

**Stadt  
Freising**



Bebauungsplan Nr. 136 „Bereich ehem. Güterbahnhof/Münchner Straße“

## Begründung

Entwurf zu den Verfahren §3 Abs.1 und §4 Abs.1 BauGB

**Stand: 14.10.2024**

Bearbeitung:  
Stadt Freising – Amt 61 Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

# Inhalt

1. Planungsanforderungen .....	2
1.1 Planungsanlass .....	2
1.2 Planungs- und Verfahrensablauf.....	2
2 Übergeordnete Planungsziele .....	3
2.1 Regionalplan der Region München (Region 14, Stand 01.04.2019) .....	3
2.2 Flächennutzungsplan .....	3
2.3 Bestehende Bebauungspläne .....	4
2.4 Stadtentwicklungsplan STEP 2030 .....	4
2.5 ISEK Freising – Integriertes Innenstadtkonzept .....	5
2.6 Mobilitätskonzept „Freising nachhaltig mobil“ .....	5
2.7 Klimaschutzkonzept der Stadt Freising .....	6
2.8 Klimaanpassungskonzept Freising - Klaps 2050.....	7
2.9 Städtebauliche Konzepte, Machbarkeitsstudien, Entwicklungsabsichten .....	7
3 Lage und Beschaffenheit des Planungsgebietes .....	8
3.1 Lage und Nutzung .....	8
3.2 Erschließung .....	8
3.3 Natürliche Grundlagen (Topographie, Freiflächen, Grünbestand).....	9
3.4 Immissionen .....	10
3.5 Boden.....	10
3.6 Altlasten .....	10
3.7 Kampfmittel .....	10
3.8 Grundwasser .....	10
3.9 Kultur- und Sachgüter .....	11
4 Planungsziele .....	11
5 Planungskonzept.....	12
6 Begründung der Festsetzungen .....	16
6.1 Art der baulichen Nutzung .....	16
6.2 Maß der Nutzung .....	17
6.3 Höhenentwicklung .....	18
6.4 Abstandsflächen.....	18
6.5 Bauweise, überbaubare Grundstücksfläche.....	18
6.6 Dachform, Dachbegrünung, .....	18
6.7 Nebenanlagen .....	19
6.9 Einfriedungen, Stützmauern, Sichtschutzelemente .....	19
6.10 Verkehrsflächen, Erschließung, Tiefgaragen, Stellplätze .....	19
6.12 Baulicher Schallschutz .....	21
6.13 Niederschlagsentwässerung .....	21
6.14 Bauliche Vorkehrungen für erneuerbare Energien.....	21
6.15 Grünordnung.....	21
6.16 Vorschlag Grundstücksteilung .....	22
7 Planungsstatistische Zahlen.....	23

## **1. Planungsanforderungen**

### **1.1 Planungsanlass**

Ziel und Zweck der Bebauungsplanung ist es, zur Stärkung des Umweltverbundes (ÖPNV-, Rad-, Fußverkehr) die Errichtung eines Tunnelbauwerkes zur Querung der Bahngleise vorzusehen und so die Möglichkeit einer Unterführung von der Münchner Straße zum Bereich östlich der bestehenden Gleisanlagen planerisch zu sichern. Die Verkehrserschließung soll so ausgelegt werden, dass eine bauliche Entwicklung des Gebietes östlich des Bahnhofs planerisch sichergestellt werden kann.

Weiterhin sollen für den regionalen Busbahnhof Erweiterungsmöglichkeiten berücksichtigt werden und bestehende sowie künftige Nutzungen im Städteingangsbereich festgesetzt werden. Mehrere Grundstückseigentümer haben Entwicklungsabsichten für eine gewerbliche, sowie eine Wohnnutzung geäußert. Im Sinne der Innenentwicklung soll daher auf diesen zentralen durch den öffentlichen Nahverkehr bestens erschlossenen Flächen eine verträgliche Nachverdichtung stattfinden.

### **1.2 Planungs- und Verfahrensablauf**

Der Planungs- und Umweltausschuss hat am 16.06.2004 erstmalig die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 136 „Bereich ehemaliger Güterbahnhof/Münchner Straße“ und die 19. Änderung des Flächennutzungsplans beschlossen. Ziel der Bauleitplanung war die Festsetzung einer gewerblichen Nutzung auf den Flächen des früheren Güterbahnhofs einschließlich seiner aufgelassenen Gleisanlagen.

Der Planungsumgriff für den Bebauungsplan Nr. 136 und die 19. Flächennutzungsplanänderung wurde am 30.09.2009 per Änderungsbeschluss nach Norden hin erweitert, um in der städtebaulich bedeutenden Städteingangssituation die bestehenden baulichen Anlagen des Postgebäudes und des Zeitungsverlags entsprechend ihrer bisherigen Nutzung (Post: Gemeinbedarfsfläche, Zeitungsverlag: gewerbliche Nutzung) zu erfassen. Zu diesem Zeitpunkt wurden auch die Erweiterungsmöglichkeiten des anschließenden regionalen Busbahnhofs erkannt sowie die Notwendigkeit einer weiteren Erschließungsmöglichkeit für den bisher nur über die Luitpoldstraße erschlossenen P+R-Platz. Des Weiteren war es Ziel, wie dies bereits in der Strukturuntersuchung zum Bahnhofsbereich aus dem Jahre 2001 vorgeschlagen wurde, die Flächen östlich der Bahnhofsanlagen zu erschließen, um die Flächen entwickeln zu können.

Studien zeigen, dass die Flächen des früheren Güterbahnhofs einschließlich seiner aufgelassenen Gleisanlagen zur Sicherung der verkehrlichen Erschließung benötigt werden: Zum einen um eine bauliche Entwicklung des Gebietes östlich des Bahnhofs gewährleisten zu können (Strukturkonzept Bahnhof 2019), zum anderen, um Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes „Freising nachhaltig mobil“ von 2018 realisieren zu können; im speziellen die Maßnahme 24 „Bau eines Bustunnels am Bahnhof zur Anbindung an den Stadtteil Lerchenfeld“.

Durch die Schaffung einer Alternativroute zwischen dem Stadtteil Lerchenfeld und der Westseite des Bahnhofs kann die Innenstadt vom Busverkehr entlastet werden, die Querbarkeit der DB-Trasse für alle Verkehrsmittel des Umweltverbundes verbessert und die Anbindung des Stadtteiles Lerchenfeld optimiert werden. In diesem Zusammenhang ist auch das Grundstück, auf dem sich die Post befindet, neu zu bewerten. Diese Ziele erfordern die Weiterführung der beiden Bauleitplanverfahren unter Berücksichtigung der zwischenzeitlichen Entwicklung.

Daher wurde am 16.12.2020 ein erneuter Aufstellungsbeschluss gefasst, der die aktuellen Planungsziele umsetzt und die Änderung des Flächennutzungsplans (19. Änderung) beinhaltet: Stärkung des Umweltverbundes (ÖPNV-, Rad-, Fußverkehr) die Errichtung eines Tunnelbauwerkes zur Querung der Bahngleise und so die Möglichkeit einer Unterführung von der Münchner Straße zum Bereich östlich der bestehenden Gleisanlagen planerisch zu sichern.

Weiterhin sollen für den regionalen Busbahnhof Erweiterungsmöglichkeiten berücksichtigt werden und bestehende sowie künftige Nutzungen im Städteingangsbereich festgesetzt werden. Die Verkehrserschließung soll so ausgelegt werden, dass eine bauliche Entwicklung des Gebietes östlich des Bahnhofs planerisch sichergestellt werden kann.

Ein Teil der Flächen im Planungsumgriff unterliegt weiterhin einer eisenbahnrechtlichen Widmung. Dies bedeutet grundsätzlich einen Vorrang der privilegierten Fachplanung vor der Bauleitplanung.

Seit der BauGB-Novelle 2004 kann jedoch im Bebauungsplan die künftig vorgesehene Nutzung im Rahmen einer bedingenden Festsetzung gem. § 9 Abs. 2 Nr. 2 BauGB in besonderen Fällen so festgesetzt werden, dass diese erst nach erfolgter Entwidmung ihre Gültigkeit erhält.

Da hier die Verwirklichung der im Bebauungsplan vorgesehenen städtebaulich erforderlichen Nutzungen nur in Abstimmung mit bestimmten Maßnahmen bzw. Vorgängen (Freistellungsverfahren) möglich ist und auch nicht allgemeingültig, sondern nur für die betroffenen Nutzungsbereiche festgesetzt werden soll, liegt hier die nach § 9 Abs. 2 BauGB notwendige Fallkonstellation vor.

Die Festsetzungen innerhalb der entsprechenden Bereiche sollen deshalb gem. § 9 Abs. 2 Nr. 2 BauGB erst nach erfolgter Entwidmung in Kraft treten.

Das Grundstück Fl.Nr. 1879/75, Gemarkung Freising wurde bereits 2015 freigestellt.

Hinweis: Nicht betroffen von der erforderlichen Freistellung ist der in den Planungsumgriff aufgenommene „Durchstich“ unter den Bahngleisen: Diese Art der Nutzung (Unterführung) beeinträchtigt den Widmungszweck der Bahnanlage nicht und kann deshalb auch im weiterhin gewidmeten Bereich vorgenommen werden.

## **2 Übergeordnete Planungsziele**

### **2.1 Regionalplan der Region München (Region 14, Stand 01.04.2019)**

Der Regionalplan ist ein Instrument der Raumordnung und -entwicklung auf regionaler Ebene, das heißt zwischen der Raumordnung des Freistaats Bayern und der kommunalen Bauleitplanung. Die Ziele des Regionalplans (zu denen auch die Vorranggebiete gehören) sind verbindliche Vorgaben für die kommunale und öffentliche Planung. Die Grundsätze (auch Vorbehaltsgebiete) müssen abgewogen werden. Die gesetzliche Grundlage des Regionalplans bilden in Bayern insbesondere das Bayerische Landesplanungsgesetz (BayLPIG) und das Landesentwicklungsprogramm (LEP).

Ziel des Regionalplans ist es, den attraktiven Lebens- und Wirtschaftsraum zu erhalten und für zukünftige Herausforderungen weiterzuentwickeln. Maßstab dafür ist eine nachhaltige Entwicklung, die gleichermaßen Ökonomie, Ökologie und soziale Belange berücksichtigt.

Im Rahmen der Planung sollen wohnortnahe Arbeitsplätze ermöglicht werden. Die wohnbauliche Entwicklung soll auf die gewerbliche Entwicklung im Umkreis abgestimmt werden. Dabei sollen kompakte, funktional- und sozial ausgewogene Strukturen entstehen.

### **2.2 Flächennutzungsplan**

Der seit 15.09.1998 rechtsgültige Flächennutzungsplan der Stadt Freising mit integriertem Landschaftsplan stellt die Fläche im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 136 „Bereich ehem. Güterbahnhof/Münchner Straße“, teilweise als gewidmete Bahnanlagen dar, teils als

Gemeinbedarfsfläche Post, teils als Parkplatzfläche. An den Grenzen des Geltungsbereichs schließen weitere Bahnanlagen, Verkehrsflächen und Grünflächen an.

Entlang der Münchner Straße im westlichen Grundstücksbereich ist ein ca. 20 m breiter Streifen als öffentliche Grünfläche mit zu pflanzenden Bäumen ausgewiesen. In diesem Bereich gibt es Altlastenverdachtsfälle. Des Weiteren ist mit dem Regionalbusbahnhof ein Haltestellenbereich enthalten.



Ausschnitt Flächennutzungsplan Stadt Freising, inkl. der Darstellung der entwidmeten Bahnfläche (weiße Fläche)

### 2.3 Bestehende Bebauungspläne

Für die angrenzende Bebauung westlich der Münchner Straße besteht der rechtskräftige Bebauungsplan 68 „Saarstrasse-Steineckergelände“ mit 2. und 6. und 7. Änderung. Hier sind im Westen und Nordwesten ein Mischgebiet und im Südwesten ein allgemeines Wohngebiet festgesetzt.

### 2.4 Stadtentwicklungsplan STEP 2030

Im Jahr 2015 wurde in einem umfangreichen Prozess der Öffentlichkeitsbeteiligung ein Leitbild für die zukünftige Entwicklung der Stadt Freising fertiggestellt. In diesem wird die günstige Verkehrsanbindung unter anderem an die Schiene (Regionalbahnhof, S-Bahnhof) hervorgehoben. Im Stadtentwicklungsplan STEP 2030 werden keine konkreten Maßnahmen für das ehemalige Güterbahnhofsgelände definiert, jedoch grundsätzliche Leitlinien der Entwicklung der Stadt aufgezeigt, welche Einfluss auf die Planungsziele des Geländes haben: Die oberzentrale Funktion Freising soll gestärkt und ausgebaut werden, die Innenentwicklung Vorrang vor Entwicklungen im Außenbereich haben und Nachverdichtungs- und Umstrukturierungspotenziale sollen genutzt werden. Verdichtete Bauformen sollen angestrebt, unnötiger Flächenverbrauch durch kompakte und urbane Baustrukturen reduziert werden. Zudem

soll im Stadtgebiet ein Netz für Fußgänger und Radfahrer umgesetzt werden, welches zwischen wichtigen Quellen und Zielen lückenlos sichere Verbindungen ohne Umwege bereitstellt.

Darüber hinaus soll möglichst wenig Freiraum für parkende Autos verschwendet werden, weil gleichzeitig dringend Grün und Gartenflächen benötigt werden. Deshalb ist es ein wichtiges Ziel der Stadtplanung, den ruhenden Verkehr so weit als möglich zu reduzieren, in Tiefgaragen unterzubringen oder in Parkgaragen flächensparend zu stapeln. Eine Sondersituation stellt der Park-and-Ride-Platz am Bahnhof dar. Etwa 1.200 Nutzer, darunter viele Pendler, nutzen den Regionalbahnhof Freising und stellen ihr Auto ab. Dabei geht durch den attraktiven Parkplatz nicht nur viel zentral gelegene Entwicklungsfläche verloren: Das große Parkplatzangebot generiert auch viel Verkehr, der über eine einzige Zufahrt (Luitpoldstraße/Isarstraße) abgewickelt werden muss und die umliegenden Straßen belastet.

## **2.5 ISEK Freising – Integriertes Innenstadtkonzept**

Zur Stärkung der Freisinger Innenstadt wurde im Jahr 2011 in einem intensiven Planungsprozess ein Integriertes Innenstadtentwicklungskonzept (ISEK) erarbeitet. Das Untersuchungsgebiet des ISEK schließt das Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs mit ein wird aber nur peripher mitbetrachtet.

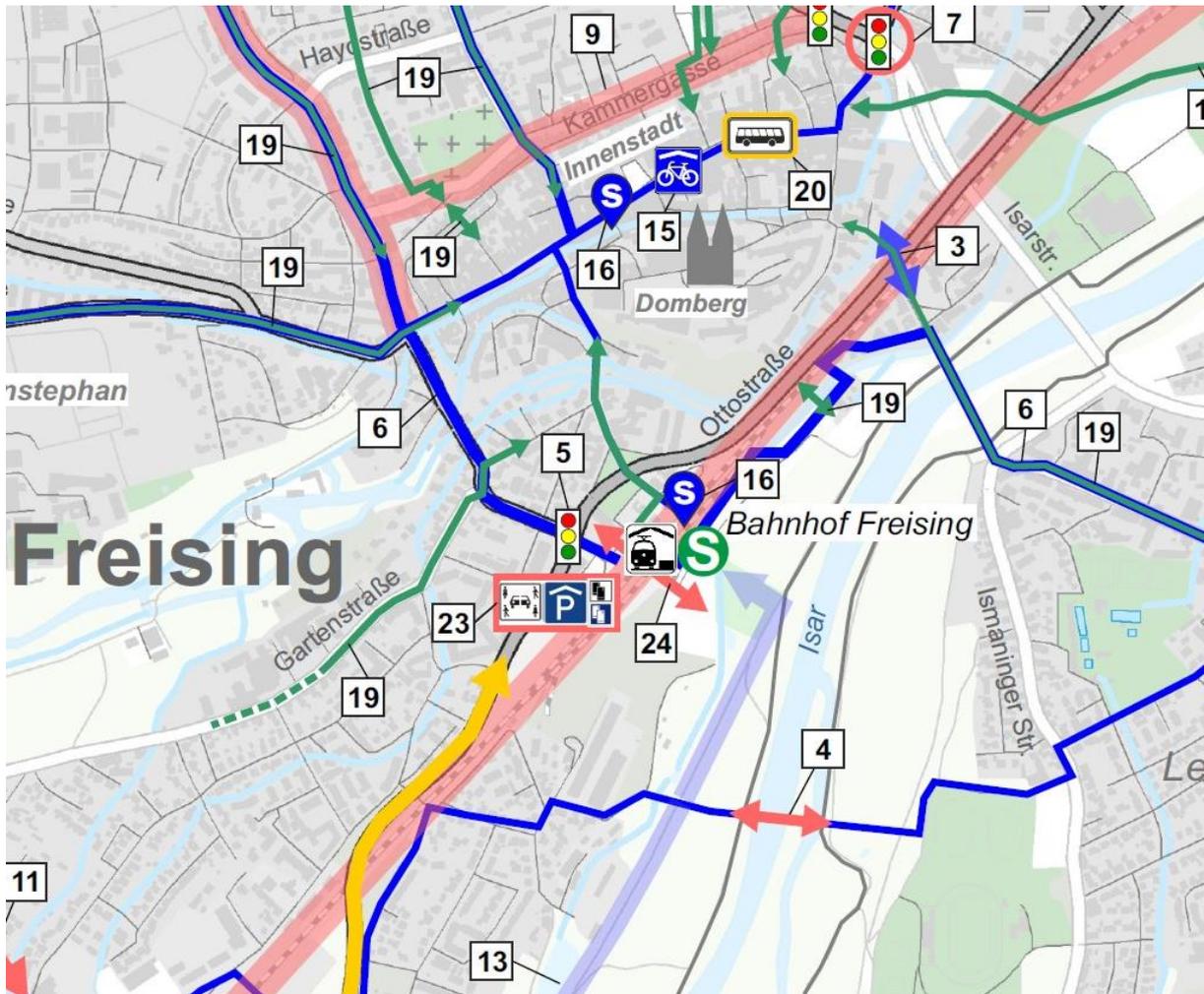
Zum Thema Radverkehr wird festgehalten: „Die Isarquerung, insbesondere aber auch die Bahnquerung bedarf für Radfahrende ganz deutlich einer Verbesserung. Die aktuellen Zustände sind völlig unzureichend und in keinster Weise akzeptabel. Hier sind auf alle Fälle Maßnahmen im Zuge Erdinger Straße / Heiliggeistgasse erforderlich, aber längerfristig auch im Bereich des Bahnhofes.“

## **2.6 Mobilitätskonzept „Freising nachhaltig mobil“**

Im Rahmen des Mobilitätskonzepts der Stadt Freising (Stand November 2018) wurden auf Grundlage einer umfassenden Analyse der heutigen Mobilität in Freising konkrete Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes entwickelt und ein Handlungsleitfaden mit direktem Umsetzungsbezug ausgearbeitet. Der Bahnhof Freising wird als herausragender zentraler Verknüpfungspunkt der Stadt mit der Region und vor allem in Richtung München herausgestellt. Hier besteht Zugang zur S-Bahn, zur Regionalbahn sowie zu den Regional- und Stadtbussen. Hervorgehoben werden auch die Radabstellanlagen am Bahnhof die damals 1.600 Radabstellplätze umfassten und mittlerweile auf 1.800 ausgebaut werden konnten.

Im Mobilitätskonzept wird deutlich, dass der Radverkehr eine zentrale Rolle für die Fortbewegung innerhalb der Stadt spielt. Für den Fuß- und Radverkehr stellt die Durchwegung des Bahnhofsgeländes und die Überwindung der Barriere, welche die Schienen darstellen eine wichtige Rolle.

In diesem Zusammenhang ist die dort enthaltene Maßnahme 24 „Bustunnel Bahnhof zur Anbindung Lerchenfeld“ zu erwähnen. Zur Entlastung der Innenstadt vom Busverkehr, wird der Bau einer Alternativroute für den Bus vorgeschlagen. Damit soll gleichzeitig die Querbarkeit der DB Trasse für alle Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Fußgänger, Radfahrer) verbessert werden und gleichzeitig die Anbindung des Stadtteils Lerchenfeld an den Bahnhof optimiert werden.



Ausschnitt Maßnahmenübersicht, Mobilitätskonzept Stadt Freising, Stand 27.09.2018

## 2.7 Klimaschutzkonzept der Stadt Freising

Im Januar 2020 wurde im Freisinger Stadtrat die „Freisinger Resolution zum Klimawandel“ beschlossen, mit der die Eindämmung des menschengemachten Klimawandels und dessen schwerwiegenden Folgen als eine kommunalpolitische Aufgabe von höchster Dringlichkeit anerkannt wurde. Bis zum Jahr 2035 wird gemeinsam mit dem Landkreis Freising das Ziel verfolgt, eine Unabhängigkeit von fossilen Energieträgern zu erreichen. Die Grundlage dafür liefert das städtische Klimaschutzkonzept aus dem Jahr 2013. Die Dringlichkeit des kommunalen Klimaschutzes steht im Einklang mit der übergeordneten Gesetzeslage. Laut Bayerischer Gemeindeordnung sind bei allen Aufgaben im eigenen Wirkungskreis die Belange des Natur- und Umweltschutzes zu berücksichtigen (Art. 57 GO). Laut Bayerischer Verfassung sind die natürlichen Lebensgrundlagen - auch im Hinblick auf die Verantwortung für die kommenden Generationen - vorrangig zu schützen (Art. 141 BV). Darunter fallen auch die Anstrengungen, um die Ursachen und Folgen des Klimawandels einzudämmen und die Anpassung an die Auswirkungen des Klimawandels voranzubringen (Art.1 BayKlimaG). Bekräftigt wird dies im Bundesklimaschutzgesetz, nach welchem durch die Träger öffentlicher Aufgaben bei ihren Planungen und Entscheidungen den Klimaschutz und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele zu berücksichtigen sind (§ 13 KSG).

Parallel zur Freisinger Resolution hat die Stadt mit der „Klima-Offensive“ 24 konkrete Beschlüsse verabschiedet, u.a. zum Einsatz von Solarenergie (Maßnahme 9) und zum Gebäudestandard bei Neubaumaßnahmen und Generalsanierungen (Maßnahme 8). Damit sollen

lokale Klimaschutzmaßnahmen im Rahmen der kommunalen Möglichkeiten vorangetrieben werden. Zu diesem Beschluss soll auch die Bauleitplanung ihren Beitrag leisten.

Gemäß § 1a Abs. 5 BauGB ist der Klimaschutz bei der Aufstellung von Bauleitplänen in der Abwägung verstärkt zu berücksichtigen. Entsprechend soll den Erfordernissen des Klimaschutzes sowohl durch Maßnahmen, die dem Klimawandel entgegenwirken, als auch durch solche, die der Anpassung an den Klimawandel dienen, Rechnung getragen werden. Wichtige Handlungsfelder sind die Anpassung an zukünftige, durch Klimawandel bedingte Extremwetterereignisse und Maßnahmen zum Schutz des Klimas, wie z.B. die Verringerung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes und die Bindung von CO<sub>2</sub> aus der Atmosphäre durch Vegetation.

## **2.8 Klimaanpassungskonzept Freising - Klaps 2050**

Die Umsetzung des Klimaanpassungskonzept Klaps 2050 stellt eine weitere wichtige Maßnahme im Rahmen der „Klima-Offensive“ bzgl. einer hitzeangepassten und wassersensiblen Stadtentwicklung für das gesamte Stadtgebiet dar. Übergeordnete strategische sowie konkrete lokale Maßnahmen können dazu beitragen, die klimaökologische Situation in Freising zu verbessern. Konzeptionelle Handlungsempfehlungen und Maßnahmen zur Hitzeminderung, zur Schwammstadt sowie zum Kaltluftsystem und zu bioklimatischen Entlastungssystemen sollen in zukünftige Planungen einbezogen werden.

Durch das Planungsgebiet läuft laut Konzeptplan Starkregenvorsorge ein Hauptfließweg für Starkregenabfluss entlang der Münchner Straße in nördlicher Richtung. Dieser Hauptfließweg muss zur Starkregenvorsorge beachtet werden, Abflüsse sind zu verzögern, zu fassen und zu leiten.

Das Planungsgebiet grenzt nordwestlich laut Konzeptplan Hitzeminderung und Schwammstadt an ein thermisch belastetes Gebiet an. Hier sind Umsetzungen von blaugrünen Maßnahmen zur Kühlung und zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität umzusetzen.

Laut dem Konzeptplan Bioklimatisches Entlastungssystem stellt die Münchner Straße einen Hauptweg dar, welcher zu beschatten und der Grünanteil zu erhöhen ist.

## **2.9 Städtebauliche Konzepte, Machbarkeitsstudien, Entwicklungsabsichten**

Um die im Rahmen des Mobilitätskonzepts der Stadt Freising enthaltene Maßnahme 24 „Bustunnel Bahnhof zur Anbindung Lerchenfeld“ umzusetzen wurden weitere Studien durchgeführt. Zur Entlastung der Innenstadt vom Busverkehr, wird der Bau einer Alternativroute für den Bus vorgeschlagen. Damit soll die Querbarkeit der DB Trasse für alle Verkehrsmittel des Umweltverbundes (ÖPNV, Fußgänger, Radfahrer) verbessert werden und gleichzeitig die Anbindung des Stadtteils Lerchenfeld an den Bahnhof optimiert werden.

Das Areal östlich der Gleise stellt eine der letzten Innenentwicklungspotentiale der Stadt Freising dar. Zur Entwicklung des Bahnhofsumfeldes wurde 2019 ein Strukturkonzept erarbeitet. Dieses Konzept sieht vor das Areal östlich der Gleise städtebaulich zu entwickeln. Zur Erschließung des Areals (Anliegerverkehr) wurde eine Querung der Gleise in Betracht gezogen, welche gleichzeitig die Ziele des Mobilitätskonzeptes verfolgt. Bei der Entwicklung dieses neuen Quartiers in Freising möchte man vorbildlich und nachhaltig mit dem Thema Mobilität umgehen. Zum einen soll die Mobilitätsdrehscheibe rund um den Bahnhof, Freising als bedeutenden Umstiegspunkt für den ÖPNV innerhalb der Region optimieren und ausbauen. Auf der anderen Seite möchte man ein neues Quartier schaffen welches dringend benötigten Wohnraum und Gewerbeflächen zur Verfügung stellt. Dabei sollen die angrenzenden Isarauen mit dem Naherholungsangebot ein integraler Bestandteil der Entwicklung werden.

In diesem Zusammenhang hat die Stadt Freising eine Initiative gestartet um sich bei der Internationalen Bauausstellung IBA Metropolregion München „Räume der Mobilität“ zur Teilnahme zu bewerben. Das Areal des Bebauungsplans 136 ist Teil des Entwicklungsprojektes dieser IBA-Initiative. Die Untersuchungen zu den Verkehrsbauprojekten (Umweltverbundröhre) sind erste Voraussetzungen für die Umsetzung einer größeren Entwicklungsmaßnahme.

Mit den Verkehrsbetrieben MVV und Stadtbus Freising wurde 2021 eine Strukturskizze entwickelt, welche die Bedarfe (Bushaltepositionen, Fahrbeziehungen) beschreibt, die für die Abwicklung des öffentlichen Busverkehrs in Freising und in der Region über die nächsten Jahrzehnte entstehen.

Aufbauend auf diesen Überlegungen wurde 2023 eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben, welche die verkehrsrechtlichen und bautechnischen Dimensionen für die Unterführung als auch für die in der Strukturskizze geforderte Optimierung der Bushaldebereiche überprüft und darstellt. In diesem Zuge wurden auch alternative Verkehrsführungen mit unterschiedlichen Straßenanschlüssen im Norden betrachtet.

Darüber hinaus bestehen Entwicklungsabsichten von privaten Eigentümern des ehemaligen Postareals (dessen Nutzung als Postverteilzentrum 2024 endete). Desgleichen besteht die Absicht von den Eigentümern des Flurstücks 1979/75 (dem ehemaligen Güterbahnhof) dieses zu bebauen.

### **3 Lage und Beschaffenheit des Planungsgebietes**

#### **3.1 Lage und Nutzung**

Das Planungsgebiet befindet sich nördlich der Gleisanlagen, welche München mit dem Bahnhof Freising verbindet, angrenzend an das Bahnhofsgebäude in Freising. Das Plangebiet wird im Norden durch den Kiss+Ride Parkplatz am Bahnhof, im Westen durch die Münchner Straße, im Osten durch die vorhandenen Gleisanlagen begrenzt. Die Fläche schließt die Verkehrskreuzungen Münchner/Skofia-Loka Str. und Münchner/Saarstr./Bahnhofplatz mit ein. Im Norden des Planungsgebiets befinden sich das ehemalige Postgebäude sowie angrenzend an die Kreuzung Münchner Ecke Bahnhofplatz das Anzeigerhaus in dem das Freisinger Tagblatt untergebracht ist. Im Nordosten des Geländes befinden sich Bike-and-Ride-Stellplätze, sowie 6 Haltestellen des Regionalbusbahnhofes. Im Südosten umfasst das Gebiet einen Teil der Gleisanlagen und der Bahnsteiganlagen, in diesem Bereich wird die Lage der Bahnquerung samt Anschlüssen an den Bahnsteig für Fußgänger erfolgen.

Das Planungsgebiet ist im Bestand bereits größtenteils baulich genutzt und weist im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofes (Flur.Nr.1879/75, 1879/76) eine Brachfläche auf, die heute größtenteils als Schotterfläche temporär und in geringem Umfang als Lagerfläche dient.

Der Umgriff umfasst ganz oder teilweise folgende Flurstücke der Gemarkung Freising: 954/16, 1672/9, 1672/20, 1672/49, 1672/50, 1672/53, 1672/54, 1673/6, 1807/2, 1807/25, 1807/31, 1874/6,1874/10, 1876, 1878, 1878/3, 1879, 1879/2, 1879/9, 1879/52,1879/75, 1879/76, 1879/77, 1879/78, 1879/79, 1879/80, 1879/81.

Der Bebauungsplan umfasst eine Gesamtfläche von rd. 3,25 ha.

#### **3.2 Erschließung**

Die Hapterschließung des ehemaligen Güterbahnhofes erfolgt derzeit über eine improvisierte Zufahrt gegenüber der Münchner Str. Hausnummer 16. Die Zufahrt zum Regionalbusbahnhof, als auch die Zufahrt zum Anzeigerhaus und dem ehemaligen Postgebäude erfolgt über

die Straße Bahnhofplatz. Im Rahmen der Planung wird eine Querung der Gleise für den Umweltverbund (Bus, Rad, Fußgänger) in Richtung Süden angestrebt, die ebenfalls für die Erschließung eines neuen Quartiers südlich der Gleise für den MIV dienen soll.



Luftbild ehem. Güterbahnhof

### **3.3 Natürliche Grundlagen (Topographie, Freiflächen, Grünbestand)**

Das Planungsgebiet liegt in einer Ebene und hat einen höhengleichen Anschluss sowohl an die Münchner Straße im Westen als auch an die Gleise im Osten und den Regionalbusbahnhof und den Bahnhofsvorplatz im Norden. Durch die Intensive Nutzung ist das Areal weitestgehend baulich überformt. Durch die Aufgabe der Nutzung als Güterbahnhof bestehen am südlichen Rand des Geländes teilweise Sukzessionsflächen in denen Ruderalaufwuchs dominiert.

Es gibt erhaltenswerten Baumbestand aus Einzelbäumen und Baumgruppen mit vereinzelt älteren Exemplaren. Grundsätzlich wird angestrebt, einen Großteil der Bäume zu erhalten. Wo nicht möglich, wird der Verlust der Bäume gemäß der Stadtgrünverordnung der Stadt Freising innerhalb des Grundstücks durch Ersatzpflanzungen ausgeglichen.

### **3.4 Immissionen**

Das Plangebiet liegt im Geräuscheinwirkungsbereich des Schienenverkehrs im Osten, der Münchner Straße im Westen und dem Regionalbusbahnhof im Norden. Als Geschwindigkeit auf der Münchner Str. ist 50 km/h zulässig. Auf der Straße Bahnhofsplatz ist die Geschwindigkeit auf 30 km/h reduziert.

Westlich des Geltungsbereichs des Bebauungsplans befinden sich Wohnhäuser mit vereinzelt Geschäften im Erdgeschoss, sowie im Nordwesten weitere gewerbliche Nutzungen (Bankgebäude). Richtung Norden, Osten und Süden liegen Mischnutzungen aus Gewerbe und Wohnen.

### **3.5 Boden**

Das Vorhaben befindet sich geomorphologisch gesehen auf einer näherungsweise ebenen Fläche, am linken Flussufer der Isar. Es liegt am Südrand des tertiären Hügellandes, ca. 300- 400 m von der Isar entfernt. Der Untergrund baut sich aus fluvialen Sedimenten auf, die im ehemaligen Flussbett oder der Aue abgelagert wurden. Diese quartäre Postglazialterrasse besteht aus sandigen Kies- und schluffigen Sandschichten. Stellenweise sind sie von Lehm überdeckt. Der tiefere Untergrund wird laut geologischer Karte von der tertiären Oberen Süßwassermolasse aufgebaut. Laut der zur Verfügung stehenden Informationen, lässt sich folgende Schichtenfolge im Bereich des Baugrundstücks angeben:

Auffüllungen: rezent, Kiese, Sande: holozän, Obere Süßwassermolasse: tertiär.

Die quartären fluvialen Kiese stehen ab 1,5-2,5 m unter GOK an und zeigen eine meist wechselhafte Struktur auf, wobei stark sandige Schichten, Schlufflinsen und Rollkiesschichten vorhanden sein können. Die sandigen, stellenweise schwach schluffigen Kiese sind gemäß den Schichtenverzeichnissen, Bohrprofilen und Rammsondierungen meist mitteldicht, bereichsweise aber auch locker oder dicht gelagert.

### **3.6 Altlasten**

Auf Grund der unmittelbaren Nähe zum Bahnhof muss damit gerechnet werden, dass das Grundstück bei der Bombardierung im April 1945 betroffen war. Dahingehend ist zu berücksichtigen, ob und mit welchem Material mögliche Bombentrichter verfüllt wurden und dass ggf. „Blindgänger“ vorhanden sein könnten.

In den Bereichen von Bahnhöfen bzw. Schienenverkehrsflächen sind Verunreinigungen und Schadstoffe zu erwarten. Erfahrungsgemäß treten Cyanide, Schwermetalle, Kohlenwasserstoffe (TPH), BTEX und aromatische Kohlenwasserstoffe, LHKW, PAK, PCB auf. Demzufolge ist bei der Entsorgung des Aushubs mit Deponieklassen zu rechnen. In den oberen schluffigen Schichten lässt sich eine konzentrierte Verunreinigung vermuten. Die tieferen Kiesschichten könnten aufgrund der Wasserwirkung von Grund und Flusswasser geringer belastet sein.

### **3.7 Kampfmittel**

Bezüglich eines möglichen Vorkommens von Kampfmitteln muss vor Beginn der Erdarbeiten eine Kampfmittelsondierung erfolgen.

### **3.8 Grundwasser**

Das geplante Bauvorhaben liegt ungefähr auf halber Strecke zwischen dem Fluss und der Grundwassermessstelle. Durch Interpolation kann auf Grundlage der Tabelle ein mittlerer Wasserstand von 441,37 m ü. NN vermutet werden.

Bei Hochwasser der Isar verringert sich die Differenz zwischen dem Grundwasserspiegel und dem Wasserstand des Flusses. Der höchste je gemessene Wasserstand wurde am 24.-25.08.2005 aufgezeichnet. Zu diesem Zeitpunkt war die Differenz 0,1m. Es wird unter Beachtung der Interpolation zusätzlich ein Sicherheitszuschlag von 0,4 m vorgeschlagen. Damit ergibt sich ein vorläufiger Bemessungswasserstand für den Endzustand von 444,35 ü. NN. Dieser Wert entspricht ca. dem HQ100-Wert an der Isar. Für den vorläufigen Bemessungswasserstand im Bauzustand wird das Hochwasser HQ5 der Isar herangezogen. Dieser ergibt sich unter Beachtung der Interpolation zu  $443,15 + 0,1 = 443,24$  m ü. NN.

### 3.9 Kultur- und Sachgüter

Im Plangebiet gibt es weder Bau- noch Bodendenkmäler.

## 4 Planungsziele

Mit dem Bebauungsplan sollen folgende Ziele planerisch gesichert werden:

- Stärkung des Umweltverbundes (ÖPNV-, Rad-, Fußverkehr) durch die Errichtung eines Tunnelbauwerkes zur Querung der Bahngleise und so die Möglichkeit einer Unterführung von der Münchner Straße zum Bereich östlich der bestehenden Gleisanlagen.
- Anschluss des Tunnelbauwerkes für Fußgänger an die Bahnsteige
- Berücksichtigung von Erweiterungsmöglichkeiten für den regionalen Busbahnhof
- bestehende Nutzungen (Busbahnhof, Anzeigerhaus), sowie Erweiterung um zukünftige Nutzungen (Wohnen, Gewerbe) im Stadteingangsbereich
- Die Verkehrserschließung soll so ausgelegt werden, dass eine bauliche Entwicklung des Gebietes östlich des Bahnhofs planerisch sichergestellt werden kann.

Die übergeordneten städtebaulichen Ziele der Stadt Freising sind in folgenden Konzepten und Satzungen formuliert:

- STEP 2030, November 2015
- Parkraumbewirtschaftungskonzept, Oktober 2021
- Mobilitätskonzept Freising – nachhaltig mobil, November 2018
- Klimaanpassungskonzept KLAPS 50, Oktober 2022
- Freisinger Resolution zum Klimawandel und Klima-Offensive, Januar 2020
- Integriertes Klimaschutzkonzept, August 2013

Auf Grundlage der oben genannten planerischen Vorgaben sowie vorliegender Untersuchungen und Konzepte wurden folgende Ziele für den vorliegenden Bebauungsplan formuliert:

- Nachbarverträgliche Weiterentwicklung der baulichen Gesamtstruktur des Areals
- Schaffung von Erweiterungsmöglichkeiten für den Busbahnhof (Regionalbusbahnhof)
- Anbindung des Busbahnhofs an eine östlich der Gleise gelegene Erweiterungsfläche
- Entlastung der Busverkehre in der Innenstadt, durch Ausbildung einer Alternativroute für Busverkehre zwischen Lerchenfeld und Altstadt
- Maßvolle Nachverdichtung zur Ergänzung des vorhandenen Baubestands
- Stärkung der Mischnutzung entlang der Münchner Str.
- Schaffung eines repräsentativen Stadteingangs von der Münchner Straße von Westen kommend (Berücksichtigung von Sichtachsen zum Dom)
- Geordnete Parkierung durch Herstellung von Tiefgaragen
- Verbesserung der Anbindung an das städtische Wegenetz und Anbindung des Naherholungsraumes Isar an die Altstadt durch Stärkung der Durchwegung des Areals (Fuß- und Radwegverbindung)
- Schaffung von qualitätsvollen, durchgrünten Freiräumen
- Sicherstellung einer Minstdurchgrünung des Busbahnhofs
- Weitgehender Erhalt des natürlichen Wasserkreislaufs durch Erhalt des natürlichen Grundwasserregimes und dem Schutz des Grundwassers vor Verschmutzung

- Entwicklung eines Schallschutzkonzeptes, welches sowohl das Schutzbedürfnis der geplanten Nutzungen wie auch das der Nachbarschaft berücksichtigt
- Herstellung einer energetisch, ökologisch und klimatisch wirksamen Gebäudeplanung
- Umsetzung der Klimaschutzziele durch Maßnahmen zur Niederschlagsversickerung und Nutzung vielfältiger Begrünungsmaßnahmen
- Förderung des nicht-motorisierten Individualverkehrs

## 5 Planungskonzept

### Städtebauliche Ordnung

Das Planungskonzept sieht für das ehemalige Güterbahnhofsareal zwischen Gleisen und Münchner Straße eine Bebauung für gewerbliche Nutzungen vor. Dieser soll die Stadteinfahrt von Süden auf der Münchner Straße kommend gliedern. Die gewählten Gebäudehöhen orientieren sich an dem westlich anschließenden Quartier auf der gegenüberliegenden Straßenseite. Von der Skofia-Loka-Str. kommend soll eine öffentliche Fuß- und Radwegeverbindung südlich des neuen Baukörpers in Richtung Bahnhof geschaffen werden.

Es ist eine Unterführung unter den Gleisanlagen vorgesehen, um eine Alternativroute für den Busverkehr zu ermöglichen der die Innenstadt entlastet. Diese Alternativroute quert die Gleise südlich des bestehenden Regionalbusbahnhofs und schließt über die Straße Bahnhofspatz an die Kreuzung Saarstraße/Münchner Str. an. Damit wird gleichzeitig die Querbarkeit der DB Trasse für alle Verkehrsmittel des Umweltverbundes (ÖPNV/BUS, Fußgänger, Radfahrer) verbessert und gleichzeitig die Anbindung des Stadtteils Lerchenfeld an den Bahnhof optimiert. Auf Grund der vorgesehenen Nutzung mit überwiegend Bus-, Fuß- und Radverkehr sowie Anschlüssen zu den Verkehrsanlagen der Bahn wird diese als Umweltverbundröhre (UVR) bezeichnet. Die Unterführung unter den bestehenden Gleisanlagen wird als Eisenbahnüberführung (Brückenbauwerk) und Grundwasserwanne (Rampenbauwerk) als Trogbauwerk für den Straßen- bzw. Fuß- und Radverkehr definiert. Der nördliche Abschnitt der Flur 1879/75 sieht daher eine Zufahrt zu der Umweltverbundröhre vor. Dieses Verkehrsbauwerk bildet gleichzeitig die Voraussetzung für eine Verkehrserschließung mit PKW (Anliegerverkehr) für eine städtebauliche Entwicklung eines neuen Stadtquartiers südlich der Gleise außerhalb des Bebauungsplanumgriffs.

Als Alternative zu der Anschlussstelle Kreuzung Saarstraße/Münchner Str. wurde die alternative Anschlussstelle in Richtung Skofja-Loka Str. betrachtet.



#### Alternative Anschlussstelle Skofja-Loka Straße

Bei dieser Variante würde nahezu die gesamte Flur 1879/75 für die Errichtung des Verkehrsbauwerkes der Tunnelausfahrt beziehungsweise dessen Zufahrt benötigt, was die Möglichkeit einer baulichen Nutzung des gut erschlossenen Grundstücks ausschließen würde.

Der bestehende Regionalbusbahnhof wird im Rahmen des Konzeptes umstrukturiert erweitert und neu geordnet, um den zukünftigen Bedarfen der Verkehrsbetriebe gerecht zu werden. Es wurden 12 Bushaltepositionen in 6 Bussteigen mit unabhängigen Ein- und Ausfahrmöglichkeiten für jeweils zwei 15 m lange Busse hintereinander in einer Sägezahnauflistung berücksichtigt.

Im Norden auf dem Grundstück der ehemaligen Postabfertigung ist ein Baukörper vorgesehen für eine Mischnutzung (Urbanes Gebiet), der sowohl Wohnen, als auch gewerbliche und soziale Nutzungen beherbergen kann.

#### Gebäudekörper

Das bestehende ehemalige Postgebäude (MU) soll möglichst eine Dienstleistungsfunktion an dem zentralen Ort in unmittelbarer Nähe zum Freisinger Bahnhof erhalten und modernisiert werden. Dafür wird ein 3-4 geschossiger Neubau (MU) an gleicher Stelle vorgesehen. Der Gebäudekomplex soll direkt an der Kreuzung Saarstraße/Münchner Str. und Bahnhofplatz als Orientierungsmarke und Dreh- und Angelpunkt im Zufahrtsbereich zum Freisinger Bahnhof fungieren. Dabei soll erhaltenswerter Baumbestand entlang der Münchner Str. erhalten und integriert werden.

Das gewerblich zu nutzende Gebäude im Süden (GE) soll sich als Riegel entlang der Münchner Straße zwischen Gleisen und Straße entlang ausrichten. Dabei soll ein Abstand von den Gleisen eingehalten werden um eine öffentliche Wegeverbindung zu ermöglichen. Die Erschließung soll über die Münchner Straße erfolgen. Innerhalb des Bauraums ist teilweise eine Gebäudetiefe von bis zu 38 Metern möglich beziehungsweise abgewinkelte Gebäudeteile, welche den Raum zur Münchner Straße hin gliedern können.

#### Erschließung für den motorisierten Verkehr

Sowohl die Haupteerschließung als auch gegebenenfalls die Anlieferung des Mischgebietes erfolgt über die Straße Bahnhofplatz. Der Gewerbebau im Süden ist direkt über die Münchner Straße zu erschließen. Da es sich um Nutzungen in unmittelbarem Umfeld des Freisinger Bahnhofs, sowie des Regional- und Stadtbusbahnhofs befindet geht man davon aus, dass im Rahmen eines mit der Stadt vertraglich zu sichernden Mobilitätskonzeptes von der Stellplatzsatzung der Stadt Freising abgewichen werden kann. Um eine geordnete Parkierung der geforderten Stellplätze zu gewährleisten, ist jeweils eine Tiefgarage unterhalb der beiden Gebäudekomplexe innerhalb der Bauräume MU und GE mit jeweils einer Zufahrt vorgesehen. Auf oberirdische Stellplätze wird verzichtet um dem Urbanen Charakter dieses zentralen, der Innenstadt zugewandten Ortes gerecht zu werden.

#### Erschließung überörtlicher-/ öffentlicher Verkehr

Es ist eine Unterführung unter den Gleisanlagen vorgesehen, um eine Alternativroute für den Busverkehr zu sichern der die Innenstadt entlastet. Diese Alternativroute quert die Gleise südlich des bestehenden Regionalbusbahnhofs und schließt über die Straße Bahnhofplatz an die Kreuzung Saarstraße/Münchner Str. an. Die Unterführung unter den bestehenden Gleisanlagen wird als Eisenbahnüberführung (Brückenbauwerk) und Grundwasserwanne (Rampenbauwerk) als Trogbauwerk für den Straßen- bzw. Fuß- und Radverkehr definiert. Dieses Verkehrsbauwerk bildet gleichzeitig die Voraussetzung für eine Verkehrserschließung mit PKW (Anliegerverkehr) für eine städtebauliche Entwicklung eines neuen Stadtquartiers südlich der Gleise außerhalb des Bebauungsplanumgriffs.

Der bestehende Regionalbusbahnhof wird im Rahmen des Konzeptes umstrukturiert, erweitert und neu geordnet, um den zukünftigen Bedarfen der Verkehrsbetriebe gerecht zu werden. Es wurden 12 Bushaltepositionen in 6 Bussteigen mit unabhängigen Ein- und Ausfahrmöglichkeiten für jeweils zwei 15 m lange Busse hintereinander in einer Sägezahnauflistung berücksichtigt. Diese Aufstellung lässt die Möglichkeit offen Gelenkbusse einzusetzen.

#### Erschließung für Fußgänger und Radfahrer

Die Erreichbarkeit des Bahnhofs wird durch die Umweltverbundröhre von Lerchenfeld kommend verbessert. Um die Zugänglichkeit zu den Gleisen von der Unterführung aus, von allen Seiten, zu gewährleisten wird neben der Eisenbahnüberführung auf der Nordseite ein zusätzliches Brückenbauwerk für Fußgänger geplant. So können Personen auf der Nordseite die Unterführung von Westen nach Osten überqueren. Auf der Ostseite befindet sich dann jeweils ein Treppenzugang zur Unterführung und somit zu den Gleisen. Der Treppenzugang ist gemäß den gültigen Regelwerken des Eisenbahnbundesamts sowie nach der Regelzeichnung der DB Netz AG geplant. Ein niveaugleicher Übergang ist durch die unterschiedlichen Höhenniveaus des Straßen- und Personenverkehrs nicht möglich. Zudem ist der Übergang über ein zusätzliches Brückenbauwerk sicherer, da die Fußgänger nicht die Straße überqueren müssen. Um die Zugänglichkeiten zu den Gleisen herzustellen wird unter der Eisenbahnüberführung vom Fußweg in Richtung Norden ein Zugang zu den Gleisen 1 und 2 bzw. 3 und 4 vorgesehen.

Das bestehende Angebot an ca. 1.600 Fahrradabstellplätzen westlich des Bahnhofs wird durch die neue Anordnung des Busbahnhofs überplant und dadurch verdrängt. Deshalb wird unter dem bereits angesprochenen Busbahnhof ein unterirdisches Fahrradparkhaus geplant um dem Bedarf an Abstellflächen am selben Ort nachkommen zu können.

### Frei- und Grünräume

Das Freiraumkonzept zeichnet sich durch ein die Münchner Straße begleitendes Grünband aus, welches durch Bäume gegliedert wird und damit die Beschattung der Verkehrsachse Münchner Straße gewährleistet. Durch den zu erwartenden hohen Versiegelungsgrad auf Grund der wirtschaftlichen Ausnutzung der Bauräume sind die restlichen Grundstücksteile zu begrünen, zu bepflanzen und wasserdurchlässig zu gestalten, um den Auswirkungen des Klimawandels entgegenzuwirken. Speziell südlich des Bauraums GE befindet sich eine Fläche die sich zur Begrünung und Versickerung von Niederschlagswasser eignet.

Durch die Schaffung einer zusätzlichen Querung der Gleise durch die Umweltverbundröhre und den Ausbau des Regionalbusbahnhofes wird auch zukünftig von der Notwendigkeit eines hohen Versiegelungsgrades innerhalb des Bebauungsplanumgriffs ausgegangen.

Der Erhalt möglichst vieler Bestandsbäume in Kombination mit der Pflanzung von an das Klima angepassten, vorwiegend heimischen und standortgerechten Laubbäumen und Gehölzen sowie Dach- und Fassadenbegrünungen tragen zur Klimaanpassung und dem Erhalt von Lebensräumen bei.

### Niederschlagsversickerung

Um das vorhandene Kanalnetz insbesondere bei Starkregen zu entlasten, wird das gesamte Niederschlagswasser oberirdisch auf dem Grundstück versickert. Mulden, Rigolen, Mulden-Rigolen-Systeme sowie Grün- und Retentionsdächer werden als Speicherflächen zur verzögerten Versickerung des Niederschlagswassers herangezogen und tragen zur Verbesserung des Wasserhaushalts bei.

### Klimaschutz

In der vorhandenen Planung werden die Belange des Klimaschutzes wie folgt berücksichtigt:

- Versickerung von Niederschlagswasser über den Oberboden und begrünte Flachdächer mit zusätzlicher Retentionsfunktion zur Vermeidung verschärfter Niederschlagswasserabflüsse sowie zur Verbesserung des Mikroklimas und der Biodiversität
- Bindung von CO<sub>2</sub> durch den Erhalt der bestehenden grünen Freiflächen mit Bestandsbäumen, wie z.B. des Patientengartens, Forderung von neu zu pflanzenden Bäumen, sowie durch Dach- und Fassadenbegrünung

### Schallschutz

Durch den von Westen einwirkenden Straßenlärm und durch den von Osten einwirkenden Lärm des Bahnbetriebs ist ein Schutz der Gebäude durch angepasste Schallschutzmaßnahmen vor den auf sie einwirkenden Lärmimmissionen erforderlich.

Die Lärmimmissionen sind durch ein Lärmgutachten zu ermitteln und werden im laufenden Verfahren ergänzt.

### Fazit

Mit dem beschriebenen Planungskonzept werden die unter Punkt 4. genannten Planungsziele umgesetzt:

Die Stärkung des Umweltverbundes (ÖPNV-, Rad-, Fußverkehr) durch die Errichtung eines Tunnelbauwerkes zur Querung der Bahngleise und so die Möglichkeit einer Unterführung von der Münchner Straße zum Bereich östlich der bestehenden Gleisanlagen wird sichergestellt.

Der Anschluss des Tunnelbauwerkes für Fußgänger an die Bahnsteige wird hergestellt. Die Erreichbarkeit der Gleise über das Tunnelbauwerk ist durch zusätzliche Wegeverbindungen und Brückenbauwerke gesichert.

Die Erweiterungsmöglichkeiten und Optimierungen für den Betrieb des regionalen Busbahnhofes werden berücksichtigt.

Die bestehenden Nutzungen (Busbahnhof, Anzeigerhaus), sowie eine Erweiterung um zukünftige Nutzungen (Wohnen, Gewerbe) im Stadteingangsbereich werden definiert.

Die Verkehrserschließung ist so ausgelegt, dass eine bauliche Entwicklung des Gebietes östlich der Gleise planerisch sichergestellt werden kann.

Das Nebeneinander von Wohnen und Arbeiten auf dem Gelände, die zentrumsnahe Lage in Verbindung mit der günstigen Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel sowie der Erhalt und die Erweiterung des bestehenden Fuß- und Radweges, sowie die Verbesserung der Erreichbarkeit des Öffentlichen Busverkehrs von Süden bieten eine gute Voraussetzung zur Reduzierung des motorisierten Verkehrs.

Durch die Unterbringung des motorisierten Verkehrs in einer Tiefgarage im Bereich der heutigen oberirdischen Parkplatzanlagen entsteht die Möglichkeit einer Neuordnung der Freiflächen. Die Unterbringung u.a. von Wohngebäuden bietet eine Möglichkeit, der schwierigen Situation am Wohnungsmarkt in Freising zu begegnen.

Der zu schützende Baumbestand, die Neupflanzungen, die zu begrünenden Flächen sowie die Dach- und Fassadenbegrünungen stellen eine nutzungs- und wohnungsnahe Mindestdurchgrünung sicher. Zudem leisten sie einen Beitrag zur Freiraumqualität für die Nutzer des Areals und zur Klimaanpassung.

Durch den Erhalt eines Grünstreifens entlang der Münchner Straße, die Dachbegrünung und die Nutzung der Dachflächen zur Energiegewinnung kann ein wesentlicher Beitrag zur Klimaanpassung und dem Klimaschutz, auch im Sinne der Klimaresolution sowie dem Klimaanpassungskonzept der Stadt Freising, geleistet werden.

## **6 Begründung der Festsetzungen**

### **6.1 Art der baulichen Nutzung**

Das Planungskonzept sieht für das ehemalige Güterbahnhofsareal zwischen Gleisen und Münchner Straße eine Bebauung für gewerbliche Nutzungen vor. Diese soll die Stadteinfahrt von Süden auf der Münchner Straße kommend gliedern. Die gewählten Gebäudehöhen orientieren sich an dem westlich anschließenden Quartier auf der gegenüberliegenden Straßenseite und entsprechen einer bis zu 4-geschossigen Bebauung.

Im Norden auf dem Grundstück der ehemaligen Postabfertigung ist ein Baukörper für eine Mischnutzung vorgesehen (Urbanes Gebiet), der sowohl Wohnen, als auch gewerbliche und soziale Nutzungen beherbergen kann. An dieser Stelle wird ebenfalls eine 3-4 geschossige Bebauung als städtebaulich verträglich erachtet. Auf Grund der guten Erschließung durch den öffentlichen Verkehr und in Betracht der Möglichkeit in der Erdgeschosszone Gewerbe, soziale Einrichtungen oder Verwaltung zu etablieren, wird eine höhere Dichte als im Bestand vorgeschlagen.

Mit den baulichen Ergänzungen im Rahmen des Bebauungsplans wird insgesamt eine nachbarverträgliche Weiterentwicklung der baulichen Gesamtstruktur des Areals angestrebt. Für eine Maßvolle Nachverdichtung zur Ergänzung des vorhandenen Baubestands wird ein Bauraum für Gewerbliche Nutzung (GE) festgesetzt. Damit wird gleichzeitig (unter Berücksichtigung von Sichtachsen zum Dom) das Ziel verfolgt einen repräsentativen Stadteingang von der Münchner Straße von Westen kommend zu schaffen und die seit vielen Jahren brachliegende Fläche wieder einer Nutzung zuzuführen. Mit den Festsetzungen sind Gewerbebetriebe aller Art, Erzeugung von Strom, öffentliche Betriebe, Geschäfts-, Büro, Verwaltungsgebäude, Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche Zwecke, sowie An-

lagen für sportliche Zwecke zulässig. Ausgeschlossen werden die Errichtung von Tankstellen, Betriebsleiterwohnungen, Vergnügungsstätten, Lagerplätzen und Lagerhäusern, Bordellen, bordellähnlichen Betrieben oder Betrieben mit Sexdarstellungen.

Ein zweiter Bauraum wird zur Stärkung der Mischnutzung entlang der Münchner Str. als Urbanes Gebiet (MU) festgesetzt. Mit den Festsetzungen sind Wohngebäude, Geschäfts- und Bürogebäude, Einzelhandelsbetriebe, Schank- und Speisewirtschaften sowie Betriebe des Beherbergungsgewerbes, sonstige Gewerbebetriebe, Anlagen für Verwaltungen sowie für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke zulässig. Ausgeschlossen werden Vergnügungsstätten, Tankstellen, Bordelle, bordellähnliche Betriebe oder Betriebe mit Sexdarstellungen. Im Urbanen Gebiet ist gem. § 6a Abs. 4 Nr. 1 BauNVO im Erdgeschoss an der Straßenseite eine Wohnnutzung nicht zulässig. Damit verfolgt der Bebauungsplan das Ziel der Durchmischung innerhalb des Bauraums im Sinne eines urbanen Gebietes, also einem Nutzungsmix der dem Wohnen, sowie der Unterbringung von Gewerbebetrieben und sozialen, kulturellen und anderen Einrichtungen dient, die die Wohnnutzung nicht wesentlich stören. Die Gewerbliche Nutzung des straßenzugewandten Erdgeschosses eignet sich aufgrund der guten Erschließung durch den öffentlichen Nahverkehr in unmittelbarer Bahnhofsnähe.

Eine geordnete Parkierung erfolgt durch die Herstellung von Tiefgaragen

## 6.2 Maß der Nutzung

Das zulässige Maß der baulichen Nutzung ergibt sich für das Planungsgebiet durch die Festsetzung gemäß § 16 Abs. 2 Nr. 1 und Nr. 4 BauNVO zur max. zulässigen Grundfläche (GR) sowie der maximal zulässigen Wandhöhe (WH) je Gebäudekomplex (GE, MU), bezogen auf den, dem jeweiligen Gebäude am nächsten gelegenen, festgesetzten Bezugspunkt. Die im Plan festgesetzte Grundfläche (GR) bezieht sich ausschließlich auf Anlagen gemäß § 19 Abs. 2 BauNVO. Die Festsetzung der Gebäudehöhen stellt eine nachbarverträgliche Weiterentwicklung der baulichen Gesamtstruktur des Areals sicher für eine maßvolle Nachverdichtung zur Ergänzung des vorhandenen Baubestands.

Unter Berücksichtigung des Bestands und der Neuplanung wird das Grundstück gemäß § 19 Abs. 2 BauNVO durch die festgesetzten Grundflächen der Baukörper GE und MU wie folgt überbaut:

<b>GE</b>	
<b>GR</b> gemäß § 19 Abs. 2 BauNVO	<b>2.400 m<sup>2</sup></b>
<b>GRZ 1</b>	<b>0,36</b>
<b>MU</b>	
<b>GR</b> gemäß § 19 Abs. 2 BauNVO	<b>1.800 m<sup>2</sup></b>
<b>GRZ 1</b>	<b>0,51</b>

Die Grundfläche GR ist um ca. 20% geringer als die festgesetzten Bauräume. Es wird davon ausgegangen, dass zur Durchwegung, Begrünung und Belichtung Teile des Bauraums unbebaut bleiben, bzw. bspw. ein Gebäudekörper um einen Innenhof entwickelt wird.

Die gemäß Planzeichnung festgesetzte maximale Grundfläche gemäß § 19 Abs. 2 BauNVO darf unter Berücksichtigung der anzurechnenden Flächen nach § 19 Abs. 4 BauNVO um bis zu 50% überschritten werden. Hierzu zählen alle Erschließungsflächen, z.B. Flächen für Tiefgaragen und Stellplätze, die privaten Verkehrsflächen für Zufahrten, Fuß- und Radwege, sowie sonstige Nebenanlagen.

Die Überschreitungsmöglichkeit durch Anlagen gemäß § 19 Abs. 4 BauNVO bis zu einer GRZ von höchstens 0,60, insbesondere im Bereich der Flächen für die Tiefgarage, gewährleistet, dass die nachzuweisenden Stellplätze für PKW und Fahrräder sowie Nebenflächen für Müll vollständig in den Tiefgaragen untergebracht werden können.

Gleichzeitig wird durch das Zurückbleiben hinter dem gemäß § 17 BauNVO festgelegten Orientierungswert zum Maß der baulichen Nutzung für das Gewerbegebiet und das urbane Gebiet mit einer GRZ von 0,8 den Anforderungen an Klimaschutz und Klimaanpassung gemäß der Freisinger Klimaresolution Rechnung getragen: Die Versiegelung wird auf das notwendige Maß reduziert, ausreichende Versickerungsflächen für Niederschlagswasser sind gewährleistet.

### **6.3 Höhenentwicklung**

Die festgesetzten Wandhöhen von maximal 12 m ermöglichen im GE und MU eine bis zu 4 geschossige Bebauung. Indem die Gebäudehöhen der angrenzenden Bestandsgebäude aufgenommen werden, integrieren sich die geplanten Gebäude mit den festgesetzten Wandhöhen in die Nachbarbebauung. Sichtbezüge zum Dom von der Münchner Straße von Westen kommend wurden berücksichtigt. Durch die im Bestand nicht bebaute Fläche südlich der Münchner Straße ist der Freisinger Dom während der gesamten Einfahrt von Westen kommend zu sehen. Durch die Bebauung wird die Sicht entlang der Strecke Stellenweise eingeschränkt. Zum einen wird jedoch durch den Grünstreifen, bzw. die Begrenzung des Bau-raums der Domblick weitestgehend erhalten, zum anderen ist der Domblick sobald man von Westen kommend den Baukörper passiert erneut gut sichtbar, während man auf die Kreuzung Münchner Straße/Saarstraße zufährt. Das bedeutet durch den Baukörper erfährt der Stadtraum eine Gliederung mit abwechslungsreichen unterschiedlichen Blickbeziehungen zum Domberg mit dem Freisinger Dom als Orientierungsmarke.

### **6.4 Abstandsflächen**

Durch das Einhalten der gesetzlichen Abstandsflächenregelung gemäß BayBO ist die Wahrung der Anforderungen an gesunde Wohn-, Arbeits- und Aufenthaltsverhältnisse bzgl. Besonnung, Belichtung und Belüftung sowohl innerhalb des Planungsgebietes als auch für die Nachbarbebauung gewährleistet.

### **6.5 Bauweise, überbaubare Grundstücksfläche**

Die überbaubare Grundstücksfläche wird durch Baugrenzen definiert und zur Sicherung des angestrebten städtebaulichen und freiräumlichen Konzepts beschränkt. Es ist eine abweichende Bauweise mit geschlossenen Baukörperlängen von mehr als 50m zulässig. Der längere Baukörper kann als Lärmschutz dienen gegenüber dem Lärm der Bahn, zudem ist im baulichen urbanen Kontext ein längerer Baukörper mit der angrenzenden Bebauung städtebaulich vertretbar.

### **6.6 Dachform, Dachbegrünung,**

Um im Zusammenspiel mit Bestandsgebäuden und Neubauten eine homogene Dachlandschaft im Planungsbereich zu erzielen sowie die erforderlichen Voraussetzungen zur Umsetzung von ökologischen und entwässerungstechnischen Voraussetzungen zu schaffen, sind für die Neubauten ausschließlich begrünte Flachdächer und flach geneigte Dächer bis max. 10° Dachneigung festgesetzt.

Die Dachbegrünungen tragen des Weiteren zur Retention des Niederschlagswassers bei, erhöhen die Verdunstungsrate und tragen zur Staubbindung bei. Sie verbessern die Energiebilanz der Gebäude durch zusätzliche Wärmedämmung und stellen Lebensräume für Pflanzen und Kleintiere dar.

## **6.7 Nebenanlagen**

Um die zur Verfügung stehenden Freiflächen gut nutzen zu können und in ihrer Fläche nicht zu beschränken, sind die erforderlichen Nebenanlagen nur innerhalb der Baufelder zulässig. Zudem sollen beispielsweise Nebenanlagen zur Unterbringung von Müll sowie Fahrradabstellanlagen, soweit möglich, in die Gebäude und die Tiefgarage integriert werden, um die Versiegelung im Sinne der oberflächennahen Niederschlagsentwässerung zu reduzieren. Auch die Anlagen zur Energiegewinnung sollen in die Gebäude integriert werden.

Da gleichzeitig eine zweckmäßige Nutzung des Areals ermöglicht werden soll, werden Ausnahmen zugelassen. Dies betrifft

- weitere mögliche Kinderspielplätze im Sinne des Art. 7 BayBO, welche wesentlich zur Aufenthaltsqualität im Freibereich beitragen.
- Anlagen, die zur Gewährleistung einer oberflächennahen Versickerung des Niederschlagswassers erforderlich sind.
- oberirdische Fahrradabstellplätze
- die Flächen zur Aufstellung von Mülltonnen am Tag der Abholung auf dem privaten Grundstück

## **6.9 Einfriedungen, Stützmauern, Sichtschutzelemente**

Um einen offenen, durchlässigen Charakter des Areals zu sichern, sind Einfriedungen nur auf wenige Bereiche, in denen sensible Nutzungen wie z.B. entlang der Bahnanlagen oder im Bereich der Zufahrt zum Tunnel als Absturzsicherung dies erfordern, begrenzt.

Die zulässigen Einfriedungen werden auf offene Zäune und laubabwerfende, standortgerechte Heckenpflanzungen beschränkt. Durch den Verzicht auf geschlossene, ganzjährig blickdichte Zäune wird eine optische Durchlässigkeit sichergestellt. Eine Einfriedung mit sommergrünen Hecken, die im Jahresverlauf Farbe und Dichtheit verändern, wirkt visuell ansprechend und bietet den heimischen Vögeln und Kleintieren wichtige Nist- und Nahrungsquellen. Aus tierökologischen Gründen sind sie mit offenem Sockel und einer Bodenfreiheit von mindestens 10 cm herzustellen.

Entlang der Bahnanlagen zu den Privatgrundstücken und den öffentlichen Verkehrsflächen sind Stützmauern bis zu einer Höhe von 1,50 m und Einfriedungen bis zu einer Höhe von 1,80 m zulässig. Einfriedungen sind als offene Zäune auszuführen und mit Hecken aus heimischen Laubgehölzen einzugrünen. Im Bereich der Zufahrt zum Tunnel ist als Absturzsicherung bis zu einer Höhe von 1,5 Meter eine massive Mauer oder eine blickdurchlässige Einfriedung bis zu einer Höhe von 1,8 Meter zulässig. Die Absturzsicherung ist zu begrünen.

## **6.10 Verkehrsflächen, Erschließung, Tiefgaragen, Stellplätze**

### **a Motorisierter Individualverkehr (Kfz)**

Die Erschließung des Bauraums MU soll wie im Bestand von der Straße Bahnhofplatz erfolgen. Die Erschließung des Bauraums GE über die Münchner Straße.

### **b Fuß- und Radverkehr**

Gemäß dem Mobilitätskonzept „Freising macht mobil“ ist der Bahnhof Freising ein herausragender zentraler Verknüpfungspunkt der Stadt mit der Region und vor allem in Richtung

München. Hier besteht Zugang zur S-Bahn, zur Regionalbahn sowie zu den Regional- und Stadtbussen. Hervorzuheben sind die Radabstellanlagen am Bahnhof die auf 1.800 Stellplätze westlich der Gleise ausgebaut werden konnten.

Für den Fuß- und Radverkehr spielt die Durchwegung des Bahnhofsgeländes und die Überwindung der Barriere, welche die Schienen darstellen eine wichtige Rolle.

In diesem Zusammenhang ist die Umsetzung der dort enthaltenen Maßnahme 24 „Bustunnel Bahnhof zur Anbindung Lerchenfeld“ als Umweltverbundröhre wie unter Punkt 5. erläutert zu betrachten. Mit diesem Bauwerk soll neben der Quermöglichkeit der Gleise für den ÖPNV gleichzeitig die Querbarkeit der DB Trasse für all Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Fußgänger, Radfahrer) verbessert werden und gleichzeitig die Anbindung des Stadtteils Lerchenfeld an den Bahnhof optimiert werden.

Mit dem Ziel einer vielfältigen Durchwegung des Planungsgebietes wird südlich des Bau- raums für das GE eine Geh- und Fahrrechtsfläche für kombinierte Fuß- und Radwege für die Allgemeinheit vorgesehen, die die Verknüpfung des Bahnhofs mit dem übergeordneten We- genetz in Richtung Skofja-Loka Straße gewährleistet.

#### c Ruhender Verkehr, Tiefgaragen

Die Anzahl der erforderlichen Stellplätze richtet sich nach der Stellplatz- und Garagensat- zung der Stadt Freising. Mit dem Ziel, Lärmimmissionen innerhalb des Areals zu reduzieren, die Freiflächenversiegelung zu minimieren und die Aufenthaltsqualität der Freiflächen nicht zu beeinträchtigen, sollen die für die Planung erforderlichen Stellplätze abweichend von der Stellplatzsatzung der Stadt Freising ausschließlich in Tiefgaragen untergebracht werden. Da- mit wird trotz der hohen Stellplatzanforderungen die Umsetzung des städtebaulichen Kon- zepts ohne stärkere Beeinträchtigung der Freiflächen und des Gebäudeumfeldes ermöglicht. Als Ausnahme kann von der Stellplatzsatzung abgewichen werden, wenn ein für das jewei- lige Bauvorhaben mit der Stadt Freising abgestimmtes Mobilitätskonzept vorliegt. Diese Möglichkeit wird gewährt, da mit dem Bahnhof in unmittelbarer Nähe eine gute Erschließung durch den ÖPNV gegeben ist.

#### d private Fahrradabstellplätze

Die Anzahl der erforderlichen Abstellplätze für Fahrräder richtet sich nach der Satzung der Stadt Freising über die Herstellung und Bereithaltung von Abstellplätzen für Fahrräder (Fahr- radabstellplatzordnung). Die Abstellflächen sind mit wasserdurchlässigen Belägen (z.B. Ra- senfugenpflaster) auszubilden; auch dies stellt eine Vermeidungsmaßnahme bzgl. einer Oberflächenversiegelung zu Gunsten der Niederschlagsentwässerung über den Oberboden im Sinne der Niederschlagsentwässerungsplanung dar.

#### e Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung (Busbahnhof)

Es ist eine Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung vorgesehen für die Unterbringung des Regionalbusbahnhofs. Der bestehende Regionalbusbahnhof wird im Rahmen des Kon- zeptes umstrukturiert, erweitert und neu geordnet, um den zukünftigen Bedarfen der Ver- kehrsbetriebe gerecht zu werden. Es wurden 12 Bushaltepositionen in 6 Bussteigen mit un- abhängigen Ein- und Ausfahrmöglichkeiten für jeweils zwei 15 m lange Busse hintereinander in einer Sägezahnaufstellung berücksichtigt.

#### f öffentliche Fahrradabstellplätze B+R Anlage

Aus einer B+R Bedarfsprüfung der MVV vom Frühjahr 2021 ergibt sich nach einer tatsächlich erfassten Auslastung der Abstellflächen vor der Corona Pandemie von 1.880 Stp, ein zukünf- tig anzunehmender Bedarf von 2.400 Fahrradabstellplätzen am Freisinger Bahnhof. Hiervon sind etwa 25% (600 Stp) östlich der Gleise, sowie 75% (1.800 Stp) westlich der Gleise her- zustellen. Aktuell befinden sich östlich der Gleise etwa 354 Stp in Anlagen aus einfachen, überdachten Fahrradständern. Dieses Angebot soll an 2 Standorten auf insgesamt 600 Stp erweitert werden. Auf dem Gelände südwestlich des Freisinger Bahnhofes entsteht ein neuer größerer Busbahnhof, daher entfallen an dieser Stelle etwa 1.060 Stp für Fahrräder. Um dem

Wegfallen der Fahrradstellplätze an dieser Stelle entgegenzuwirken soll unter dem bereits angesprochenen Busbahnhof ein unterirdisches Fahrradparkhaus entstehen um dem Bedarf an 1.800 Stp. Abstellflächen nachkommen zu können.

Die unterbaubare Fläche für Nebenanlagen (Fahrradgarage) innerhalb der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung ist so groß bemessen, dass dort bis zu 2.400 Fahrräder abgestellt werden können.

### **6.12 Baulicher Schallschutz**

[Im weiteren Verfahren zu ergänzen]

Auf das Plangebiet wirken insbesondere Schallemissionen aus der Münchner Str. im Nordwesten, sowie Schallemissionen welche durch den Bahnverkehr verursacht werden von Süd-Osten. Eine Schalluntersuchung ist im Rahmen des Verfahrens durchzuführen. Maßnahmen hinsichtlich baulichem Schallschutz sind dementsprechend zu definieren und werden nachgereicht.

### **6.13 Niederschlagsentwässerung**

[Im weiteren Verfahren zu ergänzen]

Das Niederschlagswasser ist grundsätzlich auf den Baugrundstücken zu entwässern. Genauere Vorgaben werden nach Erstellung eines Entwässerungsgutachtens folgen.

### **6.14 Bauliche Vorkehrungen für erneuerbare Energien**

Die Umsetzung der Grundsätze aus dem Klimaschutzkonzept der Stadt Freising sowie der Freisinger Resolution zum Klimawandel stellen ein wichtiges Element der Planung dar. Bei der Errichtung der Gebäude GE und MU sind deshalb bauliche Vorkehrungen zu treffen, die es ermöglichen, im Zuge der Baumaßnahme oder zu einem späteren Zeitpunkt Komponenten für den Einsatz erneuerbarer Energien, insbesondere solare Energienutzung (PV), auf den jeweils obersten Dachflächen vorzusehen (z.B. Berücksichtigung zusätzlicher Lasten in der statischen Berechnung, Verlegung von Leitungen oder Leerrohren), um eine spätere Überbauung der festgesetzten begrüneten Freiflächen im Sinne der Freiflächenqualität und dem Erhalt der Versickerungsflächen zu verhindern.

Um den Anforderungen an den Klimaschutz gerecht zu werden, soll die Energie- und Wärmeversorgung nach Möglichkeit aus erneuerbaren Energien erfolgen. Hierfür sind Einrichtungen zur dezentralen und zentralen Erzeugung, Verteilung, Nutzung oder Speicherung von Strom, Wärme oder Kälte vorzusehen.

Es gelten die gesetzlichen Vorgaben, wonach auf Dächern des GE PV-Anlagen zwingend zu errichten sind

### **6.15 Grünordnung**

Die grünordnerischen Festsetzungen zielen darauf ab, die freiraumplanerischen Ziele umzusetzen, eine Mindestdurchgrünung für das ehemalige Güterbahnhofsareal sicherzustellen sowie die Eingriffe in den Baumbestand so gering wie möglich zu halten bzw. mit Neupflanzungen auszugleichen. Um die Mindestdurchgrünung auch dauerhaft zu sichern, sind bei Verlusten Nachpflanzungen festgesetzt.

Von der Lage der festgesetzten zu pflanzenden Bäume kann abgewichen werden, um eine Flexibilität in der Freianlagenplanung zu ermöglichen. Baumpflanzungen sind bei Einhaltung der Anforderungen zum Wurzelraum auch innerhalb versiegelter Flächen möglich.

Für alle zu erhaltenden und zu pflanzenden Gehölze sind die anerkannten Regeln der Technik wie DIN 18920 sowie ZTV-Vegtra-Mü, insbesondere auch während der Baumaßnahmen zu beachten.

Um Hitzestress zu vermeiden und den Oberflächenabfluss der Niederschläge zu verlangsamen, sind versiegelte Flächen möglichst gering zu halten, ohne deren Funktion einzuschränken.

Zur Verbesserung des Kleinklimas, Reduzieren von Oberflächentemperaturen sowie Regenwasserrückhalt sind extensive Dachbegrünungen und Fassadenbegrünungen von einem Drittel der Gebäudeaußenwände mit fensterlosen Abschnitten von mindestens 4 m Breite und 4 m Höhe mit Kletterpflanzen festgesetzt.

Weitere Freiflächen sind als standortgerechte Pflanzflächen oder standortgerechte, artenreiche Wiesen- oder Rasenflächen mit autochthonem Saatgut zu begrünen.

Auf eine detaillierte Ausgestaltung der zu begrünenden Flächen wurde verzichtet, um eine Flexibilität in Funktion und Gestaltung zu bieten.

### **6.16 Vorschlag Grundstücksteilung**

Auf dem Flurstück 1879/75 wird eine Grundstücksteilung vorgeschlagen. Der nördliche Teil des Flurstücks (2.234 m<sup>2</sup>) wird benötigt um einen Teil des Tunnelbauwerks und damit die Querungen für ÖPNV Fuß und Radverkehre sowie eine zukünftige Erschließung eines neuen Quartiers östlich der Gleise (Anliegerverkehr) zu sichern.

## 7 Planungsstatistische Zahlen

	<b>Fläche</b>	<b>Anteil</b>
Umgriff gesamt	32.525 m <sup>2</sup>	100 %
davon:		
Straßenverkehrsflächen	13.380 m <sup>2</sup>	41,1 %
Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung	4.116 m <sup>2</sup>	12,7 %
Nebenanlagen, Stellplätze, Garagen und Gemeinschaftsanlagen, hier Fahrradgarage	3.944 m <sup>2</sup>	12,1 %
Bahnanlagen	1.884 m <sup>2</sup>	5,8 %
Urbanes Gebiet (MU)	2.228 m <sup>2</sup>	6,8 %
Gewerbegebiet (GE)	3.012 m <sup>2</sup>	9,3 %
Vorgeschlagene Abtretungsfläche Flur 1879/75)	2.234 m <sup>2</sup>	6,9 %
Zul. Grundfläche gesamt nach § 19 Abs. 2 BauNVO	<b>in m<sup>2</sup></b>	<b>GRZ</b>
Urbanes Gebiet (MU)	1.800 m <sup>2</sup>	0,51
Gewerbegebiet (GE)	2.400 m <sup>2</sup>	0,36

Freising, 14.10.2024

Tobias Eschenbacher  
Oberbürgermeister