

Beglaubigter Auszug
aus der Niederschrift über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (58.) vom 30. Oktober 2024

- TOP 3** **Bebauungsplan Nr. 136 „Ehem. Güterbahnhof/ Münchner Straße“**
sowie 19. Änderung des Flächennutzungsplans
- Durchführung der frühzeitigen Öffentlichkeitsunterrichtung
gem. § 3 Abs. 1 BauGB sowie der frühzeitigen Behörden- und
Trägerbeteiligung gem. § 4 Abs. 1 BauGB
- Beschluss
Anwesend: 12

Der Vorsitzende begrüßt Frau Heinz und Herr Bellingrodt vom Stadtplanungsamt.

Frau Heinz stellt entsprechend den Sitzungsunterlagen und einer Präsentation den Bebauungsplanentwurf zum ehem. Güterbahnhof/Münchner Straße sowie den Entwurf zur 19. FNP-Änderung vor.

Planungsanlass und Aufstellungsbeschluss

Am 16.12.2020 hat der Ausschuss für Planen, Bauen und Umwelt der Stadt Freising die Aktualisierung des Aufstellungs- und Änderungsbeschlusses des Bebauungsplanes Nr. 136 „Bereich ehem. Güterbahnhof/Münchner Straße“, sowie die 19. Änderung des Flächennutzungsplans beschlossen.

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 Stadteingangsbereich 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.

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

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.

Die Richtigkeit und Vollständigkeit dieses Auszuges wird beglaubigt:

Freising, den 19.11.2024

STADT FREISING

(Siegel)i. A. _____

Beglaubigter Auszug
aus der Niederschrift über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (58.) vom 30. Oktober 2024

Umgriff

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./Bahnhofsplatz mit ein. Im Norden des Planungsgebiets befinden sich das ehemalige Postgebäude sowie angrenzend an die Kreuzung Münchner Ecke Bahnhofsplatz das Anzeigerhaus in dem das Freisinger Tagblatt untergebracht ist. Im Nordosten des Geländes befinden sich Bike-and-Ride-Stellplätze, sowie 6 Haltestellen des Regionalbusbahnhofs. 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 Güterbahnhofs (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.

Im Zuge der Planungskonkretisierungen wurde der Umgriff des Bebauungsplans angepasst:

Der Umgriff des Bebauungsplans wurde geringfügig in Richtung des Bahnhofsgebäudes erweitert. Für die Neuordnung des Busbahnhofs und Reorganisation der Fahrradabstellanlagen war es erforderlich das Flurstück 1879 Gem. Freising in größerem Umfang als bisher in den Bebauungsplanumgriff einzubeziehen.

Städtebauliche Konzepte, Machbarkeitsstudien, Entwicklungsabsichten

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 Handlungsleitfa-

Die Richtigkeit und Vollständigkeit dieses Auszuges wird beglaubigt:

Freising, den 19.11.2024

STADT FREISING

(Siegel)i. A. _____

Beglaubigter Auszug
aus der Niederschrift über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (58.) vom 30. Oktober 2024

den 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 nennen. 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.

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.

Mit den Verkehrsbetrieben MVV und Stadtbus Freising wurde 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 der Flurstücks 1979/75 (dem ehemaligen Güterbahnhof) dieses zu bebauen.

Die Richtigkeit und Vollständigkeit dieses Auszuges wird beglaubigt:

Freising, den 19.11.2024

STADT FREISING

(Siegel)i. A. _____

Beglaubigter Auszug
aus der Niederschrift über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (58.) vom 30. Oktober 2024

Bebauungsplanentwurf

Bebauung

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 ermöglichen mit einer maximalen Wandhöhe eine bis zu 4 geschossige 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 mit einer maximalen Wandhöhe von 12 m 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.

Für die privaten Grundstücke bestehen Planungskonzepte in Form von Vorentwürfen. Für diese beiden Grundstücke wurden Bauräume definiert, die sich in den städtebaulichen Kontext einfügen und der Erschließung des öffentlichen Verkehrs Rechnung tragen. Die Vorentwürfe wurden dabei nicht zu Grunde gelegt.

Verkehr

Es ist eine Unterführung unter den Gleisanlagen vorgesehen, um eine Alternativroute für den Busverkehr zu ermöglichen und somit die Innenstadt zu entlasten. Diese Alternativroute quert die Gleise südlich des bestehenden Regionalbusbahnhofs und schließt über die Straße Bahnhofplatz an die Kreuzung Saarstraße/Münchner Str. an. Damit wird gleichzeitig die Querbarkeit der DB Trasse für alle Verkehrsmittel des Umweltverbundes 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 die Unterführung als Umweltverbundröhre (UVR) bezeichnet. Der nördliche Abschnitt der Flur 1879/75 sieht eine Zufahrt zu der UVR vor. Dieses Verkehrsbauwerk bildet gleichzeitig die Voraussetzung für eine Verkehrserschließung mit PKW (Anliegerverkehr) für die städtebauliche Entwicklung eines neuen Stadtquartiers südlich der Gleise außerhalb des Bebauungsplanumgriffs.

Die Richtigkeit und Vollständigkeit dieses Auszuges wird beglaubigt:

Freising, den 19.11.2024

STADT FREISING

(Siegel)i. A. _____

Beglaubigter Auszug
aus der Niederschrift über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (58.) vom 30. Oktober 2024

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 Sägezahnaufstellung berücksichtigt.

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 mit etwa 2.000 Stellplätzen geplant um dem Bedarf an Abstellflächen am selben Ort nachkommen zu können.

Von der Skofja-Loka-Str. kommend soll eine öffentliche Fuß- und Radwegeverbindung südlich des neuen Baukörpers in Richtung Bahnhof die Erreichbarkeit des Bahnhofs verbessern.

Für den zentralen Bereich der Fläche für die Umweltverbundröhre (Unterführung) als auch für die Umgestaltung des Busbahnhofs und die Fahrradparkgarage liegen Machbarkeitsstudien vor, welche dem Bebauungsplanentwurf zu Grunde gelegt wurden.

Grünordnung

Der vorhandene erhaltenswerte Baum- und Gehölzbestand wird zusammen mit den umgebenden Grünflächen so weit als möglich aus Gründen des Klimaschutzes und der Klimaanpassung sowie aus ökologischen und gestalterischen Gründen als zu erhaltend festgesetzt. Dabei wird ein Grünstreifen entlang der Münchner Straße gebildet, der die Beschattung und Kühlung des Weges im Sinne des Klimaanpassungskonzeptes sicherstellt. Abgängige Gehölze sind durch standortgerechte, ausreichend hitze- und trockenheitstolerante Laubbaumarten zu ersetzen.

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 vorgesehen. 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.

Die Richtigkeit und Vollständigkeit dieses Auszuges wird beglaubigt:

Freising, den 19.11.2024

STADT FREISING

(Siegel)i. A. _____

Beglaubigter Auszug
aus der Niederschrift über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (58.) vom 30. Oktober 2024

Klimaanpassung und Klimaschutz

Die Belange des Klimaschutzes und der Klimaanpassung werden in der vorhandenen Planung insbesondere durch folgende Inhalte berücksichtigt:

- Die Ermöglichung begrünter Flachdächer trägt zur Vermeidung verschärfter Niederschlagswasserabflüsse bei und verbessert das Mikroklima und die Biodiversität.
- Reduzierter Versiegelungsanteil durch die Bereiche zwischen den Gebäuden und die begrünten Dachflächen.
- Die Hitzebelastung wird durch Begrenzung des Versiegelungsgrades herabgesetzt.
- Die zu erhaltenden und neu zu pflanzenden Bäume tragen zur Bindung von CO₂ aus der Atmosphäre bei.
- Förderung umweltfreundlicher Mobilität durch die Stärkung des ÖPNV (Busse) sowie des Rad- und Fußverkehrs
- Anlagen zur Nutzung solarer Strahlungsenergie/Photovoltaikanlagen sind möglich

19. Flächennutzungsplanänderung

Im Zuge der Flächennutzungsplanänderung wird für die entwidmete Bahnfläche (2015 freigestellt) wieder eine Nutzung dargestellt.

Folgende Änderungen sollen entsprechend dem Planungskonzept vorgenommen werden:

- die Flächen die für die Umweltverbundröhre und für die Erweiterung des Busbahnhofs benötigt werden, werden als überörtliche und örtliche Hauptverkehrsfläche dargestellt, soweit sie nicht weiterhin als gewidmete Bahnfläche bestehen bleiben. Diese Hauptverkehrsfläche wird bis zu dem Anschlusspunkt Kreuzung Münchner Str. / Saarstraße / Bahnhofplatz fortgeführt dargestellt.
- Südlich anschließend im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs ist eine Gewerbliche Baufläche vorgesehen, als Puffer zwischen Hauptverkehrsstraße und Bahnanlage wird eine Grünfläche dargestellt.
- die bisherige Gemeinbedarfsfläche: Post soll nach Aufgabe dieser Nutzung in eine gemischte Baufläche geändert werden.
- der Grünkorridor entlang der Münchner Straße wird leicht angepasst, die Darstellungen der zu erhaltenden Bäume und Sträucher wurden angepasst und die zu pflanzenden Bäume und Sträucher mit aufgenommen

Im weiteren Verfahren sind weitere Untersuchungen notwendig, welche den Schallschutz, die Auswirkung auf den Verkehr, die artenschutzrechtliche Untersuchung oder

Die Richtigkeit und Vollständigkeit dieses Auszuges wird beglaubigt:

Freising, den 19.11.2024

STADT FREISING

(Siegel)i. A. _____

Beglaubigter Auszug
aus der Niederschrift über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (58.) vom 30. Oktober 2024

den Umgang mit Grund- und Regenwasser betreffen. Diese werden im laufenden Verfahren nachgereicht. Gemäß § 4 Abs. 1 BauGB soll die Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange dazu dienen, den Umfang und die Tiefe dieser Gutachten zu definieren.

Das Klimaschutzmanagement und der Mobilitätsbeauftragte der Stadt Freising sind im gesamten Verfahren beteiligt.

StR Freitag äußert sich zu den vorgestellten Planentwürfen durchwegs positiv. Die geplante untergeschossige Unterbringung der Fahrräder unter dem Busbahnhof wäre seiner Meinung nach zwar wünschenswert und in der Masse der vorhandenen Fahrräder auch notwendig. Er weist hier auf die wahrscheinlich sehr hohen Kosten hin. Zur Abstellung von Fahrrädern spricht er drei Außenflächen mit ca. 400 m² mit relativ kurzem Weg zum Zugang auf die Bahnsteige an und fragt, ob die Notwendigkeit einer Fahrrad-TG im Hinblick auf eine Massenermittlung erforderlich ist. Er bittet hier um eine kurze Erklärung.

Herr Bellingrodt weist darauf hin, dass es im Bestand über 1.000 Fahrradabstellplätze gibt. Diese Stellplätze würden mit dem Ausbau des Busbahnhofs mit sechs Haltebuchten an dieser Stelle entfallen. Im Rahmen der Machbarkeitsstudie wurde auch eine sinnvolle Anordnung der Fahrradabstellanlagen geprüft. In diesem Zusammenhang sind mehrere Möglichkeiten geprüft worden u.a. auch die unterirdische Unterbringung. Der Verwaltung ist durchaus bewusst, dass eine Fahrrad-TG einen enormen Bauaufwand mit sich bringt, aber nach allen Beschlüssen, Konzepten, Mobilitätskonzept für einen multifunktionalen Umstiegshub an dieser Stelle ist es der vorerst erste Planentwurf, der für diesen B-Plan-Entwurf angenommen wird. Die von Herrn Freitag angesprochenen Alternativstandorte aus der Machbarkeitsstudie der Umweltverbunddröhre sehen die Fahrradstellplätze weiter entfernt von dem Bahnhof vor und sind daher im Vergleich zu einer Fahrrad-Tiefgarage wie vorgestellt zu unattraktiv und es bestünde die Gefahr, dass diese nicht angenommen werden.

StR Freitag fragt, wie viele Fahrräder in dieser unterirdischen Fahrradabstellanlage untergebracht werden können.

Herr Bellingrodt weist darauf hin, dass lt. der Machbarkeitsstudie und unter Berücksichtigung der Begrenzungslinien für eine Unterbauung bis zu 2.000 Fahrradstellplätze Platz finden könnten. Da in diesem Bereich aber auch Sparten liegen, kann der gesamte Raum wahrscheinlich nicht ausgenutzt werden.

Herr Bellingrodt teilt mit, dass die auf eine Studie des MVV gestützten Zahlen von erforderlichen Fahrradabstellplätzen in Freising in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof erbracht werden.

Die Richtigkeit und Vollständigkeit dieses Auszuges wird beglaubigt:

Freising, den 19.11.2024

STADT FREISING

(Siegel)i. A. _____

Beglaubigter Auszug
aus der Niederschrift über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (58.) vom 30. Oktober 2024

StR Vogl sieht in dem vorgestellten Projekt viel Positives für die Bürger*innen der Stadt Freising. Er konnte kürzlich feststellen, dass die 1000 Stellplätze für Fahrräder am Bahnhof bereits jetzt nicht mehr ausreichen. Insofern ist die heute vorgestellte und geplante Dimension an Fahrradabstellanlagen richtig.

Er teilt mit, dass es in Münster zwei unterirdische Fahrradparkhäuser links und rechts der Bahngleise am Bahnhof mit je 3.000 Stellplätzen gibt. Freie Stellplätze werden mittels einer App angezeigt und können so auch vom Handy aus kostenpflichtig gebucht werden. Er konnte feststellen, dass diese unterirdischen Fahrradstellplätze sehr gut angenommen werden. In Münster wird in jedem Parkhaus auch eine Fahrradreparaturwerkstatt angeboten.

Insgesamt stellt er fest, dass die Planung zwar sehr kostspielig aber in sich schlüssig und zukunftsfähig ist.

In seiner Funktion als Werkreferent weist StR Vogl hin, dass es auf Lerchenfelder Seite ein Problem mit der Anbindung der Stadt und auch des Bahnhofs im Hinblick auf die Stadtbusse gibt, da es sich beim P+R-Platz nur um eine Behelfslösung handelt, die in keiner Weise befriedigend ist. Die Lerchenfelder Linien sind nicht barrierefrei an die Stadt angebunden. Aus diesem Grund ist die Idee eines Bustunnels strategisch die richtige Lösung. Ein weiterer Vorteil der Planung ist auch der derzeit fehlende südwestliche Bahnsteigzugang in Freising. Gerade aus dem Gebiet Angerstraße besteht ein sehr umwegiger Zugang zum Bahnsteig über die Haupthalle. Der nächste Vorteil könnte auch sein, im geplanten Tunnel unter den Gleisen an den Aufgängen einen Bushalt einzuplanen, damit die Bürger direkt an den Aufgängen zu den Bahngleisen aussteigen könnten.

Die vorgestellte Planung ist für ihn schlüssig und er ist sich auch der hohen Kosten bewusst. Es sollte unbedingt versucht werden, dieses Projekt in absehbarer Zeit zu realisieren.

StRin Lintl lobt die Anbindung über den P+R-Platz. Ihr fehlt jedoch noch die Perspektive aus dem Fußgängerbereich, nämlich die Anbindung aus der Skofja-Loka-Straße um das neue Gewerbegebiet herum. Es gibt nicht mehr viel Platz zwischen der möglichen Bebauung und den Gleisen für einen Fußweg und eine Grünfläche.

Des Weiteren weist sie darauf hin, dass auch sehr viele Bürger*innen zu Fuß über die Saarstraße zum Bahnhof kommen und auch hier ohne jeglichen Grünschutz der Gehwege. Sie wünscht sich einen attraktiveren Zugang zum Bahnhof für Fußgänger.

Im Hinblick auf die Grünordnung kritisiert sie den hohen Versiegelungsgrad der Flächen und schlägt als ökologischen Ausgleich Dachbegrünungen vor.

Zum Bereich außerhalb des Bebauungsplans stellt sie fest, dass die Bäume westlich der Münchner Str. und südlich der angrenzenden Bebauung der Freisinger Bank, der

Die Richtigkeit und Vollständigkeit dieses Auszuges wird beglaubigt:

Freising, den 19.11.2024

STADT FREISING

(Siegel)i. A. _____

Beglaubigter Auszug
aus der Niederschrift über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (58.) vom 30. Oktober 2024

Hitze nicht Stand gehalten haben und ausgetauscht werden sollten. Die Stadt Freising sollte bei den Eigentümern hitzeresistente Ersatzpflanzungen anregen. Der Vorsitzende wird die Anregung weitergeben.

StR Weller begrüßt die vorgestellten Planungen ausdrücklich. Er spricht eine Gewerbefläche im Plan an und fragt, an welche Art von Gewerbe gedacht wird. Er weist in diesem Zusammenhang an den Bedarf für ein Ärztehaus etc. bzw. auf die Parkproblematik im nordwestlichen Bereich der Bahnlinie hin und fragt, ob als Gewerbe auch ein Parkhaus denkbar wäre.

Er stellt fest, dass bei einem Teil der Machbarkeitsstudie der gesamte Bereich des P+R überplant wird. Er fragt, wie sich in der Machbarkeitsstudie die Parksituation auf der Südseite darstellt.

Der Vorsitzende erklärt, dass sich die angesprochene Gewerbefläche auf der Westseite der Planung in Privatbesitz befindet. Er kann sich nicht vorstellen, dass ein Parkhaus eine lukrative Nutzung darstellt.

Auf der östlichen Seite werden in der Machbarkeitsstudie die Parkplätze in einem Parkhaus komprimiert, um die Flächen grundlegend neu zu ordnen. Im Zuge der IBA soll das gesamte Areal mit dem Ziel überplant werden, die Parkplatzflächen zu reduzieren sowie Wohnflächen und den Übergang vom Naturraum in den Urbanen Raum zu schaffen.

Herr Bellingrodt ergänzt, dass es bereits Bauvoranfragen für das Grundstück gab, die jedoch nicht 1:1 übertragen werden konnten. Vordringliches Ziel für die Öffentlichkeit war es, zunächst die Querungsmöglichkeit mit dem Tunnelanschluss zu ermöglichen. Zur Durchführung der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde zunächst ein max. größtmöglicher Bauraum mit maximaler Flexibilität vorgesehen mit der gleichzeitigen Vorgabe, diesen nur zu 80 % zu bebauen. Der Verwaltung ist bewusst, dass sowohl für die Mobilität, als auch ökologisch verträglich im Sinne der Klimaanpassung, z.B. mit einer Dachbegrünung, unterschiedliche Möglichkeiten zu berücksichtigen sind.

StR Weller fasst zusammen, dass die Machbarkeitsstudie zur Aufstellung des nördlichen Bebauungsplans als relativ konkrete Idee im Hinblick auf den Flächenbedarf dient. Er geht davon aus, dass für den südlichen Bereich die Aufstellung eines separaten Bebauungsplans erforderlich ist.

Der Vorsitzende ergänzt, dass die IBA-Überlegungen eine Machbarkeitsstudie oder einen Rahmenplan ergeben könnten. Welches Planungsinstrument genutzt wird, ergibt sich aus dem laufenden Verfahren.

Die Richtigkeit und Vollständigkeit dieses Auszuges wird beglaubigt:

Freising, den 19.11.2024

STADT FREISING

(Siegel)i. A. _____

Beglaubigter Auszug
aus der Niederschrift über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (58.) vom 30. Oktober 2024

StR Habermeyer befürwortet die Tunnelplanung und die unterirdischen Fahrradabstellplätze und hofft, dass eine Umsetzung im Hinblick auf die Haushaltslage finanziell möglich sein wird. Er begrüßt die geplante Baumreihe bis zur Skofja-Loka-Straße und hofft auf eine Realisierung. Der ohnehin schon hohe Versiegelungsgrad kann nach Ansicht von StR Habermeyer durch entsprechende Planungen (begrünte Dächer, Regenrückhaltesysteme etc.) eine ökologische Aufwertung bekommen.

Für StRin Dr. Reitsam stellt der geplante Tunnel mit der Brücke das Kernstück des IBA-Beitrags der Stadt Freising dar. Sie fragt, ob es eine Kostenschätzung zum Tunnel gibt. Da die IBA in 10 Jahren stattfinden soll, müsste der Tunnel bis dahin gebaut sein. Sie bittet hier um konkrete Angaben.

Der Vorsitzende teilt mit, dass es bislang keine konkrete Kostenberechnung gibt, aber eine Kostenschätzung liegt bei mind. 30 Mio. €. Die Zahl ist jedoch nicht verbindlich. Die IBA umfasst einen Zeitraum von 10 Jahren beginnend 2024 und der Projektzeitraum endet 2034. Bei der IBA der Metropolregion München geht es nicht um eine Architekturausstellung, sondern um die Planungsprozesse die in den Bereichen stattfinden. Am Ende des Zeitraums wäre es natürlich wünschenswert, wenn zumindest ein Teil realisiert wird. Grundsätzlich sind bei einer IBA-Planung die ersten 5 Jahre Planungsprozesse und die zweiten 5 Jahre Entstehungsprozesse. Eine detaillierte Projektskizze und –beschreibung zum Bahnhofsquartier als Download steht auf der Internetseite der Stadt zur Verfügung.

Aufgrund der angespannten Haushaltslage bittet StRin Dr. Reitsam zum besseren Verständnis bei den Bürger*innen um Auskunft, inwieweit Fördergelder für die Planungen des Bahnhofs abgesichert bzw. in Diskussion sind.

Der Vorsitzende kann dazu noch keine Aussagen machen, da erst nach Vorliegen einer konkreten Planung die Frage der Förderfähigkeit und dann der Fördermittel beantwortet werden kann. Es ist bekannt, dass es im Rahmen der IBA eine Unterstützung durch alle Ministerien geben wird. Ob es noch zusätzliche Fördermittel geben wird, kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht gesagt werden. Gleichzeitig kann heute auch kein Realisierungsversprechen im Rahmen der IBA für den Tunnel gegeben werden. Des Weiteren sind auch die Flächenverfügbarkeit und die haushalterischen Belange zu berücksichtigen. Im gesamten IBA-Gebiet wird mit den Grundstückseigentümern zusammengearbeitet und eine mögliche Realisierung in verschiedenen Planungsprozessen geprüft.

Er weist darauf hin, dass es im Rahmen der IBA oftmals die Zulassung von „Experimentierklauseln“ gibt, ohne dass damit Fördermittel verloren gehen.

Die Richtigkeit und Vollständigkeit dieses Auszuges wird beglaubigt:

Freising, den 19.11.2024

STADT FREISING

(Siegel)i. A. _____

Beglaubigter Auszug
aus der Niederschrift über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (58.) vom 30. Oktober 2024

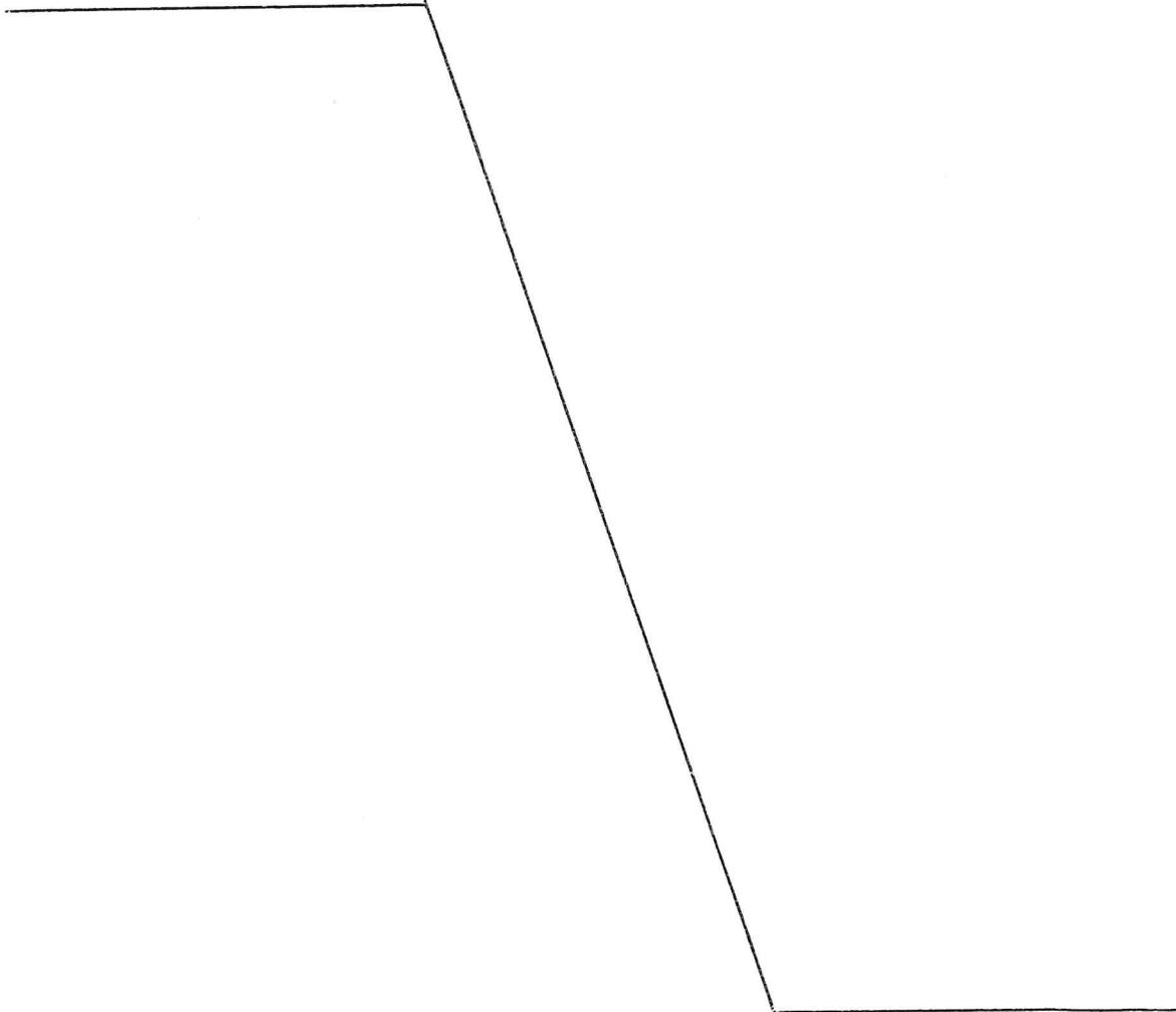
Beschluss-Nr. 582/58a

Anwesend: 12 Für: 12 Gegen: 0 den Beschluss

Dem vorgestellten Bebauungsplanentwurf Nr. 136 "Bereich ehemaliger Güterbahnhof Münchner Straße" vom 14.10.2024 sowie der 19. Änderung des Flächennutzungsplans wird zugestimmt.

Die Verwaltung wird beauftragt, auf Grundlage der vorgestellten Entwürfe gemäß § 3 Abs. 1 BauGB die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung sowie gemäß § 4 Abs. 1 BauGB die Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange, die von der Planung berührt sein können, durchzuführen.

Das Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung ist dem Ausschuss für Planen, Bauen und Umwelt vorzustellen.



Die Richtigkeit und Vollständigkeit dieses Auszuges wird beglaubigt:

Freising, den 19.11.2024

STADT FREISING

(Siegel)i. A. _____