungen müssen beseitigt werden, soweit davon Beeinträchtigungen des Eisenbahnbetriebs und der Verkehrssicherheit ausgehen können. Der Mindestabstand zur Gleisachse ergibt sich aus der Endwuchshöhe und 2,5 m Sicherheitsabstand. Neupflanzungen in unmittelbarer Nähe sind von vornherein auszuschließen.

Hierzu ist festzustellen, dass die bestehende Baumreihe, insbesondere der große Pappelbestand, in diesen Schutzbereich entlang der Gleisanlagen fällt. Mit einer Höhe von über 20 m und einem Abstand von teilweise unter 9 m können von diesen damit Beeinträchtigungen für den Bahnbetrieb ausgehen. Daher wurde dieser Baumbestand im Bebauungsplan nicht als zu erhalten festgesetzt. Da auch die Verkehrssicherheit auf Dauer nicht gewährleistet werden kann, ist von Seiten der Vorhabenträgerin eine Beseitigung dieser Bäume vorgesehen.

Lage der Tiefgarage in der Nähe der Bahnstrecke sowie der Schall- und Erschütterungsschutz von der Vorhabenträgerin berücksichtigt.

Es wird darauf hingewiesen, dass künftige Aus- und Umbaumaßnahmen und notwendige Maßnahmen zur Instandsetzung und dem Unterhalt weiterhin ohne Einschränkungen im öffentlichen Interesse zu gewähren sind.

Dies ist auch ein wichtiges Ziel der Stadt. Eine entsprechende Mitwirkung der Vorhabenträgerin wird als erforderlich angesehen. Die geplanten Ausbaumaßnahmen sind gemäß der vorgelegten Planung durch die DB Netz AG berücksichtigt; sie kommen fast vollständig auf Bahngelände zu liegen. Soweit das Plangebiet in den Randbereichen betroffen ist, werden erforderliche Maßnahmen auf der Grundlage eines Planfeststellungsbeschlusses weiterhin möglich sein.

Immobilienpezifische Belange

Die Abstandsflächen gem. Art. 6 BayBO sowie sonstige baurechtliche und nachbarrechtliche Bestimmungen sind einzuhalten. Für Kreuzungen der Bahnstrecke mit Kanälen, Wasserleitungen usw. sind Gestattungsverträge erforderlich.

Im Bebauungsplan wird das Maß der Abstandsflächen auf der Grundlage von Art. 6 Abs. 5 Satz 1 BayBO auf 0,4 H festgesetzt. Im Bereich des Bauteils 7 wird gem. Art. 6 Abs. 5 Satz 2 BayBO ein abweichendes Maß durch den in der Planzeichnung eingetragenen Abstand festgesetzt. In diesem Bereich ist die einzuhaltende Abstandsfläche am südlichen Gebäudeeck um 0,5 m (Mindestabstand 5 m) und für die Fluchttreppe um 1,34 m (Mindestabstand 3,5 m) geringer als 0,4 H. Aufgrund der abknickenden Grundstückssituation weisen diese Gebäudeteile jedoch trotzdem einen größeren Abstand zu den Gleisanlagen auf, als ein Teil der nordwestl. geplanten Gebäude, die die Regelabstandsfläche einhalten. Hier handelt es sich aufgrund des Grundstückszuschnitts um eine atypische Situation, für den eine konkrete Regelung getroffen wird. Der Gleiskörper ist in diesem Bereich ausreichend weit entfernt. Die Schutzzwecke des Abstandsflächenrechts werden dadurch nicht beeinträchtigt; Belichtung und Belüftung sind gewährleistet. Aufgrund des tatsächlichen Abstandes zu den Gleisanlagen in diesem Bereich wird keine Beeinträchtigung sicherheitsspezifischer Belange gesehen.

Die Kreuzungen der Bahnlinie durch Kanäle und Leitungen sind bereits vorhanden. Die im Rahmen des Baugebietes erforderlichen Leitungsanpassungen erfolgen nur im Plangebiet; die vorhandenen Querungen sind nach aktuellem Planungsstand nicht betroffen.

Hinweise für Bauten nahe der Bahn

Es wird auf die allgemeinen Auflagen zum Bauen nahe der Bahn hingewiesen, u.a. auf: Einhaltung der anerkannten Regeln der Technik und der gültigen Sicherheitsvorschriften, zu Arbeiten im Einflussbereich (Stützbereich) von Eisenbahnverkehrslasten, Gefahren durch Oberleitung, Kraneinsatz, usw. sowie speziell zur Planung der Lärmschutzwand und der Tiefgaragen-Zufahrt.

Diese allgemeinen Auflagen sind im Bauvollzug zu beachten. Die Vorhabenträgerin wurde über diese Auflagen und Sicherheitsanforderungen hinsichtlich des Baustellenbetriebs in Kenntnis ge-

setzt. Zur konkreten Planung: Die Lärmschutzwand am Kinderspielplatz wird in einem kurzen Abschnitt als Grenzanlage geplant; weshalb hier der Zutritt auf das Bahngelände für z.B. Instandhaltungsmaßnahmen gemäß den Vorgaben nur mit Zustimmung und Absicherung durch zugelassene Sicherungsposten erfolgen kann. Eine Türe wird aufgrund der geringen Länge der Lärmschutzwand nicht als erforderlich angesehen. Die TG-Zufahrt hat einen Abstand von ca. 5 m zur Grundstücksgrenze, hier sind auch Baumpflanzungen vorgesehen. Somit ist die Gefahr des Abkommens von Fahrzeugen und Gefährdung der Bahnanlage als äußerst gering einzustufen. Die Kabeltrassen auf dem Bahngrundstück werden durch die Bauarbeiten nicht berührt; Kabelanlagen der Bahn auf dem Baugrundstück sind der Vorhabenträgerin nicht bekannt. Arbeiten an den auf dem Nachbargrundstück befindlichen Kabeln sind in Abstimmung mit dem jeweiligen Grundstückseigentümer möglich. Auch alle weiteren benannten Punkte, wie auch die erforderliche Kabeleinweisung durch die DB Kommunikationstechnik, werden der Vorhabenträgerin zur Beachtung mitgeteilt.

Beschlussvorschlag:

Die Stellungnahme der Verwaltung wird gebilligt. Die Auflagen und Hinweise werden zur Beachtung an die Vorhabenträgerin weitergegeben.

Abstimmungsergebnis ASU 02.12.2021: 12 : 0 Stimmen

Alle weiteren beteiligten Behörden und Träger öffentlicher Belange haben dem Bebauungsplanentwurf ohne Einwände zugestimmt bzw. haben keine Stellungnahme hierzu abgegeben. Bei den Beteiligten, die keine Stellungnahme abgegeben haben, kann davon ausgegangen werden, dass die von diesen Beteiligten wahrzunehmenden öffentlichen Belange durch den Bauleitplan nicht berührt werden.

Öffentlichkeit

ADFC Ortsgruppe Puchheim, Schreiben vom 29.10.2020

Es wird zunächst auf die Zunahme des Autoverkehrs mit 1.300 zusätzlichen Fahrten eingegangen. Insbesondere aufgrund des hohen Kreuzungsverkehrs wegen der Erschließung der Stellplätze über die Josefstraße wird die Sicherheit der Fußgänger und Radfahrer (Hauptverbindung Nord-Süd + Schülerverkehr) als schwer beeinträchtigt angesehen. Es wird gefordert, die Allinger Straße im Bereich der Einmündung zur Josefstraße so zu gestalten, dass die Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer gewahrt wird.

Tatsächlich wird das Vorhaben eine Erhöhung des Verkehrsaufkommens nach sich ziehen. Im Zuge der Planungen wurden zunächst verschiedene Lösungen für die Allinger Straße untersucht und vom Stadtrat beraten. Es wurde entschieden, die Mittelinsel mit Stellplätzen in der Allinger Straße beizubehalten. Durch die geplante Ausweisung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches mit einer entsprechenden Geschwindigkeitsbeschränkung wird die Situation in diesem Bereich für die Radfahrer und die querenden Fußgänger verbessert. Durch den neuen Gehweg an

der Westseite der Josefstraße entfällt der Parkstreifen auf dieser Straßenseite. Ergänzt durch die vorgesehene Entfernung des Hügels nordöstlich der Kreuzung wird dort auch eine Verbesserung der Sichtbeziehungen in die Allinger Straße erzielt werden. Zudem soll etwas zurückgesetzt eine neue Fußgängerquerung entstehen und auch die Spur für die Radfahrer optisch hervorgehoben werden.

Der ADFC führt aus, dass die hohe Anzahl an Pkw-Stellplätzen eine hohe Verkehrsbelastung bedingt und sich die Frage stellt, ob in unmittelbarer S-Bahnnähe und bei bester ÖPNV-Anbindung so viele Gäste mit dem eigenen Pkw kommen. Auf den hohen Versiegelungsgrad durch die autogerechte Planung mit 70 oberirdischen Stellplätzen sowie die deshalb erforderliche Fällung eines Großteils der Bäume wird verwiesen. Zudem erfolge mit 50 Stellplätzen für den Vollsortimenter ein Stellplatzangebot über Bedarf. Bei einer Beschränkung auf die 30 erforderlichen Stellplätze könnten Fahrradabstellplätze im Eingangsbereich geschaffen, ein Teil der Bäume erhalten und eine ansprechende Eingangssituation geschaffen werden. Die Anzahl der Stellplätze sollte deutlich reduziert werden.

Für den Vorentwurf wurden die Stellplätze auf der Grundlage der städtischen Stellplatzsatzung in Verbindung mit der Richtzahlenliste nach der Garagenverordnung ermittelt und entsprechend im VEP nachgewiesen. Wegen der zentralen Lage wurde die Möglichkeit gesehen, die Stellplatzanzahl in Kombination mit geeigneten Maßnahmen zu reduzieren. Hierfür wurde von der Vorhabenträgerin ein Mobilitätskonzept angefordert, das die Grundlage für eine deutliche Verringerung der Stellplätze ist. Statt nach bisheriger Berechnung sogar 321 Stellplätzen ergeben sich danach nur noch 195 Stellplätze. Die Zahl der oberirdischen Stellplätze bleibt allerdings unverändert; wobei mit 70 Stellplätzen eine deutliche Verringerung gegenüber dem aktuellen Bestand gegeben ist. Ergänzend wird auf die Ausführungen im Abschnitt „Mobilitätskonzept und Stellplatzreduzierung“ sowie „Vollsortimenter – Parkplatz und Eingangsbereich“ verwiesen. Allerdings sind die 50 oberirdischen Stellplätze für den Lebensmittelvollsortimenter erforderlich, da sich ansonsten kein Mieter findet. Der Vollsortimenter wiederum ist als „Ankermieter“ erforderlich, um die Frequenz zu erhalten, damit die anderen Geschäfte funktionieren. Dabei wird auch auf die vorliegende Auswirkungsanalyse durch die BBE Handelsberatung verwiesen, die die wichtige Versorgungsfunktion des geplanten Vollsortimenters und die Belebung des Stadtzentrums belegt. Die Anzahl der Stellplätze stellt gemäß Auswirkungsanalyse das Minimum dar, eine Unterbringung in einer Tiefgarage wird angesichts der nicht-großstädtischen Lage vom potentiellen Betreiber als nicht akzeptabel abgelehnt.

Es wird festgestellt, dass mit 222 Fahrradabstellplätzen deutlich weniger als Pkw-Stellplätze vorgesehen werden. Weder in Eingangsnähe des Supermarktes noch für die Läden und Gaststätten auf dem Alois-Harbeck-Platz seien Fahrradabstellplätze eingeplant; diesbezüglich wird eine Umplanung gefordert.

Mit dem Mobilitätskonzept wurde auch die Forderung nach einer deutlichen Erhöhung der Fahrradabstellplatzanzahl aufgegriffen. Einschließlich Lastenradabstellplätzen sind nunmehr mindestens 352 Abstellplätze zu schaffen. Fahrradstellplätze sind im Bebauungsplan nur teilweise als Hinweise dargestellt. Mit C.4.2 wurde explizit die Möglichkeit eingeräumt, auch außerhalb dafür zeichnerisch vorgemerakter Flächen Fahrradstellplätze einzurichten und zu überdachen, um in der weiteren Ausgestaltung flexibel zu sein. Gemäß der nunmehr vorliegenden Freiraumplanung werden die

oberirdisch anzulegenden mindestens 72 Radabstellplätze ergänzt, so dass dort mindestens 110 Abstellplätze berücksichtigt sind.

Die Stellplatzanlage beim Sortimenterbeg. beginnt direkt neben dem Zugangsweg. Dort sind Lasten- bzw. Fahrrad-mit-Anhänger Abstellplätze vorgesehen. In einer getrennten Anordnung vom Pkw-Parkplatz werden Vorteile gesehen, insbesondere bestehen keine Konflikte mit ein-/ausparkenden Autos. Auf dem Platz sind aus gestalterischen Gründen bisher keine festen Fahrradabstellplätze vorgesehen; diese können aber – wie oben ausgeführt – jederzeit angebracht werden.

Für Lastenräder und Radanhänger sind lt. ADFC ausreichend dimensionierte Abstellflächen vorzusehen, besonders in Eingangsnähe des Sortimenters und bei der Kindereinrichtung.

Die Errichtung von Abstellplätzen für Lastenräder (auch für Räder mit Anhänger nutzbar) ist nunmehr im Bebauungsplan mit einer Mindestanzahl vorgeschrieben. Im Bereich zwischen Lebensmittelvollsortimenter und Allinger Straße – in direkter Nähe zum Eingang des Lebensmittelmarkts – ist genügend Fläche vorgesehen, um auch Lastenräder oder Räder mit Anhänger abzustellen. Spezielle Lastenradstellplätze sind am Beginn und am Ende dieser Abstellanlage im Freiraumplan vorgesehen.

Es wird gefordert, die angebotenen Fahrradabstellanlagen zumindest teilweise mit einem Witterungsschutz (Überdachung) zu versehen, um eine witterungsunabhängige, fahrradfreundliche Nutzung zu ermöglichen. Insbesondere für die gewerblichen Nutzungen ist keinerlei Überdachung vorgesehen, so dass die Nutzbarkeit witterungsbedingt erheblich eingeschränkt ist.

Eine Überdachung ist dort aus gestalterischen Gründen von der Vorhabenträgerin nicht gewünscht: Der Lebensmittelmarkt erhält eine zur Allinger Straße hin offene, verglaste Front, vor der keine Räder abgestellt werden sollen. Auch in einem Abstand von ca. 2-3 m vor dieser Fassade ist eine Überdachung gestalterisch nicht erwünscht. Auf die Beratung zum Mobilitätskonzept, bei der auch die Frage der Überdachung behandelt wird, wird verwiesen.

Ob die Radabstellplätze entlang der Allinger Straße ohne Beeinträchtigung der Bäume errichtet werden, ist nicht ersichtlich.

Bei der Pflanzung der Bäume wird ein ausreichender Wurzelraum mittels wasserdurchlässigem Belag und durchwurzelbarem Substrat vorgesehen.

Eine benutzergerechte Erschließung der Radabstellplätze im Gebäude (z.B. durch geeignete Aufzüge) ist zu gewährleisten.

Die Erschließung der Radabstellplätze im Gebäude über den Aufzug am Zugang zum Alois-Harbeck-Platz ist Bestandteil der Planung. Der Aufzug wird so dimensioniert, dass auch Lastenräder und Fahrräder mit Anhänger mitgenommen werden können. „Normale“ Fahrräder passen auch in die übrigen Aufzüge der Wohngebäude. Durch die reduzierte Stellplatzanzahl wird auch der Verkehr in der Tiefgarage verringert. Die Rampe zur Tiefgarage erhält eine Ein- und Ausfahrt, so dass kein direkter Begegnungsverkehr zwischen ein- und ausfahrenden Nutzern erfolgt.

Die Erschließung der neuen Kindertagesstätte an der Josefstraße hat lt. ADFC mit einem für Räder mit Kinderanhängern geeigneten Radweg zu erfolgen.

Für den Kindergarten wird ein eigener, 2 m breiter Gehweg von der Kreuzung Allinger / Josefstraße auf der Westseite der Josefstraße errichtet, so dass die KiTa gefahrlos erreicht werden kann. Dieser kann von Rad fahrenden Kindern (bis 8 Jahre) und ihrer Aufsichtsperson genutzt werden. Die verbleibende Straßenbreite reicht nicht aus, um einen Radweg zu errichten. Allerdings werden in der Josefstraße nach Verkehrsuntersuchung von 2020 (bei gleichbleibendem Verkehrsmittelverhältnis) lediglich 2.300 Kfz/24 Std. erwartet. Das bedeutet, dass je Richtung in der Josefstraße in der Spitzenstunde ca.230 Fahrzeuge (in jeder Richtung jede ½ Minute ein Fahrzeug) fahren werden. Von der Allinger Straße mit einer Belastung von ca. 6500 Fahrzeugen in der Spitzenstunde und ohne Radweg kommend, ist der Verkehr in der Josefstraße somit deutlich geringer. In der Josefstraße besteht eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h; die auch beibehalten werden soll. Somit können Radfahrer sicher auf der Straße fahren.

Zudem wird die Freihaltung einer Trasse für den Radschnellweg südlich der Bahnlinie gefordert.

Zum Radschnellweg gibt es bisher nur die Machbarkeitsstudie. Die Vorzugstrasse als Ergebnis dieser Studie verläuft über die gesamte Strecke nördlich der Bahnlinie.

Gemäß aktueller Planung ist der Radschnellweg auf der Nordseite der Bahn vorgesehen. Ein Radschnellweg auf der Südseite der Bahn wäre im Bestand auf dem Planungsgrundstück zwar denkbar. Allerdings wäre eine „Süd-Trasse“ im weiteren Verlauf sowohl nach Westen als auch nach Osten mit erheblichen naturschutzfachlichen sowie auch eigentumsrechtlichen Eingriffen verbunden, so dass eine diesbezügliche Planung wenig realistisch scheint.

Beschlussvorschlag:

Die Stellungnahme der Verwaltung wird gebilligt. Der Bebauungsplan wird entsprechend der Erläuterungen angepasst.

Abstimmungsergebnis ASU 02.12.2021: 10 : 2 Stimmen

Ö1, Mail vom 19.09.2020

Ein Hotel wird für unnötig befunden, da bereits mehrere vorhanden sind (Seidl, Göbl). Eine Wiederansiedlung von Schreibwarengeschäft und Sanitätshaus sowie ein Geldautomat werden gewünscht.

Mit dem Aparthotel wird ein anderer Nutzerkreis bedient als mit den vorhandenen Hotelanlagen. Mit der Selbstversorgungsmöglichkeit ist dieses für einen längeren Aufenthalt der Gäste ausgelegt. Ein entsprechender Bedarf an Unterkunftsmöglichkeiten wurde auch von Puchheimer Betrieben signalisiert. Zudem zeichnen sich bei den vorhandenen Hotelbetrieben in Puchheim derzeit teilweise Änderungen ab.

Mit der Ausweisung von Ladenflächen in den Bauteilen 4 und 5 wird die Wiederansiedlung der Nutzungen ermöglicht. Geeignete Ladengeschäfte können angemietet werden. Ein konkretes Mietverhältnis kann im Bebauungsplan jedoch nicht festgesetzt werden. Ebenfalls ist ein Platz für einen Geldautomaten denkbar; eine Festsetzung ist hierfür im Bebauungsplan nicht notwendig. Die Vorhabenträgerin wird darauf hingewiesen, dass an einem Geldautomaten der Cashpool-Banken Interesse besteht.

Beschlussvorschlag:

Die Stellungnahme der Verwaltung wird gebilligt.

Abstimmungsergebnis ASU 02.12.2021: 12 : 0 Stimmen

Ö2, Schreiben vom 31.10.2020

Im Rahmen der Stellungnahme wird beantragt, den Baumbestand an der Allinger /Josefstraße insgesamt zu erhalten und zwar durch Wegnahme der oberirdischen Stellplätze und die Verlegung des Eingangsbereichs des Vollsortimenters. Auf die Begründung hierzu wird verwiesen. Darin wird noch die Begrünung der Wohnhauswand vom Bauteil 2 zum Platz hin und eine Nutzung des (dann nicht mehr für den Eingang benötigten) überdachten Bereiches für Lastenradabstellplätze angeregt.

Die Parkplatzsituation beim Sortimenter wurde nochmals überprüft. Wenn der Vollsortimenter am Alois-Harbeck-Platz zur Nahversorgung angesiedelt werden soll, was weiterhin ein wichtiges städtebauliches Ziel der Stadt ist, sind die 50 Pkw-Stellplätze eine wesentliche Voraussetzung. Zur weiteren Erläuterung wird auf den Abschnitt „Vollsortimenter – Parkplatz und Eingangsbereich“ verwiesen. Eine Verlegung des Eingangsbereiches würde auch eine Verlegung von eingangsnahen Stellplätzen und Abstellmöglichkeiten von Einkaufswägen in den zentralen Bereich vor den Platz bedingen. Auch die Anlieferung für den Backshop wäre über diesen Eingang und damit vor dem Platzzugang erforderlich.

Bis auf einen Baum nahe der Kreuzung Josefstraße können die weiteren Bäume auf dem Hügel nicht erhalten werden. Allerdings werden dort im Zuge des Neubaus sieben Bäume neu gepflanzt, entlang der Allinger Straße werden weitere 12 Bäume zur Neupflanzung festgesetzt. Damit wird vor der Stellplatzanlage wieder eine mit Bäumen bepflanzte Grünfläche, wenn auch deutlich schmaler, entstehen, so dass der Bereich weiterhin als „grün“ wahrgenommen werden wird. Der Parkplatz wird dabei aufgrund seiner Ausbildung über Eck als deutlich kleiner wahrgenommen werden als z.B. der bei Penny (mit ca. 52 Stellplätzen bei kleinerer Verkaufsfläche) oder Netto (mit 70 Stellplätzen). Um dem Baumschutz vermehrt Rechnung zu tragen, wird mit der Vorhabenträgerin vereinbart, einen geeigneten Teil der zur Fällung vorgesehenen Bäume stattdessen zu verpflanzen, davon zwei Bäume aus dem Bereich des Hügels.

An der dem Platz zugewandten Wand des Wohnhauses über dem Sortimenter sind Fensterelemente zur Belichtung des Treppenhauses vorgesehen. Eine Wandbegrünung wird stattdessen entlang des Bauteils 3 (Anlieferung) festgesetzt.

Beschlussvorschlag:

Die Stellungnahme der Verwaltung wird gebilligt.

Abstimmungsergebnis ASU 02.12.2021: 10 : 2 Stimmen

Ö3, Schreiben vom 2.11.2020

Es werden folgende Verbesserungsvorschläge für die Planung am Alois-Harbeck-Platz eingebracht:

- das neue Wohngebäude (Bauteil 5) sollte in Höhe und Länge reduziert werden

- die Gebäudeabstände zu den Gleisen (Bauteil 5 +6 + Tiefgarage) sollten vergrößert werden
- mehr Wohnungen erstellen – Anteil der Hotel-Appartements verringern
- mehr Bäume erhalten durch weniger oberirdische Parkflächen und Verlegung des Supermarkteingangs
- Pflanzung größerer Bäume im Innenhof festsetzen
- es sollte für Teilbereiche der Flachdächer auch intensive Dachbegrünungen verlangt werden
- die versiegelten Flächen sollten geringer gehalten und dafür mehr Grünflächen ausgebildet werden.
- Verlegung der Pkw-Stellplätze für den Supermarkt in das Gebäude (Tiefgarage)
- die Anzahl der Pkw-Stellplätze sollte deutlich reduziert werden (für Vollsortimenter gemäß Verordnung, für Gastronomie deutlich weniger)
- Schaffung eines lebendigen Alois-Harbeck-Platzes durch Drehung des Eingangsbereiches des Supermarkts mit einem dem Platz zugewandten Eingang
- in Eingangsnähe des Supermarktes sind Fahrrad-Abstellplätze vorzusehen
- die angebotenen Fahrradabstellanlagen sind zumindest teilweise mit einem Witterungsschutz (Überdachung) zu versehen.
- für Lastenräder und Radanhänger sind ausreichend dimensionierte Abstellflächen vorzusehen.
- eine benutzergerechte Erschließung der Radabstellplätze im Gebäude (z.B. durch geeignete Aufzüge) ist zu gewährleisten
- vor den vom Innenhof aus zugänglichen Nutzeinheiten (Gaststätten, Läden, Hotel) sind Radabstellanlagen anzubieten
- die Allinger Straße ist im Bereich der Einmündung zur Josefstraße so zu gestalten, dass die Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer gewahrt wird
- Freihaltung einer Trasse für einen Radschnellweg südlich der Bahnlinie

Hierzu werden in der Stellungnahme ergänzende Erläuterungen gegeben, auf die nachfolgend eingegangen wird:

Maß der Nutzung

Es wird festgestellt, dass die Gesamtverdichtung bzw. Versiegelung des Grundstücks sehr hoch ist.

Bei dem Gelände am Alois-Harbeck-Platz handelt es sich um einen der zentralsten Bereiche von Puchheim. Aus städtebaulicher Sicht wird es als richtig angesehen, gerade in diesem Bereich mit optimaler Anbindung an den ÖPNV eine Nachverdichtung vorzusehen. Aufgrund dieser innerstädtischen Lage mit Bewegungs- und Verkehrsflächen sowie gewünschten öffentlich nutzbaren Platz- und Aufenthaltsflächen ist ein höherer Anteil an befestigten Flächen erforderlich als in reinen

Wohngebieten. Das Plangebiet liegt u.a. in einem Bereich, der lt. Regionalplan für die Siedlungsentwicklung besonders in Frage kommt. Lt. Strategieplan für den Landkreis FFB ist dort eine Innenentwicklung mit kompakten Baukörpern als Ziel enthalten. Die Versiegelung wurde nochmals überprüft; zur Erläuterung wird auf den entsprechenden Abschnitt verwiesen.

Der Wohngebäudeblock (Bauteil 5) wird mit sieben Geschossen und einer Wandhöhe von 24,5 m, der zusammen mit dem Bestandsgebäude eine 83 m lange Hochhausscheibe bildet, als zu groß geraten angesehen. Dieses soll in Höhe und Länge reduziert werden. Das städtebauliche Einfügen des Aparthotels wird ebenfalls als problematisch gesehen.

Aufgrund der Zentrumslage wird die Bebauung auch in Bezug auf die Höhenentwicklung und Gebäudegröße für angemessen erachtet. Die angesprochenen Wohnblöcke in der Kennedystraße erreichen mit acht Geschossen eine Höhe von rd. 25 m, so dass hier ein Gegenpol geschaffen wird. Zur Höhenentwicklung und Größe gibt es auch eine Anregung des Landratsamtes, hier eine deutlichere städtebauliche Dominante zu schaffen, der jedoch nicht nachgekommen wird. Das Aparthotel erreicht zwar eine nicht unerhebliche Länge, wird aber durch Elemente der Fassadengestaltung, die Lücke im Gebäuderiegel für die Rampe auf den Platz und ein zurückgesetztes Obergeschoss optisch gegliedert und wird daher auch kleiner erscheinen. Die Rampe zum Platz ermöglicht eine direkte Sichtbeziehung von Grünen Markt auf den Alois-Harbeck-Platz. Eine Orientierung am Siegerentwurf zur Stadtmitte würde bedeuten, dass eine im Sinne des Flächensparens wünschenswerte Nachverdichtung an dieser Stelle kaum möglich wäre.

Wegen der bis an die Grenze des Bahngrundstücks heranreichenden Zufahrt zur Tiefgarage und Tiefgaragenunterbauung ist eine Bahngleiserweiterung nicht mehr möglich. Die Gebäudeabstände zu den Gleisen sollten vergrößert werden.

Gemäß Stellungnahme der DB AG vom 12.11.2020 wäre die Ausbaugrenze im Süden bei einem 4-gleisigen Ausbau identisch mit der Grenze eines 3-gleisigen Ausbaus. Das südliche Bestandsgleis würde sich dabei um ca. 75 cm nach Süden verschieben und käme ebenso wie eine erforderliche Lärmschutzwand auf dem Bahngrundstück zu liegen. Die Planung steht daher dem Bahnausbau nicht entgegen. Gemäß aktueller Planung ist der Radschnellweg auf der Nordseite der Bahn vorgesehen. Ein Radschnellweg auf der Südseite der Bahn wäre im Bestand auf dem Planungsgrundstück zwar denkbar. Allerdings wäre eine „Süd-Trasse“ im weiteren Verlauf sowohl nach Westen als auch nach Osten mit erheblichen naturschutzfachlichen sowie auch eigentumsrechtlichen Eingriffen verbunden, so dass eine diesbezügliche Planung wenig realistisch scheint. Auch im Ergebnis der inzwischen fast fertiggestellten Machbarkeitsstudie wurde eine nördlich der Bahn verlaufende Trasse als Vorzugsvariante festgelegt.

Art der Nutzung:

Das Argument der Wohnraumschaffung kann aufgrund der lediglich 12 zusätzlich entstehenden Wohnungen nicht gelten.

Es werden 31 Wohnungen neu errichtet. Es handelt sich hier um 12 zusätzliche Wohnungen sowie 19 Wohnungen, die den aktuellen Anforderungen an Brandschutz und Barrierefreiheit nicht entsprechen und daher – teilweise durch größere Wohnungen – ersetzt werden. Insgesamt werden 16

Wohnungen als 4-Zimmer-Wohnungen für mehrköpfige Familien errichtet. Diese sind im Bestand unterrepräsentiert. Mit diesen neu geplanten familiengerechten Wohnungen wird einem besonderen Bedarf Rechnung getragen.

Es wird die Frage gestellt, für welchen Bedarf das Aparthotel geplant wird. Wichtig wären in Puchheim bezahlbare Mietwohnungen und keine riesige Anzahl von Hotelapartements auf Zeit.

Allgemein ist gerade der Bedarf für ein Aparthotel zum längeren Aufenthalt mit Selbstversorgungsmöglichkeit gegeben. Auch vor Ort zeigt sich z.B. bei in Puchheim ansässigen Firmen der Bedarf für beispielsweise neue oder befristete Mitarbeiter und Geschäftskontakte. Auch die Schaffung von Arbeiterunterkünften, die im Gewerbegebiet in der Vergangenheit bereits angefragt wurden, kann hierdurch zum Teil bedient werden. Es ist nicht zwingend, dass dieses Angebot in Puchheim geschaffen wird, jedoch wird der Standort direkt am Bahnhof, u.a. aufgrund der damit verbundenen Reduzierung des motorisierten Verkehrs, für geeignet gehalten und wird an dieser immissionsbelasteten Stelle schutzbedürftigeren Nutzungen vorgezogen. Der geplante Beherbergungsbetrieb soll außerdem zu einer deutlichen Belebung des Platzes beitragen. Zudem erlaubt die Errichtung eines höheren Aparthotels nahe zum Gleiskörper und als städtebaulicher Abschluss des Alois-Harbeck-Platzes zur Bahntrasse einen guten Lärmschutz für die bestehende und neue Wohnbebauung. Für ein reines Wohnhaus würde an dieser Stelle ein erhebliches Immissionsproblem bestehen.

Die Standorteignung für den Vollsortimenter mit 1.200 m² wird in Frage gestellt.

Der Vollsortimenter ist als „Ankeranbieter“ erforderlich, um die Frequenz am Platz zu erhalten, damit die anderen Geschäfte funktionieren. Dabei wird auch auf die vorliegende Auswirkungsanalyse vom 15.4.2021 durch die BBE Handelsberatung verwiesen, die die wichtige Versorgungsfunktion des geplanten Vollsortimenters unterstreicht und gemäß der zwar eine teilweise Umverteilung von Umsätzen, aber keine Verdrängung zu befürchten ist. Gemäß Analyse ist ein Eingang in direkter Nähe zu den Kfz-Stellplätzen existenziell. Zwei Eingänge wären betriebstechnisch eine unverhältnismäßige Belastung. Der Weg mit einer Länge von 65 m zwischen Platzzugang und jetzt vorgesehenem Eingang des Lebensmittelmarkts scheint gut bewältigbar, zumal viele Kunden auf dem Weg zum oder vom Bahnhof ohnehin an beiden Stellen vorbeikommen werden. Die Schaffung der geforderten, dem Eingang vorgelagerten Stellplätze im Bereich des Platzzugangs bietet ein erhöhtes Konfliktpotential und ist ebenso wie Abstellplätze für Einkaufswagen dort städtebaulich nicht gewünscht.

Die nachfolgend genannten Punkte der Stellungnahme wurden in dieser Form (annähernd wortgleich) auch vom Umweltbeirat vorgebracht (teilweise ergänzt durch weitere Aspekte). Auf die Ausführungen hierzu wird verwiesen.

- Bäume
- Versiegelung/Freiflächen
- Radverkehr

Ergänzend werden noch folgende Einzelpunkte vorgebracht: Zum Aspekt des sehr hohen Versiegelungsgrades durch oberirdische Stellplätze wird auf die Parkplätze in Übergröße verwiesen.

Die Stellplätze sollen tatsächlich mit 2,7 m Breite bei 5 m Tiefe ausgebildet werden. Die Breite entspricht der größeren Breite heutiger Autos, die teils breiter als 2 m sind. Dies dient dazu, die Nutzung dieser Stellplätze sicherzustellen, um einen Parksuchverkehr außerhalb des Geländes trotz freier Parkplätze zu vermeiden. Gemäß Auswirkungsanalyse wird die Anzahl der geplanten Stellplätze als Minimum bezeichnet.

Zum Aspekt Versiegelung / Fassadenbegrünung wird ergänzend zu der Forderung einer Fassadenbegrünung der zu den Bahngleisen hin orientierten großteils fensterlosen Außenwände auf die Außenfluchttreppen verwiesen, was dort die begrünbaren Flächen wieder stark einschränkt.

Die benannten Außenwände sind nicht fensterlos. Eine Begrünung dieser Außenwände ist nicht zwingend vorgegeben. Allerdings werden die Außentreppen mit einer Fassadenbegrünung versehen.

Als weiterer Aspekt wird eingebracht, dass eine sichere Erreichbarkeit des Kinderspielplatzes über die Zufahrt zur großen Tiefgarage ist nicht gegeben ist. Es wird als sinnvoll angesehen, im Bereich südlich der Josefstraße (künftiger Eigentümerweg) und dem Bestandsgebäude einen zweiten Kinderspielplatz, explizit für kleinere Kinder zu schaffen.

Diesem Vorschlag wird nachgekommen. Genau in diesem Bereich wird nunmehr ein zusätzlicher Kleinkinderspielplatz eingeplant.

Beschlussvorschlag:

Die Stellungnahme der Verwaltung wird gebilligt. Die Planung wird entsprechend den Erläuterungen angepasst.

Abstimmungsergebnis ASU 02.12.2021: 12 : 0 Stimmen

Ö4, Mail vom 2.11.2020

Die Mail mit Fragen und Anregungen wurden bereits beantwortet (siehe Anlage).

Ö5, Schreiben vom 3.11.2020_

Es wird dringend um die Berücksichtigung der nachfolgend genannten erforderlichen Klimaschutz-Aspekte gebeten.

Fahrräder und Autos sind gleichberechtigt – Verkehrsrisiken und CO₂-Ausstoß vermeiden. Dazu gehören: das Zentrum verkehrsberuhigt zu gestalten mit sicheren Wegen für Radfahrer und Fußgänger, das absehbare hohe Unfallrisiko an der Kreuzung Allinger/Josefstraße darf sich nicht realisieren, die Anzahl der Parkplätze ist von 271 auf das gesetzliche Maß zu senken und ein Anteil mit Ladesäulen für Elektroautos zu reservieren sowie eine fahrradfreundliche Planung umzusetzen.

Die verkehrsberuhigte Gestaltung der Allinger Straße wird im Bereich des Plangebietes umgesetzt. Mit der Ausweisung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 20 km/h wird diese gerade für Fahrräder sicherer gemacht werden. Zudem werden u.a. Querungsbereiche für Fußgänger vorgesehen, ein Gehweg an der Westseite der Josefstraße errichtet und die Sichtbeziehungen verbessert. Die Reduzierung der Pkw-Stellplätze wird bei gleichzeitiger erheblicher Erhöhung der Fahrradabstellplätze und weiterer Maßnahmen, wie auch das Vorsehen einer Ladeinfrastruktur für Elektroautos, auf der Grundlage eines Mobilitätskonzeptes umgesetzt. Auf den Abschnitt „Mobilitätskonzept und Stellplatzreduzierung“ wird zur näheren Erläuterung verwiesen. Entlang der Allinger Straße werden auch ausreichend Fahrradstellplätze in direktem Bezug zum Eingang des Lebensmittelmarkts errichtet; dort sind auch Lastenradabstellplätze vorgesehen. Fahrradabstellplätze mit Überdachung und im Innenhof sind nach Bebauungsplan zulässig. Lt. Freiraumplan sind überdachte Stellplätze bisher konkret nördlich der Wohnhäuser an der Josefstraße vorgesehen; im Innenbereich ist das noch offen.

Der Einsatz eines Elektro-Shuttleminibusses, der vom Einzugsgebiet möglichst kostengünstig zur neuen Mitte mit Einkaufsmöglichkeiten fährt, wird angeregt.

Die Frage eines Shuttlebusses kann nicht der Vorhabenträgerin auferlegt werden. Die Anregung wird dem Stadtrat zur Kenntnis gegeben, der Einsatz eines Kleinbusses wurde jedoch in der Vergangenheit bereits mit negativem Ergebnis beraten.

Keine Bäume fällen – Flächenversiegelung minimieren. Jeder Baum ist unbedingt erhaltenswert, insbesondere soll die Grünfläche an der Josefstraße erhalten werden. Es wird eine fachmännische Einschätzung gefordert, ob je 50 Setzlinge oder mehr als Ersatz für jeden zu fällenden Baum ein ökologisches Äquivalent herstellen können.

Der Erhalt aller Bäume wird als nicht möglich angesehen. Hinsichtlich der Baumfällungen wird zur näheren Erläuterung auf den Abschnitt „Bäume“ verwiesen. Unabhängig von der Schaffung eines ökologischen Äquivalents kann die Pflanzung von 50 Setzlingen schon aus Gründen der Verhältnismäßigkeit nicht der Vorhabenträgerin auferlegt werden. Im Sinne einer Gleichbehandlung müsste dann auch für die Fällung auf anderen Privatgrundstücken eine entsprechende Ersatzpflanzung gefordert werden; entsprechende Flächen hierfür stehen nicht zur Verfügung. Die vorgesehenen Neupflanzungen werden jedoch nicht mit kleinen Setzlingen, sondern mit erheblich größerer Pflanzgüte erfolgen. Insgesamt wird für jeden zu fällenden Baum mindestens ein neuer Baum gepflanzt, davon 60 Bäume im Plangebiet.

Da 75 % der Fläche überbaut, unterbaut oder versiegelt werden soll, sollten eine Dach- und Fassadenbegrünung, schattenspendende Bäume im Hof für bessere Aufenthaltsqualität sorgen und ein Wüstenklima im Sommer verhindern.

Der Bebauungsplan und der inzwischen vorgelegte Freiraumplan sehen sowohl Dach- und Fassadenbegrünungen in vorgesehenen Bereichen als auch eine verstärkte Begrünung auf dem Platz mit Bauminseln vor. Die Festsetzung des Bebauungsplanes wurde diesbezüglich ergänzt.

Nutzung und Größe der Gebäude – Energiebilanz verbessern. Dazu werden eine geringere Bebauung und ein Betonrecycling vorgeschlagen.

In den Durchführungsvertrag wird eine Regelung aufgenommen, wonach die Vorhabenträgerin nach Möglichkeit auf nachhaltige Baustoffe zurückgreifen und soweit wie möglich auch Materialien aus dem Bestand recyceln bzw. einer Wiederverwendung zuführen wird.

Es wird ein zukunftsfähiges, CO₂-neutrales Energiekonzept z.B. mit Grundwasser-Wärmepumpen ohne fossile Brennstoffe und mit Photovoltaik zur Stromerzeugung gefordert.

Von Seiten der Vorhabenträgerin wurde inzwischen ein Energiekonzept vorgelegt, das u.a. Grundwasser-Wärmepumpen vorsieht. Zur weiteren Erläuterung wird auf den Abschnitt „Energiekonzept“ verwiesen. Die neuen Gebäude erfüllen – anders als der Bestand – die Vorgaben des Gebäudeenergiegesetzes, so dass insgesamt auch eine erhebliche Reduzierung des Energieverbrauchs erreicht werden kann. In den vorhabenbezogenen Bebauungsplan wird eine neue Festsetzung aufgenommen, wonach auf den Dachflächen der Gebäude 2, 5 und 7 eine Photovoltaik-Anlage mit insgesamt mindestens 750 m² Fläche zu installieren ist; dies wird auch über den Durchführungsvertrag abgesichert.

Abschließend wird ein umweltfreundliches und lebenswertes Zentrum mit Pflanzen und Bäumen, Aufenthalts- und Bewegungsflächen, eine dringende Erhöhung der Attraktivität des Alois-Harbeck-Platzes und keine massive 70er-Jahre Zweckbebauung zwischen 25 und 19 Meter hohen Wänden im Herzen von Puchheim gewünscht.

Ein attraktives und lebenswertes Zentrum ist auch das Ziel der Stadt. Beim Alois-Harbeck-Platz handelt es sich um einen Kernbereich des Zentrums. Aus diesem Grund und der besonders günstigen Lage für eine nichtmotorisierte Verkehrsanbindung ist hier eine Nachverdichtung vorgesehen. Eine verstärkte Innenentwicklung im Zentrum dient dabei auch einer Schonung weiterer Flächen. Gerade wegen der Schaffung von Aufenthalts- und Bewegungsflächen wird der Platz erhalten und per Dienstbarkeit auch für eine Nutzung durch die Öffentlichkeit gesichert. Bei der Planung werden trotz der verdichteten Bebauung auch viele Umweltgesichtspunkte berücksichtigt.

Beschlussvorschlag:

Die Stellungnahme der Verwaltung wird gebilligt.

Abstimmungsergebnis ASU 02.12.2021: 12 : 0 Stimmen

Ö6, Mail vom 04.11.2020

Der Fußweg zur neuen Kindertagesstätte wird begrüßt, ist aber nicht dargestellt und liegt wohl außerhalb des Plangebietes.

Im Bebauungsplan ist die gesamte Josefstraße als öffentliche Verkehrsfläche dargestellt; die konkrete Ausbaumform wird im Bebauungsplan selbst nicht festgesetzt. Der Gehweg liegt innerhalb des Plangebietes am Rand dieser Verkehrsfläche. Der westliche Parkstreifen soll – wie auch angeregt – zugunsten des Gehsteigs aufgelassen werden. Ein Eingriff in den westlich angrenzenden Baumbestand erfolgt nicht. Die Josefstraße ist im Bestand vom Parkstreifen aus 7,0 m breit. Es verbleibt somit, wie im Bestand, mit dem Gehweg anstelle des Parkstreifens eine Fahrbahnbreite mit 5 m. Im nunmehr vorliegenden Freiraumplan ist der Gehweg eingetragen.

Die Einsehbarkeit am Knotenpunkt Josefstraße zur Allinger Straße ist schlecht und sollte verbessert werden.

Die Sichtdreiecke in diesem Kreuzungsbereich wurden überprüft; sie entsprechen den Vorgaben. Allerdings entfällt – wie beschrieben – künftig der sichtbehindernde Parkstreifen auf der Westseite der Josefstraße. Auch auf der Ostseite wird durch die vorgesehene Entfernung des Hügels nordöstlich der Kreuzung eine Verbesserung der Sichtbeziehungen in die Allinger Straße erzielt werden. Vorgesehen ist außerdem eine Hervorhebung des Querungsbereiches für Fußgänger und des Streifens für Radfahrer.

Beschlussvorschlag:

Die Stellungnahme der Verwaltung wird gebilligt.

Abstimmungsergebnis ASU 02.12.2021: 12 : 0 Stimmen

Ö 7, Mail vom 5.11.2020

Es werden insbesondere Vorschläge zur Platzgestaltung gemacht. Angeregt wird dabei die Verwendung wasserdurchlässiger Beläge statt Beton als Platzoberfläche. Damit werde eine flächige Versickerung von Niederschlagswasser ermöglicht, statt einer Sammlung in Rigolen.

Die Fläche auf der Tiefgarage wird nicht vollständig befestigt, hier werden auch Bäume und Pflanzflächen vorgesehen. Nachdem Pflasterbeläge immer Fugen haben, über die Wasser in den Untergrund sickern kann, wird das Potential nach Aussage der Planer in jedem Fall genutzt. Pflasterbeläge, wie der geschilderte, sind insbesondere dann sinnvoll, wenn sie ohne Unterbauung durch eine Tiefgarage verlegt werden.

Die Idee von Pflanzinseln mit 50 bis 60 cm hoher Randeinfassung als Sitzgelegenheit und zur Erhöhung der Erdtiefe für die Pflanzung von Bäumen und Sträuchern auf dem Platz wird eingebracht.

Die Idee der erhöhten Pflanzinseln wurde aufgegriffen. Die Freiflächenplanung sieht derartige Pflanzinseln vor. Nachdem nach aktuellem Planungsstand wieder ein Brunnen auf dem Platz vorgesehen werden soll, können auch Bewässerungsleitungen zu den Bäumen mit verlegt werden. Dies wird der Vorhabenträgerin empfohlen, nicht aber festgesetzt.

Ein weiterer Vorschlag sind „**Spielzonen** für ältere Menschen“, z.B. in Form eines Schachfeldes, zur Belebung des Platzes.

Der Platz selbst ist mit seinen vielfältigen Nutzungen – Pflanzinseln mit Sitzbereichen, Feuerwehrein- und Außenbereiche der Gastronomie, Vorflächen zu den Läden etc. bereits stark genutzt und belebt. Freischach stünde somit in Flächenkonkurrenz etwa zur stärkeren Begrünung des Platzes, welche von zahlreichen Seiten stärker eingefordert wurde. Falls sich doch noch Raum findet, ist für eine Umsetzung eine Festsetzung im Bebauungsplan nicht erforderlich.

Beschlussvorschlag:

Die Stellungnahme der Verwaltung wird gebilligt.

Abstimmungsergebnis ASU 02.12.2021: 12 : 0 Stimmen

Ö8, Schreiben vom 9.11.2020

Es wird beantragt, den Abstand der Bebauung zur Bahnlinie hin zu vergrößern. Es sollen in Zukunft Infrastrukturerweiterungen für z.B. den Fahrradschnellweg, den 4-gleisigen Ausbau der Bahnstrecke, Fußwege zum Gewerbegebiet, eine Feuerwehrezufahrt und auch Alternativen möglich bleiben. Außerdem wäre der geplante Kindergarten von Norden nur über den AHP zugänglich.

Zunächst ist grundsätzlich festzustellen, dass das private Grundstück bis direkt an das Bahngelände heranreicht, so dass öffentliche Nutzungen nicht ohne Weiteres dort geplant werden können. Gemäß Stellungnahme der DB AG vom 12.11.2020 wäre die Ausbaugrenze im Süden bei einem 4-gleisigen Ausbau identisch mit der Grenze eines 3-gleisigen Ausbaus. Das südliche Bestandsgleis würde sich dabei um ca. 75 cm nach Süden verschieben und käme ebenso wie eine erforderliche Lärmschutzwand auf dem Bahngrundstück zu liegen. Die Abstände der baulichen Anlagen müssen daher nicht vergrößert werden.

Gemäß der der Stadt vorliegenden Vorzugsvariante der Machbarkeitsstudie zum Radschnellweg ist der Radschnellweg auf der Nordseite der Bahn vorgesehen. Insbesondere ist der Anschluss an die Nachbarkommunen wichtig, weshalb die nördliche Wegführung die beste Variante darstellt. Ein Radschnellweg auf der Südseite der Bahn wäre im Bestand auf dem Planungsgrundstück zwar denkbar. Allerdings wäre eine „Süd-Trasse“ im weiteren Verlauf sowohl nach Westen als auch nach Osten mit erheblichen naturschutzfachlichen sowie auch eigentumsrechtlichen Eingriffen verbunden, so dass eine diesbezügliche Planung wenig realistisch scheint.

Die Zuwegung zum Kindergarten kann einerseits über den Platz selbst, andererseits über den bestehenden und den neu zu errichtenden Gehsteig entlang der Westseite der Josefstraße erfolgen. Gerade die Durchwegungsmöglichkeit des AHP zu erhalten war ein wichtiges Ziel bei der Planung. Dadurch werden zum einen potentielle Nutzer der Einrichtungen auf den Platz gezogen und zum anderen eine Anbindung des Gewerbegebietes geschaffen.

Brandschutztechnisch ist eine Zufahrt auf den Platz vorgesehen, gemäß Stellungnahme durch M&M Brandschutz Service GmbH genügt dies in Kombination mit gebäudeinternen Rettungen und dem geplanten Fluchttreppenhaus auf der Ostseite hinsichtlich Rettung im Brandfall. Der konkrete Nachweis der erforderlichen Rettungswege ist zusammen mit dem Bauantrag zu erbringen.

Weiter wird beantragt, die oberirdischen Stellplätze zu reduzieren und in Stellflächen für Lastenfahrräder umzuwandeln. Dies wird u.a. damit begründet, dass die Allinger Straße ein Mehr an Verkehr nicht verträgt. Das neue Ortszentrum solle möglichst zu Fuß und mit dem Fahrrad aufgesucht und Verkehrsflächen für das Fahrrad als Verkehrsmittel der Zukunft zur Verfügung gestellt werden

In Zusammenhang mit einem inzwischen vorliegenden Mobilitätskonzept werden die insgesamt vorgesehenen Pkw-Stellplätze erheblich reduziert, während gleichzeitig die Zahl der zu errichtenden Fahrradabstellplätze um rd. 70 % erhöht wird. Die oberirdischen Pkw-Stellplätze werden gegenüber dem heutigen Bestand (fast 100) durch die Planung auf 70 reduziert. Die Anzahl der oberirdischen Stellplätze beim Vollsortimenter stellt gemäß Auswirkungsanalyse der BBE Handelsberatung vom 15.4.2021 das Minimum dar, eine Unterbringung in einer Tiefgarage wird angesichts der nicht-großstädtischen Lage vom potentiellen Mieter abgelehnt (ergänzend wird auf die Ausführungen im Abschnitt „Vollsortimenter – Parkplatz und Eingangsbereich“ verwiesen). Auch ohne weitere

Reduzierung der oberirdischen Stellplätze sind nach dem Freiraumplan über 110 Fahrradabstellplätze auf dem Gelände eingeplant. Beispielsweise werden neben dem Eingang zum Lebensmittelvollsortimenter entlang der Allinger Straße genügend Rad-Abstellmöglichkeiten auch für Lastenfahrräder errichtet. Die Allinger Straße soll im Planungsgebiet mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 20 km/h gerade für Fahrräder sicherer gemacht werden.

Es werden Solaranlagen auf allen Dächern des AHP und mehr „Grün“ beantragt. Für den Klimaschutz und für das Mikroklima und die Aufenthaltsqualität sollten mehr Bäume und mehr „Grün“ als bisher geplant gepflanzt werden. Insgesamt sei die AHP-Planung zu dicht, zu hoch, vielleicht auch zu tief und lasse keinen Spielraum mehr offen für die Zukunft.

Die stärkere Begrünung des Platzes wird aufgegriffen. Mit dem neu vorgelegten Freiraumplan erhöht sich der Anteil der Begrünung umgerechnet auf 20 % (einschließlich möglicher Brunnen). Damit wird der Platz auch stärker begrünt, als dies bislang der Fall ist. Bis auf dem Bestandsgebäude werden auf allen Dachflächen einschließlich Technikgebäude Dachbegrünungen festgesetzt. Diese sind in einem Umfang von mindestens 2.100 m² zu errichten. Die Vorhabenträgerin wird zudem verpflichtet, auf mindestens 750 m² dieser Flächen Photovoltaikanlagen zu errichten. Die neu zu pflanzenden und in Teilbereichen zu erhaltenden Bäume erhalten durch den Bebauungsplan einen Schutzstatus, so dass die Eingrünung des Gebietes auf Dauer gesichert wird. Der zentrale Bereich in der Stadtmitte mit bester Anbindung an den ÖPNV ist besonders geeignet für eine Nachverdichtung.

Beschlussvorschlag:

Die Stellungnahme der Verwaltung wird gebilligt.

Abstimmungsergebnis ASU 02.12.2021: 12 : 0 Stimmen

Ö9, Schreiben vom 30.10.2020

Auf die Stellungnahme mit Unterschriftsliste wird verwiesen. Gerade im Hinblick auf den Klimawandel und die erforderliche radikale Reduktion der Treibhausgase wird der Stadtrat dringend gebeten, eindeutige und effektive Rahmenbedingungen für mehr Klimaschutz beim Vorhaben AHP im Bebauungsplan verbindlich festzulegen.

Mittels einer strategischen Umweltprüfung solle ermittelt werden, welche Emissionen an Treibhausgasen sowohl durch den Bau als auch den Betrieb zu erwarten sind.

Die durch den Betrieb der Gebäude (Warmwasser, Heizung und Kühlung) zu erwartenden Emissionen wurden als Teil des Energiekonzepts ermittelt; durch die Festlegung auf einen Ökogas-Tarif im Durchführungsvertrag wird hier zumindest bilanziell CO₂-Neutralität erreicht, bei gleichzeitig deutlich verringertem Energieeinsatz pro Quadratmeter (mindestens Energieeffizienzklasse B – inkl. Altbau – gegenüber Klasse F im Bestand).

Die Ermittlung der baubedingten Treibhausgasemissionen ist nicht möglich, da in einem Bebauungsplan mangels Rechtsgrundlage keine konkreten Baumaterialien festgesetzt werden können (s.

Stellungnahme Umweltbeirat). Es wird aber vorgeschlagen, in den Durchführungsvertrag eine Regelung aufzunehmen, wonach die Vorhabenträgerin nach Möglichkeit auf nachhaltige Baustoffe zurückgreifen und soweit wie möglich auch Materialien aus dem Bestand recyceln bzw. einer Wiederverwendung zuführen wird.

Direkter Klimaschutz:

Es wird ein zukunftsfähiges, CO₂-neutrales Energiekonzept z.B. mit Grundwasser-Wärmepumpen ohne fossile Brennstoffe gefordert.

Von Seiten der Vorhabenträgerin wurde inzwischen ein Energiekonzept vorgelegt, das u.a. Grundwasser-Wärmepumpen vorsieht. Zur weiteren Erläuterung wird auf den Abschnitt „Energiekonzept“ verwiesen. Die neuen Gebäude erfüllen – anders als der Bestand – die Vorgaben des Gebäudeenergiegesetzes, so dass insgesamt auch eine erhebliche Reduzierung des Energieverbrauchs erreicht werden kann.

Die Installation von Photovoltaik-Anlagen auf Flachdächern muss verbindlich festgelegt werden.

In den vorhabenbezogenen Bebauungsplan wird eine neue Festsetzung aufgenommen, wonach auf den Dachflächen der Gebäude 2, 5 und 7 eine Photovoltaik-Anlage mit insgesamt mindestens 750 m² Fläche zu installieren ist; dies wird auch über den Durchführungsvertrag abgesichert.

Die Bäume direkt an der Bahnlinie müssen erhalten werden (direkte Ersatzpflanzung bei Bruchgefahr, ggf. Rücknahme der Baulinie). Im Süden des Geländes müssen mehr Bäume erhalten werden (Reduzierung der Pkw-Stellplätze auf das absolut Notwendige).

Hinsichtlich des zu fällenden Baumbestandes wird auf den Abschnitt „Bäume“ verwiesen. Bei dem Pappelbestand würde auch ein Abrücken der Baugrenze nicht zu einem dauerhaften Erhalt führen; das Hauptkriterium ist hier die Verkehrssicherheit in Bezug auf die Bahnlinie. Aus diesem Grund wird die Fällung und Neupflanzung gemäß Bebauungsplanung weiterverfolgt. Die Ersatzpflanzungen werden wieder annähernd entlang der bisherigen Lage erfolgen, jedoch mit Bäumen, die ausgewachsen geringere Höhen erreichen; teilweise wird der Abstand zur Bahnlinie aber vergrößert. Im Süden des Gebietes können zwar nicht mehr Bäume am bisherigen Standort erhalten werden, aber ein Teil der Bäume wird durch Umpflanzen an einen anderen Standort erhalten. Dazu gehören insbesondere auch zwei Hainbuchen in der Grünfläche im Kreuzungsbereich. Insgesamt werden aber auf der Grünfläche entlang der Josefstraße 7 sowie entlang der Allinger Straße 12 neue Bäume gepflanzt.

Ersatz für die gefälltten Bäume sowie die bei Abriss Bau (Baustoffe!) und Nutzung emittierten Treibhausgase ist zu schaffen. Nach Einschätzung eines Fachmanns müssten pro Fällung 50 Bäume zum Ersatz gepflanzt werden; bei 60 zu fällenden Bäumen z.B. 3.000 Setzlinge.

Im Plangebiet werden über **60** Neupflanzungen realisiert. Auch wenn die zu fällenden Bäume nicht geschützt sind, hat die Vorhabenträgerin zusätzlich freiwillige Ersatzpflanzungen an geeigneter Stelle im Stadtgebiet angeboten. Dementsprechend wird die Pflanzung weiterer 35 Laubbäume nordwestlich des Plangebietes (auf Puchheimer Gemarkung) im Durchführungsvertrag vereinbart.

Die Zahl der zu fällenden Bäume wird damit in jedem Fall ausgeglichen, zumal keine kleinen Setzlinge, sondern Bäume mit einem Stammumfang von 20/25 cm bzw. 25/30 cm nachgepflanzt werden. Die Forderung einer Nachpflanzung von 1 : 50 Bäumen (die vermutlich von völlig anderen Rahmenbedingungen, nämlich einer forstlichen Pflanzung mit nachfolgender Ausdünnung, ausgeht) wird als nicht verhältnismäßig angesehen. Im Sinne der Gleichbehandlung müsste dann insbesondere auch für jeden anderen auf Privatflächen in Puchheim zu fällenden Baum (zumindest soweit er geschützt ist und eine Ersatzpflanzung gefordert werden kann) eine ebenso umfangreiche Ersatzpflanzung gefordert werden. Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass die gefälltten Bäume nicht einer Verarbeitung oder Nutzung zugeführt werden sollen, sondern möglichst weitgehend als Totholz in umliegende Bereiche eingebracht werden sollen.

Im Inneren des AHP sind Baumpflanzungen vorzunehmen (Schutz vor übermäßiger Aufheizung und weitere positive Effekte).

Die Begrünung des Platzes wird auf der Grundlage des neuen Freiraumplanes deutlich ausgeweitet werden. Für die dabei u.a. auch vorgesehenen Bäume bzw. Großsträucher wird durch die Anlage von erhöhten Pflanzflächen mit integrierten Sitzbereichen ein ausreichender Wurzelraum geschaffen, ohne mit erheblichem Mehraufwand und Mehrbeton Pflanzflächen in der Tiefgarage auszusparen.

Die Begrünung von festgelegten Wand- und verbleibenden Dachflächen wird gefordert.

Bisher waren über die Ziff. C.5.10 3 Fassadenbereiche zur Begrünung festgesetzt. Dies wird durch weitere Flächen ergänzt, z.B. sind die außenliegenden Fluchttreppenhäuser nunmehr ebenfalls zu begrünen.

Maßnahmen, die den Klimaschutz indirekt fördern

Die Gleichberechtigung von Auto-, Fahrrad- und öffentlichem Verkehr soll zugrunde gelegt werden, womit weniger Pkw-Parkplätze zugunsten von Fahrradabstellplätzen direkt am Eingang, Flächen für Lastenfahrräder und Abstellplätze im Innenbereich vorgesehen werden können (Kundenfahrräder nicht in die Tiefgarage).

Durch das neue Mobilitätskonzept wird die Gleichberechtigung der verschiedenen Mobilitätsformen gefördert. Bei Umsetzung des Konzepts werden die Pkw-Stellplätze erheblich reduziert, während die Fahrradabstellplätze zur Unterstützung des nichtmotorisierten Verkehrs erheblich ausgeweitet werden müssen. Auf den Abschnitt „Mobilitätskonzept und Stellplatzreduzierung“ wird ergänzend verwiesen. Die Fahrradabstellplätze für die Bewohner werden analog zum Bebauungsplan Stadtmitte deutlich über das Maß der aktuell gültigen Fahrradabstellplatzsatzung der Stadt hinaus auf 1,25 Stellplätze / Zimmer und zusätzlich 0,33 Lastenradabstellplätze/WE erhöht. Im Freiraumplan sind über 100 Fahrradstellplätze vorgesehen; diese dienen überwiegend den Läden, der Gastronomie und dem Hotel. Eine Unterbringung der Kundenparkplätze in der Tiefgarage ist nicht vorgesehen. Mit der Festsetzung C.4.3 wurde explizit die Möglichkeit eingeräumt, auch außerhalb dafür zeichnerisch vorgemerkter Flächen Fahrradstellplätze einzurichten und zu überdachen (außer in

den festgesetzten Grünflächen). Damit können auch Fahrradabstellplätze auf dem Platz eingerichtet werden. Neben den PKW-Stellplätzen werden auch zahlreiche Fahrradstellplätze in direktem Bezug zum Eingang des Lebensmittelmarkts entlang der Allinger Straße errichtet.

Der Fußgänger- und Radverkehr auf der Allinger Straße als Hauptverbindung Nord – Süd darf nicht behindert oder neuen Risiken ausgesetzt werden. An der Kreuzung Allinger/Josefstraße darf kein neuer Risikoschwerpunkt entstehen.

Die Allinger Straße soll künftig im Bereich des Planungsgebiets als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 20 km/h gerade für Fahrräder sicherer gemacht werden. Dabei ist die Zufahrt zum Bahnhof gerade für die zahlreichen Buslinien durchgängig zu erhalten. Im Kreuzungsbereich zur Josefstraße sollen die Querungsbereiche für Fußgänger und Radfahrer optisch hervorgehoben werden. Durch die vorgesehene Entfernung des Hügels nordöstlich der Kreuzung wird dort auch eine Verbesserung der Sichtbeziehungen in die Allinger Straße erzielt werden.

Eine neue Unterführung darf nicht für den allgemeinen Pkw-Verkehr vorgesehen werden, sondern nur für den Radverkehr und ggf. für Shuttleangebote oder ähnliches.

Die Querung der Bahnlinie zwischen Josef- und Lußstraße ist nicht Bestandteil der Planung und soll nicht mit der Planung realisiert werden. Die Stadt sichert lediglich mit dem Bebauungsplan die Fläche, da die Trasse im Flächennutzungsplan enthalten ist. Sollte die Unterführung in der Zukunft konkreter in Betracht gezogen werden, sind hierfür eingehende Untersuchungen erforderlich.

Es ist festzustellen bzw. ggf. zu veranlassen, dass ein eventueller 4-gleisiger Ausbau der Bahnlinie durch das Projekt nicht blockiert wird.

Gemäß Stellungnahme der DB AG vom 12.11.2020 wäre die Ausbaugrenze im Süden bei einem 4-gleisigen Ausbau identisch mit der Grenze eines 3-gleisigen Ausbaus. Das südliche Bestandsgleis würde sich dabei um ca. 75 cm nach Süden verschieben und käme ebenso wie eine erforderliche Lärmschutzwand auf dem Bahngrundstück zu liegen. Somit wird weder ein dreigleisiger noch ein viergleisiger Ausbau durch die Planung blockiert.

Beschlussvorschlag:

Die Stellungnahme der Verwaltung wird gebilligt.

Abstimmungsergebnis ASU 02.12.2021: 12 : 0 Stimmen

Ö9a, Schreiben vom 03.11.2020:

Hinsichtlich der inhaltlich im Wesentlichen gleichen Punkte wird auf die erste Stellungnahme Ö9 verwiesen. Es wird ein zukunftsfähiges und lebenswertes Zentrum mit Pflanzen und Bäumen, Aufenthalts- und Bewegungsflächen und keine massive 70er-Jahre Betonplatte zwischen 25 und 19 Meter hohen Wänden im Herzen von Puchheim gewünscht.

Ein zukunftsfähiges und lebenswertes Zentrum ist auch das Ziel der Stadt. Beim Alois-Harbeck-Platz handelt es sich um einen Kernbereich des Zentrums. Aus diesem Grund und der besonders

guten ÖPNV-Anbindung und daher günstigen Lage für eine nichtmotorisierte Verkehrsmittelwahl ist hier eine Nachverdichtung vorgesehen. Solche vorrangigen Innenentwicklungen dienen dabei auch einer Schonung weiterer Flächen. Gerade wegen der Schaffung von Aufenthalts- und Bewegungsflächen wird der Platz erhalten und per Dienstbarkeit auch für eine Nutzung durch die Öffentlichkeit gesichert.

Es wird ergänzend vorgebracht, dass die Anzahl der PKW-Stellplätze auf das gesetzlich vorgegebene Maß zu reduzieren, Stellplätze für Elektroautos und Überdachungen für Fahrradstellplätze vorzusehen sind.

Mit dem Mobilitätskonzept, auf das bereits verwiesen wurde, wird die Anzahl der Stellplätze insgesamt gesehen unter die Vorgaben der städtischen Stellplatzsatzung in Verbindung mit den Richtzahlen auf der Grundlage der Garagen- und Stellplatzverordnung verringert. Die Einrichtung von Stellplätzen mit Lademöglichkeiten für Elektroautos wurde darin ebenfalls berücksichtigt. Eine Überdachung der oberirdischen Fahrradstellplätze ist im nördlichen Bereich eingeplant. Auf die Beratung hinsichtlich weiterer Überdachungsmöglichkeiten wird verwiesen.

Ergänzend zur Begrünung wird auch die Anlage von Wasserflächen auf dem AHP gefordert sowie eine weitere Begrünung mit bienenfreundlichen Flächen und Insektenhotels.

Auf dem Platz ist wieder ein Brunnen vorgesehen; dies wird im Freiraumplan dargestellt. Bei der Anlage der festgesetzten Grünflächen ist weitgehend eine naturnahe Bepflanzung angestrebt (ausgenommen z.B. intensiv genutzte Spielplatzbereiche), dazu gehören heimische Gehölze, blütenreiche Wiesen und eine extensive Dachbegrünung. Für die Festsetzung von Insektenhotels ist ein Bebauungsplan nicht geeignet. Bei den Pflanzinseln auf dem Platz stehen gestalterische Aspekte im Vordergrund, um den Platz möglichst attraktiv zu machen und den gewünschten Belebungsseffekt zu erzielen. Die Vorhabenträgerin wird gebeten, den Wunsch nach insektenfreundlicher Bepflanzung dabei zu berücksichtigen.

Beschlussvorschlag:

Die Stellungnahme der Verwaltung wird gebilligt.

Abstimmungsergebnis ASU 02.12.2021: 12 : 0 Stimmen

Ö 10, Schreiben vom 02.11.2020

Es wird nachgefragt, ob die Eigentümerin des Grundstücks die angebliche Forderung der Bahn, dass die Pappeln entlang der Bahn zu fällen sind, nachgewiesen hat.

Zu dem Pappelbestand kann direkt auf die zur Planung eingeholte Stellungnahme der Bahn verwiesen werden. Danach müssen bestehende Anpflanzungen angepasst oder beseitigt werden, wenn von ihnen Beeinträchtigungen des Eisenbahnbetriebs und der Verkehrssicherheit ausgehen können. Zusammen mit dem vorliegenden Baumgutachten, dem Zustand, Alter und Höhe der Pappeln und Nichteinhaltung des von der Bahn geforderten Mindestabstandes (Endwuchshöhe plus 2,50 m), wäre auch ohne Verwirklichung der Baumaßnahme ein Erhalt der Pappeln nicht möglich.

Zu den Ausführungen, dass die Umweltverträglichkeitsprüfung des Projektes umgangen wurde, weil ein privates Grundstück in den Planungsumgriff einbezogen wurde, können die Fragen wie folgt beantwortet werden:

Die UVP-Pflicht wurde nicht durch Einbezug eines privaten Grundstückes umgangen. Zum einen handelt es sich mit Ausnahme der öffentlichen Verkehrsflächen beim Plangebiet insgesamt um private Grundstücksflächen. Zum anderen umfasste auch das bisherige Plangebiet des Bebauungsplanes Nr. 9 bereits Flächen nördlich der Josefstraße. Außerdem ist für keine der vorgesehenen Nutzungen nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchzuführen; die Grundstücksfläche ist hierfür nicht maßgebend. Für die geplante Nutzung Hotel (keine UVP-Pflicht unter 200 Gästezimmer – hier max. 120) und Supermarkt (UVP-Pflicht erst ab 5.000 m² Geschossfläche – hier unter 2.000 m²) in der geplanten Größenordnung wurde eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls gemäß § 7 Abs. 1 UVPG durchgeführt, die der Begründung als Anlage beiliegt (Stand 15.01.2020). Da diese Vorprüfung nicht zu dem Ergebnis kam, dass eine UVP durchzuführen ist, wurde auf diese verzichtet. Da sich die rechtliche Situation nicht verändert hat, ist auch ein Nachholen der Umweltprüfung nicht erforderlich. Zudem unterliegt ein Bebauungsplan der Innenentwicklung keiner Pflicht zur Erstellung eines Umweltberichtes, allerdings wurden relevante Umweltaspekte im Rahmen der Begründung dargelegt und erläutert, s. u.a. Kap. 4, 5 und 6.1 auch bzgl. Grünordnung, Artenschutz, Immissionschutz, Verkehr, Hochwasserschutz etc.

Zu den Fragen, welche Pläne derzeit zur Verwirklichung der Unterführung bestehen, in welchem Zeitrahmen diese umgesetzt werden und für welche Verkehrsmittel diese tauglich werden soll, können folgende Informationen gegeben werden:

Die Querung der Bahnlinie zwischen Josef- und Lußstraße wurde auf der Grundlage der Darstellung im seit 1998 wirksamen Flächennutzungsplan als freizuhaltende Trasse in den Bebauungsplan aufgenommen. Eine Umsetzung dieser Unterführung ist nicht Bestandteil der Planung; sie ist für die Umsetzung des Vorhabens nicht erforderlich. Die Stadt hat mit dem Bebauungsplan nur eine grundsätzliche Sicherung des Grundstücks vorgesehen. Einen Zeitrahmen für die Umsetzung der Unterführung gibt es nicht. Falls die Stadt in der Zukunft den Bau einer Unterführung näher erwägt, wäre zu auch zu untersuchen, welche Verkehrsmittel diese nutzen sollen.

Beschlussvorschlag:

Die Stellungnahme der Verwaltung wird gebilligt.

Abstimmungsergebnis ASU 02.12.2021: 12 : 0 Stimmen

Ö 11, Mail vom 17.11.2020

Es wird dringend darum gebeten, einen Bioladen bei den Planungen zu berücksichtigen.

Die Frage hinsichtlich eines Biomarktes wurde an die Vorgabenträgerin weitergegeben. Diese gibt hierzu folgende Informationen: Es gab Bemühungen seitens der Vorhabenträgerin, einen Biomarkt anzusiedeln. Die einschlägigen Biomarkt-Ketten benötigen nach eigener Aussage jedoch einen integrierten Standort mit einem anderen „Frequenzbringer“, um sich halten zu können. Für einen

Vollsortimenter und einen Biomarkt sind die vorhandenen Flächen jedoch nicht ausreichend. Aus diesem Grund wird darauf geachtet, dass dieser ein großes Angebot an Bio-Lebensmitteln bereitstellt. Lokale Produzenten von Bioprodukten werden aber bei der Miete der Ladenflächen auf dem Platz bevorzugt. Der geplante Lebensmittelmarkt, der ohnehin konzeptgemäß über eine Teilfläche mit Biolebensmitteln verfügen wird, ist aufgrund der Konzeption zukunftsfähig.

Im Hinblick auf den Bebauungsplan ist festzustellen, dass dieser einen Rahmen für die Nutzungen vorgeben soll. Die Begrenzung auf ein einziges Fachsortiment des Einzelhandels wird zudem nicht als zweckmäßig angesehen. Ein Biomarkt als Vollsortimenter wäre auf der Grundlage des Bebauungsplanes ebenfalls zulässig.

Beschlussvorschlag:

Die Stellungnahme der Verwaltung wird gebilligt.

Abstimmungsergebnis ASU 02.12.2021: 12 : 0 Stimmen

REWE Group, Schreiben vom 29.10.2020

Die Rewe Group bringt als Betreiber des Rewe-Supermarktes in der Siemensstraße und des Penny-Lebensmitteldiscounters in der Adenauerstraße Einwände gegen die Planung in Bezug auf die Ansiedlung des Vollsortimenters vor. Mit Verweis auf das beigegefügte Gutachten wird u.a. ausgeführt, dass die geplante Neuansiedlung die wirtschaftliche Tragfähigkeit des Penny-Nahversorgungsstandorts gefährdet, was zu einer Aufgabe dieses Standorts führen würde. Auch eine Beeinträchtigung der Anbieter im Ortszentrum (v. a. AEZ) könne nicht ausgeschlossen werden, wodurch zentrale Versorgungsbereiche der Puchheimer Innenstadt erheblich beeinträchtigt und geschwächt würden. Somit seien städtebauliche Auswirkungen im Sinne des § 11 Abs. 3 BauNVO auf die integrierte Nahversorgung zu erwarten.

Zur Überprüfung und fachlichen Einschätzung dieser Einwände wurde eine weitere Untersuchung in Auftrag gegeben. Auf die „Auswirkungsanalyse für ein Planvorhaben am Alois-Harbeck-Platz in Puchheim-Bahnhof“ durch die BBE Handelsberatung GmbH vom 15.4.2021 wird verwiesen. Hier wird differenziert auf die Umsatzabschöpfung und die unterschiedlichen Preis- und Warenelemente von dem Vollsortimenter und dem Penny-Markt in der Adenauerstraße eingegangen. Für diesen wird ein weiterhin genügendes Kaufkraftpotential dargestellt. Dies wird insbesondere mit den unterschiedlichen Typen der Einkaufsmärkte begründet. Ein ebenfalls ausreichendes Kaufkraftpotenzial verbleibt der Analyse zufolge bei den weiteren Nahversorgungsstandorten in Puchheim und den Nachbargemeinden. Entfernung, psychologische und für den PKW-Verkehr auch tatsächliche Barrieren durch die Bahnlinie bedingen eine nur geringfügige Interferenz mit den weiteren Standorten des Lebensmitteleinzelhandels.

Beschlussvorschlag:

An der Ansiedlung eines Vollsortimenters am Alois-Harbeck-Platz wird festgehalten.

Abstimmungsergebnis ASU 02.12.2021: 12 : 0 Stimmen

D) Weiteres Verfahren

Nach Abwägung der einzelnen Stellungnahmen muss zunächst der Bebauungsplanentwurf an die Einzelbeschlüsse angepasst werden. Anschließend kann der Billigungsbeschluss zum geänderten Bebauungsplanentwurf einschließlich Vorhaben- und Erschließungsplan gefasst werden.

Ein wesentlicher Bestandteil des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes ist der Durchführungsvertrag, mit dem die konkrete Umsetzung des Vorhabens und die wesentlichen Verpflichtungen der Vorhabenträgerin fixiert werden. Dieser wurde auf Basis der Grundlagenvereinbarung vom 09.10.2019 erarbeitet und angepasst an die Detailplanung fortentwickelt. Die endgültige Abstimmung des Durchführungsvertrages mit dem Stadtrat und der anschließende Vertragsabschluss ist Voraussetzung für die Weiterführung des Verfahrens.

Erst wenn der Durchführungsvertrag abgeschlossen ist, kann der nächste Verfahrensschritt erfolgen und zwar die öffentliche Auslegung gem. § 3 Abs. 2 BauGB und die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 2 BauGB.

Aufgrund der weiterhin bestehenden Pandemielage und der damit verbundenen begrenzten Zugänglichkeit wird vorgeschlagen, die öffentliche Auslegung wie schon die frühzeitige Beteiligung auf der Grundlage des Planungssicherungsgesetzes (PlanSiG) durchzuführen. Dabei erfolgen die Bekanntmachung und die öffentliche Auslegung durch eine Veröffentlichung im Internet. Parallel dazu wird die Beteiligung auch in analoger Form durch eine Auslegung im Rathaus zu den Öffnungszeiten und nach Terminvereinbarung durchgeführt.

Finanzierung

Kostentragung der vorhabenbezogenen Aufwendungen durch die Vorhabenträgerin gemäß Grundlagenvereinbarung; weitergehende Regelungen im Durchführungsvertrag.

Beiräte, Referent/in

Die Referent:innen für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr wurden im Vorfeld informiert und beteiligt.

Vorhergehende Beschlüsse

Einleitungs- und Aufstellungsbeschluss ASU 10.12.2019 (2019/1055)

Beratung zum Verkehrs- und Erschließungskonzept ASU 18.02.2020 (2020/1095)

Grundsätzliche Billigung des Plankonzeptes ASU 02.07.2020 (2020/0056)

Anlagen:

Bebauungsplan-9VB-A3-A4-Entwurf für Fassung 25.01.2022

Bebauungsplan-9VB-A3-4-Entwurf-für Fassung 211202

Freiraumplan-AHP_LP2_Lageplan_M500_DIN A1- neue Version kommt noch