



GEMEINDE POING

BEGRÜNDUNG

**Zum Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 51.6
„Ortsmitte Poing, südlich der Bahn (südlich der Bahnhofstraße)“**

Fassung: 27.10.2022

Planverfasser: DRAGOMIR STADTPLANUNG GmbH
Nymphenburger Straße 29
80335 München

Bearbeitung: Dipl.-Ing. Christine Ohlen
M.Sc. Biodiversität und Umweltbildung Sophie Jürgens

Inhaltsverzeichnis

1	Anlass der Planung	4
2	Verfahrensart	4
3	Bestandsaufnahme und Bewertung	4
3.1	Lage und Größe des Planungsgebietes, Eigentumsverhältnisse.....	4
3.2	Planungsrechtliche Voraussetzungen	5
3.3	Bestehende städtebauliche und landschaftliche Situation	7
3.4	Grünordnerische Grundlagen	8
3.5	Artenschutz	10
3.6	Denkmalschutz	11
3.7	Verkehr und Erschließung.....	11
3.8	Ver- und Entsorgung	12
3.9	Soziale Infrastruktur.....	12
3.10	Vorbelastungen.....	13
4	Ziele des Bebauungsplanes	13
4.1	Städtebau	13
4.2	Grünordnung	14
5	Planungskonzept.....	14
5.1	Städtebauliches Konzept	14
5.2	Art der baulichen Nutzung.....	16
5.3	Maß der baulichen Nutzung.....	16
5.4	Höhenentwicklung und Bauweise	17
5.5	Überbaubare Grundstücksfläche und Nebenanlagen	18
5.6	Dachgestaltung und Dachaufbauten	19
5.7	Stellplätze und Tiefgaragen, Zu- und Ausfahrtsbereiche	19
5.8	Abstandsflächen.....	20
5.9	Einfriedungen.....	20
5.10	Werbeanlagen	20
5.11	Abgrabungen und Aufschüttungen.....	20

5.12	Grünordnungskonzept.....	20
5.13	Artenschutz	21
5.14	Naturschutzfachlicher Ausgleich gem. § 13a Abs. 2 Nr. 4 BauGB:	23
5.15	Klimaschutz und Klimaanpassung.....	23
5.16	Verkehrskonzept	23
5.17	Schallschutzkonzept.....	23
6	Auswirkungen der Planung	24
6.1	Städtebau	24
6.2	Grünordnung (Umweltbelange nach § 1 Abs. 6 Nr. 7a), c) und d) BauGB) ...	24
6.3	Verkehr und Erschließung.....	25

1 Anlass der Planung

Die Gemeinde Poing hatte bereits 1996 die Überplanung der Ortsmitte nördlich und südlich der Bahngleise geplant. Aufgrund der ungeklärten Altlastensituation sowie der damals noch laufenden Planung zur Schaffung einer Bahnunterführung konnte der Bebauungsplan vorerst nur für die Flächen nördlich der Bahn aufgestellt werden.

Nachdem nun die Planungen sowie der Bau der Bahnunterführung abgeschlossen sind, kann auch die Bauleitplanung für den Bereich südlich der Bahn, einschließlich der Flächen südlich der Bahnhofstraße, fortgesetzt werden. Der Plan für das Vorhaben „Barrierefreier Ausbau des Haltepunktes (HPs) Poing und Neubau einer Eisenbahnunterführung km 16,419 Neue Ortsmitte Poing“ wurde in einem Planfeststellungsbeschluss festgestellt.

Der Gemeinderat Poing hat entsprechend am 21.03.2019 in seiner Sitzung beschlossen den Bebauungsplan „Ortsmitte Poing, südlich der Bahn (nördlich und südlich der Bahnhofstraße)“ aufzustellen, um die bauliche Entwicklung des Bahnhofsbereiches zu steuern. Dazu soll ein Mischgebiet festgesetzt werden. Gleichzeitig wurde der Erlass einer Veränderungssperre für diesen Bereich beschlossen.

Zwischenzeitlich wurden verschiedene Konzepte entwickelt, die die Grundlage für den Bebauungsplan bilden sollten.

Nachdem die Bahn die Flächen nördlich der Bahnhofstraße derzeit nicht freigestellt werden, wird der Geltungsbereich verkleinert und vorerst hauptsächlich für die Flächen südlich der Bahnhofstraße neues Baurecht geschaffen.

2 Verfahrensart

Der Bebauungsplan soll als Bebauungsplan der Innenentwicklung gemäß §13 a BauGB - Innenentwicklung aufgestellt werden.

Für das Gebiet besteht bereits ein Bebauungsplan. Des Weiteren werden durch das Vorhaben keine Gebiete nach § 1 Abs. 6 Nr. 7 b) BauGB (Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung (FFH) und der Europäischen Vogelschutzgebiete) beeinträchtigt.

Die Änderung des Bebauungsplanes wird im beschleunigten Verfahren gemäß § 13 a BauGB mit der Konsequenz durchgeführt, dass von der frühzeitigen Unterrichtung der Öffentlichkeit und der Behörden und Träger öffentlicher Belange nach § 3 Abs. 1 und § 4 Abs. 1 BauGB abgesehen werden kann. Ebenso wird von der Durchführung einer Umweltprüfung mit Umweltbericht abgesehen sowie von der Anwendung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung.

Die entgegenstehende Darstellung als private Grünfläche im Flächennutzungsplan kann gem. §13 a Abs. 2 Nr. 2 BauGB im beschleunigten Verfahren im Wege der Berichtigung angepasst werden, ohne dass ein entsprechendes Änderungsverfahren durchgeführt werden muss.

3 Bestandsaufnahme und Bewertung

3.1 Lage und Größe des Planungsgebietes, Eigentumsverhältnisse

Das Planungsgebiet befindet sich in der Ortsmitte von Poing, entlang der Bahnhofstraße, die sich wiederum südlich der S-Bahngleise der Strecke S2 München-Erding befindet.

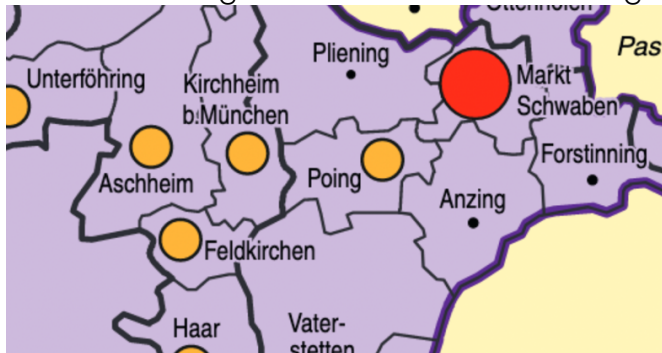
Es umfasst die Grundstücke 378, 378/2, 378/3, 378/4, 378/5, 378/7, 378/9, 378/10, 378/11, 379/2, 380/2, 380/4, 380/26, 384/8, 384/22, 384/23, die sich alle in privatem Eigentum befinden. Zudem ist ein Teil der Bahnhofstraße im Geltungsbereich aufgenommen (Flnr: 684/8).

Die Größe des Geltungsbereiches beträgt ca. 1,5 ha.

3.2 Planungsrechtliche Voraussetzungen

3.2.1 Regionalplan

Für die Gemeinde Poing gilt der Regionalplan der Planungsregion 14 „Region München“. In seiner 2019 aktualisierten Fassung ist die Gemeinde Poing als „Grundzentrum“ im Verdichtungsraum (Stadt- und Umlandbereich) Münchens dargestellt. Sie soll die Bevölkerung ihres Nahbereichs mit Gütern und Dienstleistungen des Grundbedarfs in zumutbarer Erreichbarkeit versorgen. Nach Karte 2 des Regionalplans liegt das Planungsgebiet im Hauptsiedlungsbereich der Gemeinde Poing und ist somit für eine Siedlungsentwicklung vorgesehen.



Ziele des Regionalplans

- Grundzentrum
- Zentrale Doppelorte sind durch Verbindungslinien gekennzeichnet

Nachrichtliche Wiedergabe staatlicher Planungsziele

(Quelle: Landesentwicklungsprogramm Bayern 2018)

- Metropole
- Oberzentrum
- Mittelzentrum
- Zentrale Doppelorte sind durch Verbindungslinien gekennzeichnet
- Grenze der Region
- Verdichtungsraum
- Allgemeiner ländlicher Raum
- ||||| Raum mit besonderem Handlungsbedarf (Einzelgemeinde)

Abbildung 1: Auszug aus dem Regionalplan 12: München; Karte 1 Raumstruktur

3.2.2 Flächennutzungsplan mit integriertem Landschaftsplan

Im Flächennutzungsplan der Gemeinde Poing (Stand 01.02.1984) sind die Flächen des Planungsgebietes als Mischgebiet dargestellt. Da die Nutzung fortgeführt werden soll, ist keine Änderung des Flächennutzungsplans nötig.

Südlich und nördlich der Bahnlinie sind liegen Grünflächen. Die südliche davon grenzt an das Planungsgebiet an.

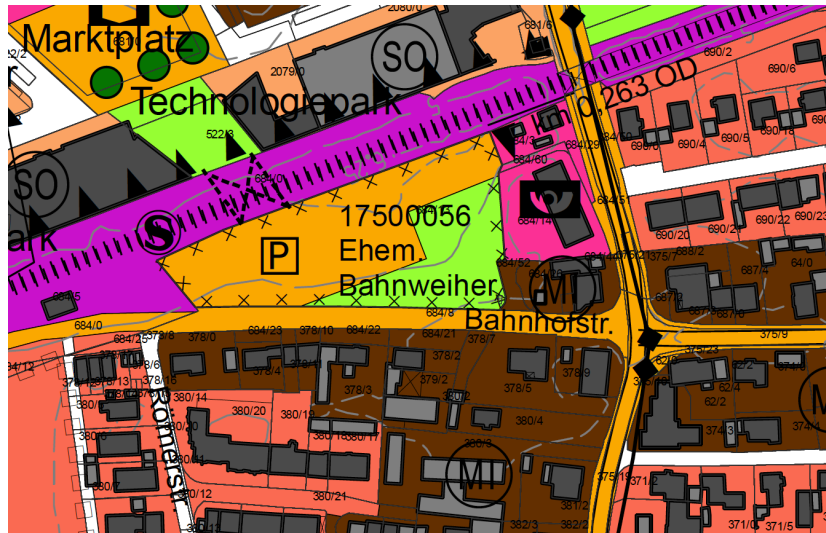


Abbildung 2: Auszug aus dem Flächennutzungsplan der Gemeinde Poing

3.2.3 Sonstige Pläne nach § 1 Abs. 6 Nr. 7g BauGB, insbesondere des Wasser-, Abfall- und Immissionsschutzrechts

Im Planungsgebiet kommen keine Belange des Umweltschutzes im Rahmen des Landschaftsplanes zum Liegen.

Darüber hinaus liegen für Pläne des Wasser-, Immissions- und Abfallrecht nach derzeitigem Kenntnisstand keine Aussagen vor.

3.2.4 Geltende Bebauungspläne

Für das Planungsgebiet liegt nur teilweise bereits Baurecht vor.

Die Grundstücke angrenzend an die Neufarner Straße, südlich der Bahnhofstraße befinden sich im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr.23, in dem ein Mischgebiet mit einer GRZ von 0,4 und einer zwingenden Geschossigkeit von III festgesetzt wurde.

Der Bebauungsplan Nr.51 „Neue Ortsmitte – Teilbereich nördlich der Bahnlinie“ umfasst alle Grundstücke, die sich nördlich der S-Bahnstrecke befinden. Dennoch sind auch die südlichen Grundstücke mit Festsetzungen versehen, sie befinden sich allerdings nicht im Geltungsbereich des Bebauungsplans und haben daher keine rechtliche Bindung. Dennoch ist festzuhalten, dass für den Bereich südlich der Bahnhofstraße als Nutzung ein Mischgebiet vorgesehen ist.

3.2.5 Planungsrechtliche Beurteilung

Im Umgriff des Bebauungsplans befinden sich nur an der Neufarner Straße ein rechtswirksamer Bebauungsplan. Aus diesem Grund erfolgt die übrige planungsrechtliche Beurteilung der Grundstücke im Planungsgebiet bislang ausschließlich nach §34 BauGB.

Der Planungsumgriff stellt sich dabei weit überwiegend als planungsrechtliche Innenbereichslage dar.

Im Bereich des rechtswirksamen Bebauungsplanes richtet sich die planungsrechtliche Beurteilung nach § 30 BauGB.

Da durch den Bebauungsplan ein Altort mit Bestandsbebauung überplant wird, werden die Belange vieler Privateigentümer*innen betroffen. Um über den Bebauungsplan das Maß der baulichen Nutzung festzusetzen, ist die Ermittlung des Baurechtes als Grundlage erforderlich. Dazu wurde eine umfangreiche

Bauaktenrecherche durchgeführt, um den Genehmigungsstand der privaten Grundstücke im Geltungsbereich zu erfassen.

Dabei wurde zunächst geprüft, für welche Hauptgebäude und/ oder Nebenanlagen Baugenehmigungen vorliegen.

In diesem Zusammenhang wurden die genehmigten Grundflächen bzw. die aus dem Bestand ableitbaren Grundflächenzahlen gem. §§19 Abs. 2 und 4 BauNVO sowie zur Steuerung der Höhenentwicklung die genehmigten Wand- und Firsthöhen ermittelt.

Die Ermittlung des bestehenden Baurechts diente zudem dazu, etwaige Planungsschadenansprüche in der Abwägung berücksichtigen zu können.

Dabei wurde auch geprüft, ob das bestehende Baurecht bereits ausgeschöpft wurde. Parallel wurde die realisierte Grundfläche aus dem Kataster und Luftbild ermittelt und mit dem genehmigten Baurecht verglichen.

Zum Teil konnten die benötigten Informationen z.B. zur Höhenentwicklung direkt aus dem Genehmigungsbescheid entnommen werden, zum Teil wurden diese aus den Bauantragsplänen herausgemessen.

3.2.6 Relevante Satzungen und Verordnungen

Soweit im Rahmen dieses Bebauungsplanes nichts Abweichendes geregelt ist, gelten die kommunalen Satzungen uneingeschränkt (Stellplatzsatzung, Baumschutzverordnung, Einfriedungssatzung, Satzung über Zulässigkeit und Gestaltung von Dachgauben, Entwässerungssatzung) in der zum Zeitpunkt des Bauantrages jeweils gültigen Fassung.

3.2.7 Erhaltungsziele und Schutzzweck der Natura 2000-Gebiete im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes

Im Planungsgebiet und der unmittelbaren Umgebung liegen keine Flächen vor, die als Natura 2000-Gebiete ausgewiesen sind.

3.3 Bestehende städtebauliche und landschaftliche Situation

Das Planungsgebiet befindet sich in der Poinger Ortsmitte, die durch verschiedene Nutzungen, Baustrukturen und Erschließungsadern geprägt ist. Hier zu finden ist die S-Bahntrasse München-Erding, die den Ort in zwei Teile trennt. Die neu gebaute Unterführung verbindet die zwei Ortsteile, soll verschiedene Nutzungen miteinander verbinden und führt direkt auf das Planungsgebiet zu. So sind hier ein Einkaufszentrum, Marktplatz, verschiedene gewerbliche Nutzungen sowie ein Parkhaus nördlich der Bahn und gewerbliche Nutzungen südlich der Bahn in Weiterführung der Rathausstraße angesiedelt. Die Bebauung ist nördlich der Bahntrasse durch massive Baukörper geprägt, südlich der Bahntrasse eher kleinteilig.

Direkt nördlich an das Planungsgebiet angrenzend befindet sich das ehemalige Bahnhofsgebäude mit angrenzender Buswendeschleife. Zusätzlich sind dort mehrere Stellplätze für Fahrräder situiert. Östlich der derzeitigen Buswendeschleife befindet sich die neue Bahnunterführung, daran östlich anschließend Gebäude. Die Unterführung bildet die direkte Verbindung in die Ortsteile des nördlichen Poing. Im Mittelpunkt ist eine kleine Grünanlage, die als Standort für ein Mahnmal dient. Der straßenbegleitende Baumbestand in der Bahnhofstraße wertet die angrenzenden Freiflächen auf. Südlich des Planungsgebiets befinden sich vor allem Wohngebäude in Geschossbauweise, entlang der Neufarner Straße gemischte Nutzungen. Einen Hochpunkt innerhalb des bebauten Gebiets bildet ein Lagerhaus, das dadurch deutlich hervorsteht.

Das Planungsgebiet selbst besteht vorwiegend aus einer Bebauung mit Einzelhäusern, teilweise in geschlossener Bauweise mit vereinzelt gewerblichen Nutzungen. Die Gebäude sind zwei bis drei-geschossig und mit Satteldächern versehen. Die privaten Freiflächen befinden sich sowohl zur Straßenseite als auch im rückwärtigen Bereich. Im westlichen Bereich bilden die Gebäude eine geschlossene Linie, nach Osten wird die Lage der Gebäude ungeordneter. Hier befinden sich verschiedene Nutzungen nebeneinander und es sind deutlich mehr versiegelte Flächen vorhanden. Etwa 50 m westlich des Planungsgebiet, getrennt durch eine Häuserreihe, schließen landwirtschaftlich genutzte Freiflächen an den Siedlungsraum an.

3.4 Grünordnerische Grundlagen

Lage und Topographie

Der Geländeverlauf im südlichen Bereich des Planungsgebiets an der Bahnhofstraße stellt sich als weitgehend eben dar und liegt bei ca. 515 m ü. NHN.

Naturraum

Das Planungsgebiet liegt im Naturraum Unterbayerisches Hügelland und Isar-Inn-Schotterplatten der Münchener Ebene.

Boden

Im Zuge der Planung des barrierefreien Ausbaus der S-Bahn-Station Poing wurde 2015 eine Baugrunderkundung sowie die Ausarbeitung eines Baugrund- und Gründungsgutachtens mit abfallrechtlicher Bewertung durchgeführt. Die S-Bahn-Station Poing liegt ca. 50 m nordwestlich des Planungsgebiets. Insgesamt wurden im Bereich der Außenbahnsteige, Treppen, Aufzüge sowie der Zuwegungen 10 Bohrsondierungen vorgenommen. Der Boden ist geprägt durch sandigen Kies und Schotter, welche durch würmeiszeitliche Niederterrassen und Spätglazialterrassen geprägt ist. Laut Baugrund- und Gründungsgutachten seien ausgeprägte Auffüllungen im Bereich des Baufelds der neuen Bahnunterführung vorhanden, die eine Mächtigkeit von 1,1 m bis 3,0 m aufweisen. Die Sondierungen kamen zu dem Ergebnis, dass es sich dabei fast ausschließlich um Kiese mit variierenden sandigen und teils schluffigen Nebenanteilen handelt. Stein- und Gerölleinlagerungen sind möglich. Zudem sind mit großer Wahrscheinlichkeit Bohr- und Rammhindernisse in Form von Gerölllagen und ggf. Blöcken anzutreffen. Die Auffüllungen unter 1,2 m unter GOK sind mitteldicht bis (sehr) dicht gelagert. In Tiefen von ca. 3,7 m und 4,9 m deuten die Ergebnisse auf eine (sehr) dichte Lagerung, zunehmende Grobkies / Grobschotteranteile und verbackene Horizonte innerhalb der Terrassenablagerungen hin.

Das Planungsgebiet weist einen Versiegelungsgrad von insgesamt ca. 0,6 auf.

Wasserhaushalt

Im Planungsgebiet sind keine oberirdischen Gewässer vorhanden.

Die unter dem Punkt „Boden“ genannte Baugrunderkundung von 2015 befasste sich auch mit den vor Ort vorhandenen Grundwasserverhältnissen. Aufgrund der hohen Widerstände, während der Bohr- und Rammsondierungen konnten diese jedoch nicht bis zur gewünschten Endtiefe von 4,9 m durchgeführt werden. Grundwasser wurde nicht angetroffen, wobei auch darauf verwiesen wurde, dass während der Erkundung trockene Verhältnisse vorherrschten.

Etwa 550 m südlich des Planungsgebiets gibt es eine offizielle Grundwassermessstelle (POING D 83). Dort wurde ein mittlerer Wasserstand von ca. 511,6 m ü. NN (4,3 m unter GOK der Messstelle) und ein maximaler Wasserstand von ca. 513,3 m ü. NN (2,6 m unter GOK der Messstelle) gemessen.

Aus diesen Angaben wird im Baugrund- und Gründungsgutachten aus Recherchen beim bayerischen Landesamt für Umwelt und Geologie abgeleitet, dass von einem höchsten Grundwasserstand von ca. 1 m unter GOK auszugehen ist. Dabei beziehen sich die Werte auf einen Beobachtungszeitraum von 1989 und September 2015. Es wird darauf hingewiesen, dass Grundwasserstände sowohl jahreszeitlichen als auch langzeitperiodischen Schwankungen unterliegen, so dass gegenwärtig auch höhere Wasserstände vorliegen können.

Als mittleres höchstes Grundwasser wird ein Wasserstand von 510,75 m ü. NN und als permanente Bemessungssituation wird 513,5 m ü. NN (bzw. GOK) empfohlen. Das temporäre Auftreten von Stau- und Schichtwasser sowie Sickerwasser kann nicht ausgeschlossen werden. Daher sollen die in den Baugrund einbindenden Bauteile druckwasserdicht nach DIN 18195 T6 ausgebildet werden. Bei Grundwasserbeeinflussung der Bauwerke muss auf eine ausreichende Auftriebsicherung geachtet werden.

Die Durchlässigkeit der, im Gutachten untersuchten, anstehenden Böden variiert deutlich. Der oberhalb der Deckschichten zur Verfügung stehende Sickerraum ist dadurch deutlich eingeschränkt. Die Deckschichten selbst sind für eine planmäßige Versickerung ungeeignet. Die feinkornarmen Terrassenablagerungen wären geeignet, jedoch steht hier innerhalb des Horizonts das Grundwasser an, wodurch der zu gewährleistende Abstand Grundwasser – Versickerungshorizont unterschritten wird, so dass diese zur Versickerung nur sehr eingeschränkt herangezogen werden können. Daher ist eine Versickerung weitestgehend auf die durchlässigeren feinkornarmen Auffüllungen beschränkt. Bei chemischer Unbedenklichkeit ist eine Versickerung mittels Rigolen möglich. In den feinkornreichen Böden sei keine Versickerung möglich.

Für die Umsetzung einer Tiefgarage ist zu prüfen, inwieweit sich die Baumaßnahme auf den Grundwasserspiegel auswirkt. Hier ist zu berücksichtigen, wie stark das Grundwasser angestaut wird, ob eine Unterströmung möglich ist und welche zusätzlichen technischen Maßnahmen ggf. zur Vermeidung eines unzulässig hohen Aufstaus vorzusehen sind. Im Zuge der Baugenehmigung ist zudem ggf. eine wasserrechtliche Prüfung erforderlich.

Klima und Luft

Die Jahresmitteltemperatur beträgt ca. 7°C – 8°C. Der mittlere Jahresniederschlag liegt bei rund 766 mm. Die Hauptwindrichtung ist Westen. Die thermische Belastung innerhalb des Planungsgebietes ist als mittel einzustufen, da das Grundstück zwar weitgehend begrünt ist, aber auch bereits baulich genutzt ist.

Vegetation und Baumbestand

Die Gemeinde Poing hat eine Baumschutzverordnung, die es untersagt Bäume oder Teile davon zu entfernen. Ausgenommen sind Nadel- und Obstbäume (außer Walnussbäume) sowie Bäume deren Stammumfang weniger als 60 cm betragen. Für den Fall einer notwendigen Fällung müssen Ersatzpflanzungen bzw. Ausgleichzahlungen vorgenommen werden.

Im Rahmen der Bestandsaufnahme der vorbereitenden städtebaulichen Studie wurde aufbauend auf der Bestandsvermessung, die zusätzlich den Stammumfang der Bäume ermittelte, eine grobe Baumbewertung durch Inaugenscheinnahme vorgenommen. Dabei wurde der Baumbestand im Planungsgebiet größtenteils als vital (= grün) und erhaltenswert eingestuft. Fünf Baumstandorte wiesen leichte oder bedeutende Schäden auf, so dass diese als bedingt erhaltenswert (= orange) oder nicht erhaltenswert (= rot) bewertet wurden.

Der Vegetationsbestand setzt sich hauptsächlich aus Spitzahorn, Feldahorn, Linde, Esche und Fichte zusammen. Außerdem sind Kastanie, Birke, Stieleiche, Holunder, Gemeiner Hasel, Hartriegel, Wacholder und Walnuss vorhanden. Des

Weiteren befindet sich im Südosten des Planungsgebiets ein kleiner Obstbaumbestand.

Nationale Schutzgebiete und Biotope

Im Planungsgebiet befinden sich keine Schutzgebiete oder amtlich kartierte und gesetzlich geschützte Biotope. Im Rahmen des barrierefreien Ausbaus des Haltepunkts in Poing wurde im Zuge der Erstellung eines Landschaftspflegerischen Bestands- und Konfliktplans eine Kartierung der Vegetationsstrukturen nach Biotopwertliste der Bayerischen Kompensationsverordnung vorgenommen. Dabei wurden vorgefunden:

- B112 Mesophiles Gebüsch / Hecke (z. B. mit Schlehe, Weißdorn, Hasel)
- B141 Schnitthecken (intensiver jährlicher Formschnitt) mit überwiegend einheimischen, standortgerechten Arten
- P11 Park- und Grünanlagen, ohne Baumbestand oder mit Baumbestand junger bis mittlerer Ausprägung
- P12 Park- und Grünanlagen, mit Baumbestand alter Ausprägung
- P21 Privatgärten und Kleingärtenanlagen, strukturarm

Erholung

Da das Gebiet im Siedlungsbereich liegt und es sich ausschließlich um private Grundstücke handelt, sind darin keine öffentlichen Flächen zur Erholung vorhanden. Auch Fahrrad- und Fußwege zu Naherholungsflächen führen nicht durch das Planungsgebiet. Zukünftig soll die Bahnhofstraße als Fahrradstraße ausgebaut werden.

3.5 Artenschutz

Es wurde eine spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP, Stand 30.09.2020) durchgeführt. Der Untersuchungsraum der saP umfasste dabei die Grundstücke nördlich Poststraße, südlich der Bahnhofstraße sowie die nördlich angrenzenden Flächen bis zu den Bahngleisen, da der Vorhabenbereich zum Zeitpunkt des Gutachtens noch erweitert war.

Das gutachterliche Fazit ergab, dass die Vogelarten *Apus apus* (Mauersegler) und Sperlinge (*Passer domesticus* und *Passer montanus*) Fortpflanzungs- und Ruhestätten am Bahnhofsgebäude besitzt. Da das Bahnhofsgebäude nicht mehr im Geltungsbereich dieses Bebauungsplans liegt, liegt keine Betroffenheit der Arten vor.

Außerdem sind die Arten Turmfalke, Mehlschwalbe und Goldammer häufige Nahrungsgäste. Reptilien konnten nicht erfasst werden. Fledermäuse konnten nicht angetroffen werden. Das Vorkommen von Einzeltieren ist jedoch grundsätzlich immer an Gebäuden und Bäumen zu unterstellen, so dass Maßnahmen zum Schutz demnach zu erfüllen sind.

- M4: Vorgaben zur Beleuchtung und Verglasung: Vogelfreundliche Beleuchtungseinrichtungen und Vermeidung von Vogelschlag
- M5: Vorhaben zur Gehölzentnahme: Beschränkung der Rodungszeiten und Verschluss von Baumhöhlen
- M8: Allgemeine Vorgaben für alle Flurstücke des Bebauungsplans

Auf den Grundstücken, zwischen der Poststraße und der Bahnhofstraße, die im Planungsgebiet liegen, wurden keine saP-relevanten Arten festgestellt. Eine Verletzung der Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG ist somit auszuschließen.

3.6 Denkmalschutz

Nach bisherigem Kenntnisstand befinden sich innerhalb des Planungsgebietes keine Baudenkmäler. Allerdings befindet sich im Umgriff des Bebauungsplans ein Teil des Bodendenkmals D-1-7836-0087. Es ist daher mit weiteren Bodendenkmälern zu rechnen. Das vorhandene Bodendenkmal ist im Verlauf von Baumaßnahmen zu sichern. Sollten dabei weitere Bodendenkmäler zu Tage treten, unterliegen diese der Meldepflicht an das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege oder die Untere Denkmalschutzbehörde gem. Art. 8 Abs. 1-2 DSchG. Zudem ist eine archäologische Baubegleitung erforderlich. Für den Fall eines Fundes ist dieser zu bergen und zu dokumentieren.

3.7 Verkehr und Erschließung

Motorisierter Individualverkehr

Das Planungsgebiet wird über die Bahnhofstraße erschlossen, welche von Norden über die Plieninger bzw. von Süden über die Neufarner Straße erreichbar ist. Diese Straßen gelten zusammen mit der Bahnhofstraße als überörtliche Hauptverkehrsstraßen und sind durch die Bahnunterführung miteinander verknüpft. Südlich des Gemeindegebiets besteht Anschluss an die Autobahn A94, die im Endausbau nach Passau führen wird und über die Abfahrt Parsdorf / Poing erreichbar ist. Somit ergibt sich eine sehr gute Anbindung an das örtliche und überörtliche Straßennetz.

Öffentlicher Personennahverkehr

Durch Poing verläuft die Bahnstrecke München – Mühldorf, die im Kursbuch der Deutschen Bahn als Kursbuchstrecke 940 aufgeführt ist. Eine Haltestelle für diese Bahnlinie gibt es in Poing nicht.

Die S-Bahnlinie S2 verkehrt im 20 Minuten-Takt zwischen Erding und München-Ost und soll in Zukunft weiter 4-gleisig ausgebaut werden. Dadurch kann der Takt der Züge Richtung München und Erding verstärkt werden.

Im Norden und Süden des S-Bahn Haltepunktes befinden sich die Bushaltestelle Poing Nord und die Bushaltestelle Poing Süd. In Poing Süd, gegenüber des Planungsgebietes halten die Buslinien 459 (Richtung Messestadt Ost), 462, 465 (Baldham) und 468. Der Bus verkehrt zu Hauptverkehrszeiten alle 20 Minuten außerhalb dessen alle 40 Minuten. Von dort werden vier Buslinien, ein Rufbus- und eine Taxilinie bedient. Nördlich der Bahnlinie werden die Gemeinden nördlich und östlich von Poing (Landsham, Plieninger, Markt Schwaben) durch die Buslinien 446, 460, 461, 463, 464 und 468 angefahren.

Zukünftig sollen die Buslinien aufgrund der Zunahme der Einwohnerzahl weiter ausgebaut und der Takt verstärkt werden.

Derzeit befindet sich der ehemalige Park&Ride-Parkplatz in Poing Süd im Umbau. Daher müssen Fahrgäste auf das Parkhaus nördlich der Bahnstrecke ausweichen, indem ausreichend Park&Ride-Parkplätze zur Verfügung stehen.

Das Planungsgebiet ist sehr gut erschlossen und an das überörtliche Verkehrsnetz angebunden.

Fuß- und Radwege

Entlang der Bahnhofstraße befinden sich beidseitig Fußwege, so dass eine verkehrssichere Nutzung als Fußgänger gewährleistet ist.

Die Radwege sind derzeit noch nicht ausgebaut. Die Bahnhofstraße ist jedoch als Hauptroute Teil des Radverkehrskonzepts der Gemeinde Poing, was im März 2021 dem Gemeinderat vorgestellt wurde. Die darin beschriebenen Maßnahmen werden Schritt für Schritt umgesetzt. Die Maßnahme für die Bahnhofstraße sieht den Umbau im Sinne eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs sowie den

Umbau in eine Fahrradstraße vor. Auch die von Süden kommende Römerstraße soll als Fahrradstraße und Sackgasse in die Bahnhofstraße münden, so dass hier zukünftig der Durchgangsverkehr verhindert werden soll.

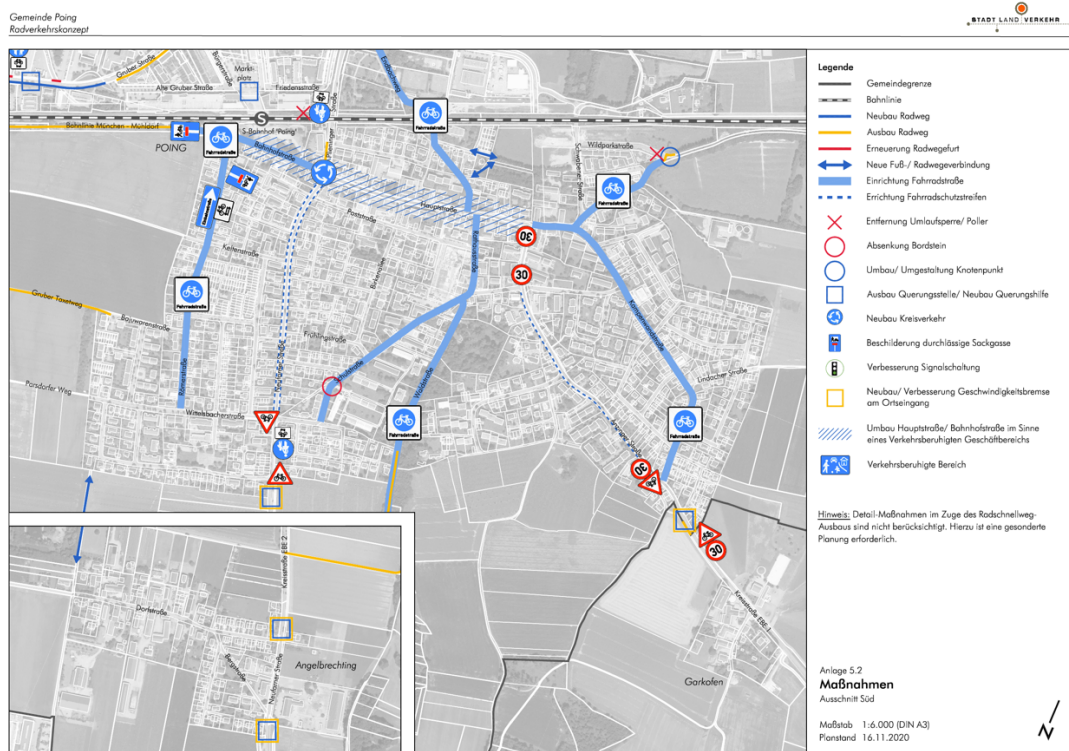


Abbildung 3: Auszug aus dem Radverkehrskonzept der Gemeinde Poing - Anlage 5.2 Maßnahmen Ausschnitt Süd

(https://www.poing.de/fileadmin/eigene_dateien/05_Bauen_Umwelt/Energie_Klima/Fahrrad/Radverkehrskonzept_f_2021/Poing_Radkonzept_Anlage_5.2_Ma%C3%9Fnahme_S%C3%BCd.pdf – 19.05.2022)

Das Planungsgebiet liegt derzeit bereits sehr verkehrsgünstig für Fahrradfahrer und wird zukünftig ein wichtiger Teil des gesamten Fahrradnetzes sein.

3.8 Ver- und Entsorgung

Da das Gebiet derzeit bereits vollständig bebaut ist, gilt es hinsichtlich der technischen Infrastruktur als erschlossen.

3.9 Soziale Infrastruktur

Im Planungsgebiet selbst sind keine Angebote zur Kinderbetreuung vorhanden. Der nächste Kindergarten ist in einer Entfernung von rund 400 m Fußweg zu erreichen. Zwei weitere Tagesbetreuungseinrichtungen befinden sich in weniger als 1 km Umkreis.

In Poing gibt es zudem Grund- und Mittelschulen und eine Realschule, von welchen jeweils eine in unter 500 m fußläufiger Entfernung vom Planungsgebiet aus erreichbar ist. Darüber hinaus gibt es weitere diverse soziale Infrastruktur. Da sich die städtebauliche Dichte im Rahmen der Planung nicht wesentlich erhöhen wird, kann davon ausgegangen werden, dass auch die Bevölkerung nicht wesentlich zunehmen wird und die lokale Infrastruktur die Veränderungen aufnehmen kann.

3.10 Vorbelastungen

3.10.1 Altlasten

Südlich der Bahnanlagen gibt es eine Altlastverdachtsfläche auf den Flurstücken 684 und 684/13 („Alter Bahnweiher“ ABuDIS-Nr. 175 0056). Diese befinden sich angrenzend an das Bebauungsplangebiet. Es sind nach derzeitigem Kenntnisstand keine weiteren Altlastverdachtsflächen vorhanden. Sollten bei den Aushubarbeiten in angrenzenden Flächen optische oder organoleptische Auffälligkeiten des Bodens festgestellt werden, die auf eine schädliche Bodenveränderung oder Altlast hindeuten, so ist dies lt. Mitteilungspflicht gem. Art. 1 BayBodSchG dem Landratsamt Ebersberg mitzuteilen.

Im Vorfeld der Baumaßnahmen der Bahnunterführung wurden umwelttechnische Untersuchungen in Bezug auf umweltrelevante und abfalltechnische Gesichtspunkte vorgenommen. Im Bauschutt-, Boden- und Schwarzdeckenmaterial wurden durchgängig keine gefährlichen Abfälle festgestellt, so dass hierfür keine besonderen Nachweispflichten bestanden.

3.10.2 Kampfmittel

Über etwaige Kampfmittelbelastungen liegen derzeit keine Erkenntnisse vor.

3.10.3 Immissionen

Schienen- und Straßenlärm

Im Zuge der Ausarbeitung der Vorzugsvarianten wurde ein schalltechnisches Gutachten erstellt, was die Konzepte hinsichtlich des Schallschutzes beurteilen sollte. Das Gutachten kommt zu der Einschätzung, dass eine Riegelbebauung südlich der Bahnhofstraße den besten Schallschutz für die dahinter liegenden Wohngebäude hat. Die nach Norden orientierten Fassaden überschreiten die Lärmwerte des Mischgebiets deutlich. Das Gutachten wird derzeit hinsichtlich einer Untersuchung ohne Schallschutzbebauung nördlich der Bahnhofstraße jedoch mit Lärmquelle Bahn und /Bus-Kfz-Verkehr ergänzt.

Erschütterungen

Im Rahmen des Brückenneubaus im Rahmen des Vorhabens „Neue Ortsmitte Poing“ am Bahnhof Poing wurde ein Erschütterungsgutachten erstellt. In der Beurteilung waren auch die Bestandswohnnutzungen dieses Bebauungsplanes relevant. Die Berechnung kommt zu dem Ergebnis, dass bei den gegebenen Abstandsverhältnissen eine marginale Zunahme der Erschütterungseinwirkungen als Folge des Brückenneubaus eintritt. Diese liegt im Bereich von 3 % für die gesamte Strecke. Da die umgebenden Gebäude nicht im direkten Nahbereich des Fundaments der Brücke liegen und insbesondere die Abstände der bestehenden wie geplanten Wohnbebauung groß genug wären, sei zu erwarten, dass der Brückenneubau keine spürbaren Veränderungen auf die vorherrschende Erschütterungssituation hat. Die zu erwartende Zunahme der Erschütterungen liegt deutlich unterhalb der Fühlschwelle von rund 25 %, bei deren Überschreitung von einer wesentlichen Zunahme der Erschütterungseinwirkungen auszugehen ist.

4 Ziele des Bebauungsplanes

4.1 Städtebau

Mit der Planung sollen folgende städtebauliche Ziele umgesetzt werden:

- Planungsgebiet als Baustein der „Ortsmitte Poing“ zur Stärkung des Zentrums
- Städtebauliche Neuordnung südlich der Bahnhofstraße

- Sicherung des Bestands unter Berücksichtigung von Bausteinen einer Konzept-Vorzugsvariante
- Einbeziehung des Bestands in städtebauliche Überlegungen (Unterführung der Bahn)
- Berücksichtigung der zukünftigen Entwicklungen nördlich der Bahnhofstraße hinsichtlich zulässiger Nutzungen und Freibereiche
- Berücksichtigung des Schallschutzes

4.2 Grünordnung

Die grünordnerischen Ziele der Planung sind:

- Aufwertung des Planungsgebiets durch qualitativ hochwertige Durchgrünung
- Schaffung von Dachbegrünung
- Neupflanzung von standortgerechten Laubgehölzen
- Schaffung von hochwertigen, lärmabgewandten Freibereichen für die künftigen Anwohnerinnen und Anwohner

5 Planungskonzept

Das Planungskonzept beruht zum einen auf der Variante 1, die im Vorfeld des Bebauungsplans ausgearbeitet wurde, zum anderen muss der Bestand in die Planungen einbezogen werden. Entsprechend gilt, die Festsetzungen des Bebauungsplans so zu treffen, dass beide Aspekte berücksichtigt werden können. Das Planungsgebiet besteht aus einem Mischgebiet, was das Ziel der Etablierung einer durchmischten Struktur zur Stärkung der Ortsmitte gewährleisten soll .

5.1 Städtebauliches Konzept

Die Basis für das städtebauliche Konzept bildet das Modul südlich der Bahnhofstraße angelehnt an die Konzeptvariante 1 und eine Analyse zum Bestandsbaurecht, sowie die Stellungnahmen der Anwohner und Träger öffentlicher Belange.

Im Vorfeld der Aufstellung des Bebauungsplans wurde das Areal des Geltungsbereichs bis zur Bahnlinie konzeptionell überplant. Es wurden 2 Konzeptvarianten erarbeitet, von der eine die Grundlage zum Bebauungsplan bilden sollte. Da die Flächen der Bahn derzeit nicht freigestellt werden, wird lediglich mit dem Bereich südlich der Bahnhofstraße weitergearbeitet. Für diesen Bereich wird der Bebauungsplan aufgestellt. Eine erste Einschätzung zum Thema Schallschutz hat ergeben, dass eine Riegelbebauung deutlich mehr Vorteile hat, da die rückwärtigen Freibereiche dadurch besser vor Immissionen geschützt werden können.

Insgesamt wurde bis auf kleine Abweichungen der Fokus bei der Entwicklung des Bebauungsplans auf die Konzeptvariante 1 gelegt.

Im Bereich südlich der Bahnhofstraße befinden sich in dieser Variante, angeordnet um einen Platz, IV bis V-geschossige Gebäude, in denen insbesondere zur Straße vorwiegend Gewerbe befinden soll. In den zum südlich angrenzenden Mischgebiet orientierten II bis III-geschossigen Gebäuden sind Wohneinheiten

vorgesehen. Die Gebäude sind in geschlossener Bauweise zu errichten und bilden so im Zusammenhang mit den bestehenden Bauten einen begrünten Innenhof, der vor allem den dortigen Bewohnern vorbehalten ist.

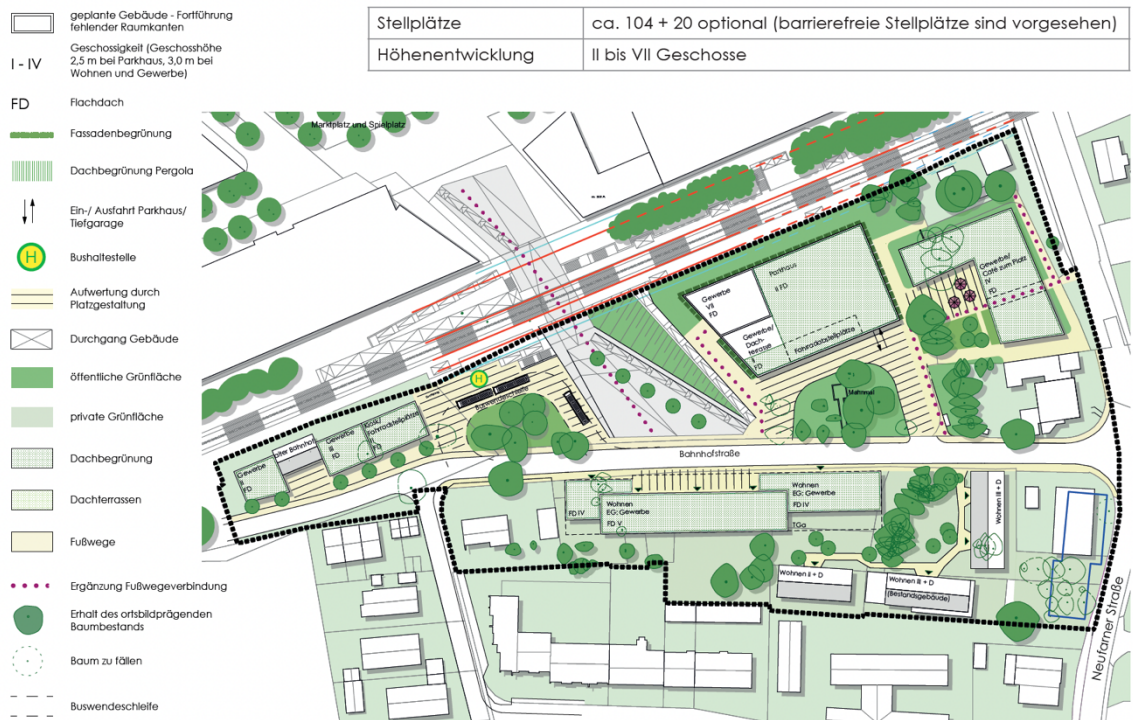


Abbildung 4: Ausschnitt aus Städtebaulichem Konzept - Konzeptvariante 1 (Dragomir Stadtplanung GmbH, Stand Juli 2019)

Weiterhin wurde eine Analyse zur Bestandssituation durchgeführt. Somit wurde in einem ersten Schritt die derzeitige Baurechtslage ermittelt, indem der bestehende Bebauungsplan Nr. 23 genauer untersucht wurde. Dieser bezieht sich jedoch nur auf die Grundstücke an der Neufarner Straße und die Bahnhofstraße 1. Für den weiteren Bereich besteht kein Bebauungsplan, lediglich eine konzeptionelle Überlegung.

Die Baurechtsanalyse beruht auf der Analyse der Daten aus dem Kataster in Verbindung mit einem Luftbild. Aus diesen Daten sind sowohl die Baukörper als auch die Versiegelung der Grundstücke zu erkennen, wodurch überschlägig das Maß der Nutzung ermittelt werden konnte.

Weiterhin wurde eine Recherche der Bauakten durchgeführt, aus der die tatsächliche Genehmigungslage der Gebäude hinsichtlich der Nutzung und der Grundfläche, Höhe und Geschossigkeit ersichtlich wird.

Die genehmigten Nutzungen lassen Rückschlüsse auf die Auswahl des Baugebiets zu, die genehmigte Grundfläche auf das Maß der Nutzung. Im Zweifel wird bei den zu treffenden Festsetzungen von dem jeweils höheren Wert ausgegangen, um den Eigentümern durch die Aufstellung des Bebauungsplans kein Baurecht zu entziehen. Weiterhin wurden sowohl die Dachformen als auch andere Gestaltungselemente aufgenommen.

5.2 Art der baulichen Nutzung

Sowohl aus der Analyse der Bauakten als auch der Bestandsaufnahme im Zuge der Erarbeitung der Konzeptvarianten wurde deutlich, dass sich südlich der Bahnhofstraße eine gemischte Struktur zeigt. Neben der Wohnnutzung sind ebenso gewerbliche Betriebe, als auch Einzelhandel und Gastronomie vorhanden und auch genehmigt worden.

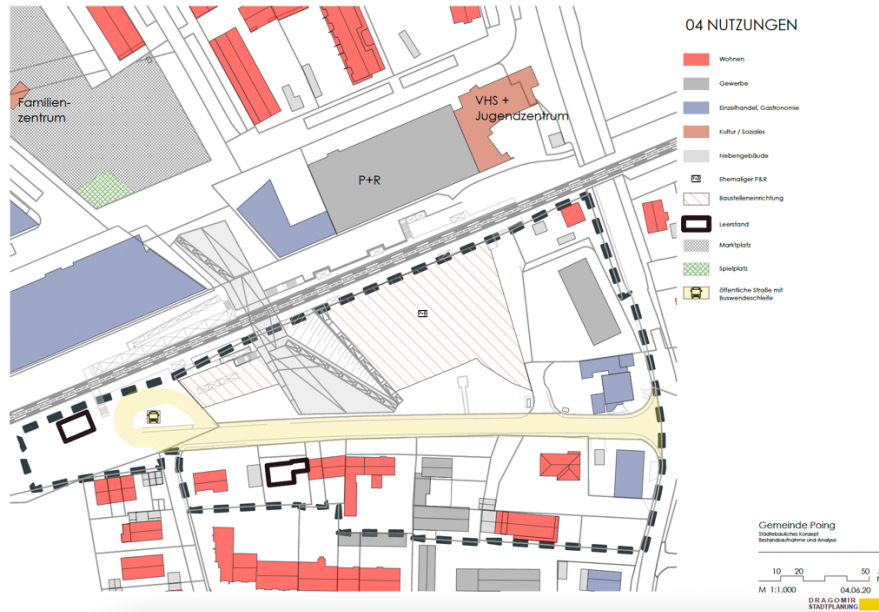


Abbildung 5: Ausschnitt aus Städtebaulichem Konzept - Bestandsaufnahme (Dragomir Stadtplanung GmbH, Stand Juni 2020)

Für den Bereich an der Neufarmer Straße und der Bahnhofstraße 1 setzt der bestehende Bebauungsplan ein Mischgebiet fest. Da das Ziel der Gemeinde die Stärkung der Ortsmitte und die Schaffung einer Verbindung in den nördlichen Teil von Poing ist, sollte auch südlich der Bahnhofstraße eine gemischte Struktur etabliert werden. Dies ist auch in dem Konzept zur Fahrradstraße so vermerkt.

Darauf basierend wird für das Planungsgebiet zukünftig ein Mischgebiet südlich der Bahnhofstraße, um die bestehenden Nutzungen zu sichern und die Funktion zur Stärkung des Zentrums auszubauen.

Vergnügungstätten, Tankstellen und Gartenbaubetriebe werden jedoch ausgeschlossen. Diese Nutzungen erzeugen noch mehr Verkehr, als durch das zukünftige Parkhaus und die Bushaltestellen erzeugt werden könnte. Das Planungsgebiet soll eine Verbindungsfunktion zwischen den Bereichen nördlich und südlich der Bahntrasse einnehmen, weshalb diese nicht zentrentypischen Nutzungen ausgeschlossen werden sollen.

5.3 Maß der baulichen Nutzung

Das Maß der baulichen Nutzung wurde im Zuge der Auswertung der Katasterdaten und der vorliegenden Bauakten ermittelt.

Die Werte zwischen Kataster und Bauaktenrecherche gleichen sich weitestgehend. Wie oben bereits beschrieben, wird jeweils vom höheren Wert ausgegangen.

Da die Grundstücksgößen im Zusammenhang mit der bebauten Fläche stark variieren (es entstehen Werte in der grundstücksbezogenen GRZ zwischen 0,13

und 0,6), wird ein einheitlicher Wert von 0,5 angenommen. Es wird von einer GRZ pro Grundstück ausgegangen, da zum Zeitpunkt der Aufstellung des Bebauungsplans noch keine Klarheit darüber besteht, ob das vorliegende Konzept zur Umsetzung kommt.

Auf dem Grundstück 380/ 2 kommt es zu einer Baurechtsminderung, da das Grundstück im Bestand dichter bebaut ist. Hier kommt es bereits im Bestand zu einer GRZ von 0,6. Durch die Festsetzung D. 4.3 sind die Bebauung und Änderungen am bestehenden Gebäude jedoch gesichert.

Das Grundstück ist ein Hinterliegergrundstück der Flurstücke 378/2 und 379/2, die allem einem Eigentümer gehören. Betrachtet man die Grundstücke in der Gesamtheit, kann eine Baurechtsmehrerung von fast 100% verzeichnet werden (vorher GRZ 0,3 im Kataster und 0,26 in den Bauakten).

Der Orientierungswert für die Grundflächenzahl in Mischgebieten liegt bei 0,5, welche in der vorliegenden Planung auch festgesetzt.

Die Grundflächenzahl ermöglicht damit mehr Baurecht auf jedem Grundstück als bisher, so dass durchaus größere absolute Grundflächen erreicht werden können. Vor dem Hintergrund des Wohnungsdrucks in Verbindung mit der Ausnutzung von Nachverdichtungsmöglichkeiten ist dieses Vorgehen im Sinne einer nachhaltigen Ortsentwicklung zu befürworten.

Basierend auf der durchgeführten Baurechtermittlung, werden die Anlagen nach § 19 Abs. 4 BauNVO unabhängig geregelt und betrachtet. Auf allen Grundstücken kann, unter Berücksichtigung der Bauräume und des Bestandes die festgesetzte GRZ von 0,5 bis zu einer GRZ durch Anlagen nach § 19 Abs. 4 Bau NVO bis 0,8 überschritten werden.

Damit kann speziell auf die örtlichen und spezifischen Gegebenheiten sowie auf die besonderen planerischen Absichten reagiert werden.

Die Einhaltung der Orientierungswerte stellt sicher, dass den Bewohnern auf ihren Grundstücken ausreichend private Freiflächen mit geringer Versiegelung zur Verfügung stehen. Dies wird zusätzlich durch die Bauräume und Flächen für Nebenanlagen gesichert, die die bebaubaren Grundstücksflächen festlegen. So können wohnungsnah private Freiflächen zu Freizeit und Erholung genutzt werden. Dies trägt zur Schaffung gesunder Wohnverhältnisse bei.

Durch die Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzungen kann das Ortsbild weiterhin gewahrt bleiben, jedoch die Möglichkeiten zur Nachverdichtung flexibel ausgenutzt werden. Durch den hohen Anteil an öffentlichen und privaten Freiflächen mit geringer Versiegelung kann die ökologische Funktion des gesamten Planungsgebiets sowie die Erholungs- bzw. Freizeitfunktion gestärkt und gefördert werden.

5.4 Höhenentwicklung und Bauweise

Es werden sowohl maximale Wandhöhen als auch maximale Firsthöhen festgelegt. Bei der Umsetzung von Satteldächern entspricht der obere Bezugspunkt der Firsthöhe, bei der Realisierung von Flachdächern der Wandhöhe.

Während im nördlichen zentralen Teil des Mischgebiets sowie im südöstlichen Bereich eine Wandhöhe/Firsthöhe von 15 m zulässig ist, sind zu den Kreuzungen im Westen und Osten, wie auch zum rückwärtigen Bereich nur Wandhöhen/Firsthöhen von 10 m zulässig.

Im Hinblick auf die zulässigen Geschossigkeiten sind hier in den Bereichen mit bis zu 15 m zulässiger Wand- bzw. Firsthöhe im nordwestlichen Bauraum bis zu fünf

Geschosse möglich. Im südöstlichen Teil des östlichen Bauraumes bis zu vier Vollgeschosse möglich.

Die unterschiedlichen Wand- bzw. Firsthöhen bewirken, dass zum Straßenraum und zukünftigen Bahnhofsumfeld hin eine urbanere Höhe und markantere städtebauliche Kante entstehen und sich die Bebauung gleichzeitig verträglich in die Umgebung einfügen kann. Weiterhin soll der Bereich, der sich in der Flucht der Bahnunterführung befindet, durch die größere Höhenentwicklung städtebaulich betont werden. Das Konzept sieht hier eine Platzsituation vor, an der sich verschiedene Nutzungen etablieren können.

Zudem wird so in Verbindung mit der Anforderung der geschlossenen Bauweise im nordwestlichen Bauraum des Mischgebietes das Ziel verfolgt, passiven Schallschutz für die südlich angrenzende Bebauung gegenüber dem Bahnhof und damit verbundenen Lärmquellen herzustellen.

Durch die Verbindung der riegelförmigen, in West-Ost-Richtung ausgerichteten Teilbereiche des östlichen Bauraums des MI kann das bestehende Baurecht entlang der Neufarner Straße erhalten bleiben.

Die Gebäude sind im westlichen Bauraum des MI bei der Höhenentwicklung von WH 15,0 m und FH 15,0 m in geschlossener Bauweise zu errichten und bilden so im Zusammenhang mit den bestehenden Bauten einen rückwärtigen begrünten Innenhof, der vor allem den dortigen Bewohnern vorbehalten ist. Durch die Abschirmung der Immissionen kann der Erholungs- und Freizeitwert dieser privaten Freiflächen deutlich gesteigert werden.

5.5 Überbaubare Grundstücksfläche und Nebenanlagen

Es werden zwei großzügige Bauräume festgesetzt, welche die Errichtung von drei in West-Ost-Richtung verlaufende Riegeln ermöglichen, von welchen die beiden Östlichen über den Bauraum entlang der Neufarner Straße verbunden werden können.

In Verbindung mit einer Grundflächenzahl von 0,5 bei geschlossener Bauweise können auf der vollen Länge der Bauräume die angesprochenen Riegel errichtet werden. So kann das städtebauliche Konzept in seinen Grundzügen und bei gleichzeitigem Gestaltungsspielraum umgesetzt werden. Weiterhin wird der Bestand beachtet und in die Bauräume integriert.

Die Bauräume bilden eine städtebauliche Kante zur Bahnhofstraße, die jedoch aufgrund der Bauraumtiefen weiterhin Rücksprünge zulässt. So soll laut Konzept in der Flucht der Bahnunterführung ein Rücksprung entstehen, der die Unterführung städtebaulich auffängt. Der vorhandene Baumbestand unterbricht die Bauräume an der Bahnhofstraße und lockert die Bebauung dadurch auf. Eine fußläufige Erschließung der rückwärtigen Bebauung ist dadurch möglich.

Die Bauräume sind durch Flächen für Tiefgaragen verbunden und dadurch auch erschlossen. Dies betrifft besonders den rückwärtigen Bauraum. Dadurch soll gewährleistet werden, dass im rückwärtigen Bereich kein Verkehr erzeugt wird und möglichst viele private Freiflächen generiert werden können, die zur Steigerung des Wohn- und Erholungswertes beitragen.

Im MI sind zwischen dem westlichen Bauraum und dem südwestlichen Teil des östlichen Bauraums im Bestand zwei Baukörper zu finden, welche diese Bauräume verbinden. Diese Gebäude stehen zwar unter Bestandsschutz, sind langfristig jedoch nicht im städtebaulichen Konzept vorgesehen.

Darüber hinaus sind Nebenanlagen nach § 14 BauNVO im gesamten Planungsgebiet zulässig, da zum aktuellen Planungsstand noch keine genaue

Verortung diesbezüglich möglich ist und ein entsprechender Gestaltungsspielraum erforderlich ist. Standplätze für bewegliche Abfallbehälter werden aufgrund des für das Gebiet prägenden Erscheinungsbildes nochmal extra geregelt. Sie sind zusammenzufassen und zu begrünen, um das Orts- und Erscheinungsbild des Planungsgebiets nicht negativ zu beeinflussen.

5.6 Dachgestaltung und Dachaufbauten

Aneinandergebaute Gebäude mit gleicher Hauptfirstrichtung sind profiligleich auszuführen.

Dachaufbauten sind lediglich bis zu einer Höhe von 3 m zulässig, um das Maß ihrer Höhe von der Traufe zurückzusetzen und zudem in Ihrer Ausdehnung auf 20 % der Dachfläche des darunterliegenden Gebäudes begrenzt. Auch Attikas und Absturzsicherungen sind lediglich bis zu einer Höhe von 1,2 m zulässig. Damit wird deren Einfluss auf die Höhenentwicklung der Gebäude begrenzt und ein verträgliches Einfügen des Erscheinungsbildes der Gebäude in die Umgebung gewährleistet.

Solaranlagen sind auf Flachdächern überall, jedoch lediglich bis zu einer Höhe von 1,5 m und in zwingender Verbindung mit Dachbegrünung zulässig. Auf Satteldächern sind Sie parallel zur Dachhaut auszuführen. So wird einerseits die Sichtbarkeit und der Einfluss auf das Erscheinungsbild der Bebauung begrenzt, und gleichzeitig ein wertvoller Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz ermöglicht. So ergibt sich intern wie im Kontext der umgebenden Bebauung ein einheitliches städtebauliches Bild, welches sich gut in die Umgebung einfügt.

Darüber hinaus sind im gesamten Planungsgebiet Dachterrassen zulässig. So können wertvolle Freibereiche für die Bewohner geschaffen werden.

5.7 Stellplätze und Tiefgaragen, Zu- und Ausfahrtsbereiche

Der ruhende Verkehr kommt planmäßig größtenteils in Tiefgaragen zum Liegen. Hierfür sind Ein- und Ausfahrten lediglich in den hierfür vorgesehenen Bereichen zulässig. Da sowohl Bestand als auch Konzept und Bestandsbäume berücksichtigt werden müssen, ist lediglich der Bereich zwischen den Bauräumen nicht als Ein- und Ausfahrt nutzbar. Dadurch wird sowohl den derzeitigen Anwohnern als auch bei der Umsetzung des Konzepts die nötige Flexibilität eingeräumt. Die Lage der Ein- und Ausfahrten im Konzept können zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht definiert werden und sind auch abhängig von der Entwicklung des gesamten Bahnhofsumfeldes.

Die Grenzen für die Tiefgaragen legen die maximale Ausdehnung fest, die Lage ist dadurch jedoch noch nicht eindeutig bestimmt und abhängig vom jeweiligen Gebäudekonzept und der Einhaltung der GRZ von 0,8. Ausgespart sind bis auf die Randbereiche des Gebietes der zentral liegende Baumbestand, welcher als zu erhalten festgesetzt ist. Die Zulässigkeit von Tiefgaragen ermöglicht insbesondere bei der Realisierung mehrere Wohneinheiten, den hohen Anteil an Grün- und Freiflächen auch weiterhin zu gewährleisten und damit den Erholungs- und Freizeitwert des Quartiers weiterhin zu gewährleisten.

Darüber hinaus sind Garagen und Carports im nur Abstand von 5 m zur Straßenbegrenzungslinie zulässig. Das betrifft den rückwärtigen Bereich, der von der Straße aus nicht sichtbar ist und dadurch das äußere Erscheinungsbild des Gebietes nicht beeinflusst wird.

Darüber hinaus sind offene Stellplätze im gesamten Planungsgebiet zulässig. Dies soll vor allem sichern, dass in den Bereichen entlang der Bahnhofstraße Stellplätze zu realisieren sind, um dort ansässige gewerbliche oder soziale Nutzungen

(Bäcker, Café o.ä.) leichter anfahren zu können, ohne einen Stellplatz in einer Tiefgarage suchen zu müssen.

5.8 Abstandsflächen

Das städtebauliche Konzept mit den Höhenentwicklungen und den Bauräumen ist so gestaltet, dass die Abstandsflächen gem. Art 6 BayBO eingehalten werden können. Diese sind im Rahmen der Baugenehmigung nachzuweisen. Gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse können so sichergestellt werden.

5.9 Einfriedungen

Zum Straßenraum hin sind lediglich Holzzäune oder Zäune mit Holzoptik mit Heckenhinterpflanzung und einer maximalen Höhe von 1,2 m zulässig, um dahingehend ein einheitliches städtebauliches Bild zu generieren und eine gewisse Offenheit zu vermitteln.

Zu angrenzenden Grundstücksgrenzen sind hier die Auflagen geringer. Hier sind verschiedene Zaunarten und Hecken mit einer Höhe von max. 1,2 m sowie in gewissem Maße Sichtschutzwände zulässig, um innerhalb der Gartenbereiche Privatsphäre schaffen zu können und ohne das Gebiet in seinem offenen Charakter zu beeinträchtigen

5.10 Werbeanlagen

Für alleinstehende Werbeanlagen ist ein expliziter Standort ausgewiesen, welcher eine gute Sichtbarkeit im öffentlichen (Straßen-)Raum hat.

Darüber hinaus sind nur in die Gebäude integrierte Werbeanlagen zulässig, welche in ihrer Fläche begrenzt sind und aufgrund der Unzulässigkeit von laufenden oder blinkenden Schriften in ihrer negativen Auswirkung auf das Erscheinungsbild der Bebauung oder die Sicherheit im Verkehr eingeschränkt sind.

5.11 Abgrabungen und Aufschüttungen

Es sind lediglich Abgrabungen bis zu 1,2 m an den straßenabgewandten Hausseiten zulässig, um die Kellergeschosse natürlich belichten zu können. Aufschüttungen sind zum Angleich an das Niveau der Straßenbegrenzungslinie oder zur Überdeckung der TGa zulässig.

5.12 Grünordnungskonzept

Begrünung der Baugebiete

Bei den Freiflächen im Planungsgebiet handelt es sich um private Gärten, die zu begrünen sind. Darüber hinaus sind die nicht überbauten Flächen im Planungsgebiet als vollständig zu bepflanzen oder einzusäen. Dadurch wird der vorhandene begrünte Charakter der Gartenbereiche gesichert und zum Erhalt der Biodiversität beigetragen. Aus diesem Grund sind auch Schottergärten im Planungsgebiet unzulässig. Des Weiteren ist bei der Freiflächengestaltung die Freiflächengestaltungssatzung der Gemeinde Poing zu beachten. Diese stellt eine kommunale Vorgabe dar, um eine einheitliche Begrünung im Gemeindegebiet zu sichern.

Da durch den Bebauungsplan die Bauräume erweitert werden, damit aber noch keine konkreten Vorhaben verbunden sind, gelten für die unbebauten Flächen innerhalb der Bauräume die angrenzenden grünordnerischen Festsetzungen.

Zufahrten und Erschließungsflächen sind innerhalb der zu begrünen festgesetzten Flächen zulässig, da sich letztere auch großflächig zwischen den Bauräumen und

dem Straßenbereich der Bahnhofstraße durchziehen. Dabei werden diese durch die Festsetzungen begrenzt.

Baumpflanzungen

Bäume besitzen durch ihre Staubfilterfunktion, Sauerstoffbildung und Luftbefeuchtung eine wichtige lokalklimatische Ausgleichsfunktion und tragen durch ihr Erscheinungsbild zur Aufwertung des Landschafts- bzw. Ortsbildes bei. Zudem stellen sie ein wichtiges Habitat für viele Tierarten dar. Um diese Funktion schon frühzeitig nach der Pflanzung zu gewährleisten, werden entsprechende Güteanforderungen und Mindestpflanzgrößen an Baumpflanzungen festgesetzt. In diesem Zusammenhang werden Bäume zum Erhalt festgesetzt. Diese Laubbäume sollen auf Grund ihrer großen Größe und der damit verbundenen ortsbildprägenden und ökologischen Funktion erhalten bleiben.

Darüber hinaus sind pro 400 m² Grundstücksfläche mindestens 1 Laubbaum oder zwei Sträucher zu pflanzen. Bereits vorhandene Bäume sind dabei anrechenbar. Ausgefallene Bäume der Neupflanzungen sind zu ersetzen. Es ist darauf zu achten, nur einheimische, standortgerechte Laubgehölze zu verwenden. Dadurch soll gemäß den Vorgaben von § 40a BNatSchG eine Ausbreitung gebietsfremder Arten in die freie Landschaft verhindert werden. Eine Auswahl geeigneter Arten ist als Hinweis im Satzungstext zu finden.

Durch den Bebauungsplan wird eine großflächige Unterbauung durch eine Tiefgarage zugelassen. Damit die festgesetzten Baumpflanzungen darauf verwirklicht werden können, wird auf der Tiefgarage ein mind. ein Meter hoher Bodenaufbau festgesetzt. Somit kann sichergestellt werden, dass auch große Laubbäume auf den unterbauten Flächen wachsen können.

Dach- und Fassadenbegrünung

Begrünte Fassaden und Dachflächen haben einen positiven kleinklimatischen Effekt. Außerdem bieten sie zusätzlichen Lebensraum für zahlreiche Insektenarten. Ein weiterer positiver Effekt ist, dass begrünte Dächer einen Rückhalt des Wassers bei starken Niederschlägen bieten. Daher sind die Fassaden und Flachdächer von Garagen und anderen Nebenanlagen im Planungsgebiet extensiv zu begrünen.

Niederschlagswasserbeseitigung und Grundwasser

Generell ist das anfallende Niederschlagswasser oberflächlich und möglichst flächenhaft zu versickern. Hierzu sind Spielflächen, Zufahrten, Stellplätze und Wege auf den Grundstücken aus sickertfähigen Belägen zu herzustellen.

Das Höchstgrundwasser beginnt im Planungsgebiet bei etwa 1 m unter der Geländeoberkante. Sollte es bei Umsetzung der Planung zu einem Eingriff in den Grundwasserschwankungsbereich kommen sowie eine Bauwasserhaltung absehbar werden, ist beim Landratsamt Ebersberg eine wasserrechtliche Genehmigung einzuholen. Bauliche Anlagen, wie Kellerräume, sind soweit erforderlich, druckwasserdicht und auftriebssicher auszubilden

5.13 Artenschutz

Es sind folgende Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen zu berücksichtigen, um Gefährdungen der planungsrelevanten Arten zu vermeiden und zu mindern:

M4 - Vorgaben zur Beleuchtung und Verglasung:

- Jegliche Beleuchtungseinrichtungen zur Baustellenausführung sind mit ihrem Lichtkegel ausschließlich auf die vom Bauvorhaben betroffenen Bereiche zu richten
- Vorgaben für neu installierte Gebäudebeleuchtungen: Keine direkte Beleuchtung der Nistplätze der Mauersegler und Sperlinge,

Beleuchtungseinrichtungen müssen mindestens vier Meter davon entfernt installiert werden; Beleuchtungseinrichtungen mit einem Hauptstrahlwinkel von unter 70°, UV-arme Leuchtmittel (LED-Leuchten, Amber-LEDs oder Natriumdampflampen mit Wellenlängen unter 540nm (Blau- und UV-Bereich und mit einer korrelierenden Farbtemperatur unter 2700 Kelvin) sowie verbindlicher Verzicht auf Kugel-leuchten und Beleuchtungseinrichtungen mit ungerichtetem frei strahlendem Beleuchtungsbereich

- Glasflächen ab einer Größe von 4 m² müssen vogelschlagsicher sein: z.B. halbtransparente Materialien wie Milchglas, Glasbausteine, farbiges, satiniertes oder mattiertes oder Muster in den Scheiben, die während der Herstellung zum Beispiel mit Lasern, Sandstrahlverfahren oder Siebdruck eingebracht werden. Glasflächen müssen entspiegelt sein und maximal zehn Prozent Außenreflexionsgrad aufweisen. Transparente Glasflächen, durch die die Landschaft, der Himmel oder Gehölze sichtbar sind, sind zu vermeiden (vgl. „Vogelschlag an Glasflächen“ (LfU 2019)).

M5 – Vorgaben zur Gehölzentnahme:

M5A: Verschluss von Baumhöhlen

- Jegliche Baumhöhlen sind zuerst von einem Fachbiologen auf ein Vorkommen von Tieren (v.a. Fledermäusen) im Zeitraum zwischen August und September zu kontrollieren und anschließend bei Unbesetztheit zu verschließen (Bauschaum oder Plane bei großen Höhlungen)
- Nicht vollständig einsehbare Höhlen sind mit einem Einmalverschluss zu versehen.

M5B: Rodung (jegliche Gehölzentnahme)

- Die vom Bauvorhaben betroffenen Gehölze sind nach Durchführung von M5A und nur außerhalb der im §39 Abs. 5 Nr. 2 BNatSchG festgelegten Brut-, Nist-, Lege- und Aufzuchtzeiten der Brutvögel (30. September bis 28. Februar) durchzuführen und somit nur im Zeitraum zwischen 1. Oktober 28. Februar zu fällen.

M5C: Umhängen von bestehenden Vogel- und Fledermauskästen

- Die bestehenden 14 Vogel- und Fledermauskästen sind ausschließlich nach der Fortpflanzungs- und Brutzeit zu demontieren, reinigen (nur Vogelkästen) und an den „neuen“ Bäumen aufzuhängen. Demnach beschränkt sich der Zeitraum dieser Arbeiten auf die Zeit zwischen 1. Oktober und 28. Februar. Es gilt, die gleichen Standortbedingungen (Höhe, Ausrichtung, freier Einflug etc.) beizubehalten

M8: Allgemeine Vorgaben für alle Flurstücke des Bebauungsplans:

Auf jedem Flurstück des Bebauungsplans, das Haupt- und Nebenbauten besitzt, sind vor jeglichen Eingriffen Kartierungen zum Vorkommen von Vögeln und Fledermäusen vorzunehmen

→ Beginn der Untersuchungen: mindestens eine, besser zwei, Vegetationsperioden vor geplantem Eingriff im Zeitraum zwischen März und September

→ Durchführung: Fachbiologe

→ Anpassung der bestehenden Maßnahmen und/oder ggf. Erweiterung oder Neuarbeitung von Maßnahmen

→ Der jeweilige Ausgleichsbedarf (z.B. von Ersatznistkästen) richtet sich nach den Ergebnissen

→ Alle Maßnahmen sind erneut mit der UNB abzustimmen

5.14 Naturschutzfachlicher Ausgleich gem. § 13a Abs. 2 Nr. 4 BauGB:

- Der Bebauungsplan wird als Bebauungsplan der Innenentwicklung nach §13a BauGB aufgestellt. Demzufolge gelten nach §13 a Abs. 2 Nr. 4 BauGB die aufgrund der Aufstellung des Bebauungsplans zu erwartenden Eingriffe, als im Sinne des §1 a Abs. 3 Satz 5 BauGB als vor der planerischen Entscheidung erfolgt oder zulässig. Über die rechtliche Notwendigkeit im Bebauungsplan der Innenentwicklung hinaus, sind also alle zu erwartenden Eingriffe kompensiert.

5.15 Klimaschutz und Klimaanpassung

5.15.1 Maßnahmen, die dem Klimawandel Rechnung tragen

Um auch bei zunehmenden Starkregenereignissen die Sicherheit der Wohnbebauung zu gewährleisten, ist eine dezentrale Versickerung des anfallenden Niederschlagswassers auf dem Baugrundstück vorgesehen. Darüber hinaus kann durch Dachbegrünung ein Teil des Niederschlagswassers zurückgehalten und dann verlangsamt versickert werden.

Der zu erhaltende bzw. wiederherzustellende Baumbestand innerhalb des Planungsgebiets trägt zur Dämpfung von Temperaturextremen bei. Durch eine entsprechende Grünausstattung kann somit ein positiver Effekt für das lokale Kleinklima bewirkt werden.

5.15.2 Maßnahmen, die dem Klimawandel entgegenwirken

Durch die Erweiterung der überbaubaren Grundstückfläche und die damit ermöglichte Nachverdichtung bereits bebauter Grundstücke wird der Ausweisung neuer Baugebiete im unbebauten Naturraum vorgebeugt.

Die Fassaden- und Dachbegrünung der Nebenanlagen erhöht die Verdunstungsleistung.

5.16 Verkehrskonzept

5.16.1 Erschließungskonzept

Erschlossen ist das Planungsgebiet über die Bahnhofstraße, von welcher aus Zufahrten auf Höhe der Bauräume zulässig sind.

Durch Tiefgaragen sind die Bauräume miteinander verbunden und erschlossen.

5.16.2 Beurteilung des Verkehrsaufkommens

Von der Erarbeitung eines Verkehrsgutachtens wird abgesehen, weil das Konzept voraussichtlich nicht in seiner Gesamtheit komplett zeitgleich umgesetzt wird und nur eine geringfügige Erhöhung des Baurechts vorliegt. Dadurch wird sich das Verkehrsaufkommen voraussichtlich nicht maßgeblich erhöhen.

5.17 Schallschutzkonzept

Derzeit in Bearbeitung, wird im Laufe des Verfahrens ergänzt.

6 Auswirkungen der Planung

6.1 Städtebau

- Errichtung von drei riegelförmigen Gebäuden parallel zur Bahnhofstraße, welche die rückwärtigen Bereiche vor Schallemissionen schützt
- Verträgliches Einfügen der neuen Gebäude ins Ortsbild durch die Festsetzung einer Firstbebauung, und -richtung sowie Wandhöhen wie auch einer verträglichen Dichte
- Geringfügige Erhöhung der städtebaulichen Dichte und damit einhergehende Schaffung von zusätzlichem Wohnraum
- Schaffung von Gewerbeflächen
- Sicherung von Freiräumen im Planungsgebiet

6.2 Grünordnung (Umweltbelange nach § 1 Abs. 6 Nr. 7a), c) und d) BauGB)

- Verlust von Grünflächen durch Überbauung sowie Gehölzen in geringem Maße durch Fällung von Laubbäumen (darunter Obstbäume); Ersatz- bzw. Neupflanzungen gem. Festsetzung D.12.7
- Wegfall von Lebensraumstrukturen von Vögeln und Fledermäusen, Ersatz
- Weitgehender Erhalt der biologischen Vielfalt durch (teilweisen) Erhalt sowie Neu- bzw. Ersatzpflanzungen von Laubbäumen, zu begrünenden Flächen und Festsetzung von insektenfreundlicher Beleuchtung
- Im Zuge der Umsetzung der Planung kommt es zu einer geringen Baurechtsmehrung, die GRZ steigt von 0,6 auf 0,8 Bisher wurde das Baurecht der einzelnen Grundstücke jedoch nicht vollständig ausgenutzt, sodass es im Falle einer Nachverdichtung zu einer Erhöhung der Versiegelung von Boden kommt.
- Einfügung in das Ortsbild durch einheitliche Fortführung der Grünordnung im gesamten Gebiet.
- Auf die Landschaft hat der Bebauungsplan keine Auswirkungen, da er nur bereits bebaute Flächen umschließt und ortsbildprägende Baumbestand Großteils erhalten wird.
- Wasserschutzgebiete sind nicht betroffen. Das anfallende Niederschlagswasser wird flächenhaft auf den Grundstücken versickert.
- Keine Auswirkungen auf das Schutzgut Luft, da sich die Emissionen nicht nennenswert erhöhen werden.
- Nationale Schutzgebiete oder gesetzlich geschützte Biotope sind von der Planung nicht betroffen, da sie sich in ausreichender Entfernung zum Planungsgebiet befinden.

- Minimierung der Auswirkungen auf das Schutzgut Klima durch (teilweisen) Erhalt bzw. Neupflanzung von Laubbäumen sowie Fassaden- und Dachbegrünung.
- Keine Auswirkung auf die ohnehin schon sehr hohen Lärmemissionen im Gebiet.
- Gemäß der Begriffsbestimmung des Art. 2 Satz 1 i.V. Art. 3 Seveso III-Richtlinie befindet sich weder ein Betrieb nach Anhang I im Planungsgebiet noch in der näheren Umgebung. Von einer Gefährdung oder erheblichen Beeinträchtigung kann nicht ausgegangen werden. Im Umkreis zum Planungsgebiet ist kein Betriebsbereich gem. §3 Nr. 5a BImSchG vorhanden. Insofern sind gem. §50 BImSchG hervorgerufene Auswirkungen aufgrund von schweren Unfällen im Sinne des Art. 3 Nr. 13 der Richtlinie 2012/18/EU in Betriebsbereichen auf benachbarte Schutzobjekte gem. §3 Abs. 5d BImSchG nicht zu erwarten. Von anderweitig möglichen, natürlichen Katastrophen im Hinblick auf starke Trockenheit und Dürre ist das Planungsgebiet nicht betroffen.

6.3 Verkehr und Erschließung

- Unterbringung des ruhenden Verkehrs in Tiefgaragen oder im rückwärtigen Bereich