

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (18.) vom 28. Juli 2021

T A G E S O R D N U N G

1. Bauantrag E-2020-126
Umbau eines Dachgeschosses eines Mehrfamilienhauses mit Errichtung neuer Gauben auf dem Grundstück Sackgasse 2, Flst. 133 Gemarkung Freising
2. Vorbescheidsantrag V-2021-152
Neubau von 3 barrierefreien Wohnhäusern mit je ca. 20 Wohneinheiten, einem Café und einer Tiefgarage mit 37 Stellplätzen sowie Erstellung einer Grünanlage mit Teich und Gärten auf dem Grundstück Theodor-Scherg-Straße 28, Flst. 443 Gemarkung Pulling
3. Bebauungsplan Nr. 162 „Neustifter Feld“
- Aufstellungsbeschluss
4. EU-Umgebungslärmrichtlinie
Lärmaktionsplanung für den Großflughafen München;
2. Mitwirkungsphase
- Stellungnahme der Stadt Freising
- Beschluss
5. Plangenehmigungsverfahren nach § 18 AEG i.V.m
§ 74 Abs. 6 VwVfG für das Bauvorhaben „Neubau eines Holzpavillons am Bahnhof Freising“
Stellungnahme an das Eisenbahn-Bundesamt
- Beschluss
6. Ausbau der Therese-von-der-Vring-Straße mit Wiederherstellung der nördlichen Geh- und Radwege
- Vorstellung der Entwurfsplanung
- Projektbeschluss
7. Bewegungspark gemäß Sportentwicklungsplan;
Standorte Sportpark Attaching und Grünfläche am Fürstendamm
- Projektbeschluss
8. Berichte und Anfragen

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (18.) vom 28. Juli 2021

TOP 1 Bauantrag E-2020-126
Umbau eines Dachgeschosses eines Mehrfamilienhauses mit
Errichtung neuer Gauben auf dem Grundstück Sackgasse 2,
Flst. 133 Gemarkung Freising
Anwesend: 13

Beantragt wird die bauaufsichtliche Genehmigung für den Ausbau des Dachgeschosses im Bestandsgebäude Sackgasse 2 zu einer Wohnung mit Errichtung von Dachgauben und einer solarthermischen Anlage.

Genehmigter Bestand ist ein mischgenutztes Gebäude E+2+D, Walmdach mit Eckerker. Die baulichen Nutzungen sind:

EG	gewerbliches Lager
1.OG	1 WE
2.OG	1 WE
DG	Speicher und Waschküche

Die Planung sieht den Umbau des teilausgebauten und genutzten Dachgeschosses in eine Wohnung vor. Die Wohnung wird über das notwendige Treppenhaus erschlossen, das bereits das Dachgeschoss anbindet. Die Grundrissorganisation wird an die neue Nutzung als 3-Zimmer-Wohnung angepasst. Die Belichtung der Aufenthaltsräume erfolgt über eine bestandsgeschützte Dachgaube auf dem Westdach und drei Dachliegefenster. Die auf dem Ostdach bestehende Gaube wird durch zwei neu zu errichtende Einzelgauben ersetzt, die mit einem geneigten Schleppdach, Kupferblechbekleidung und zweiflügeligen Holzfenstern ausgeführt werden. Die bestehenden Dachliegefenster werden ersetzt und dabei im vertieften Einbau mit Kupferindeckrahmen ausgeführt. Zur Belichtung und Belüftung des neu geplanten Badezimmers wird ein neues Dachliegefenster ergänzt. Das zweite Dachgeschoss wird über eine zwischen den Kahlbalken geführte, einläufige Treppe erschlossen. Der dort verteilte Abstellraum (kein Aufenthaltsraum) dient darüber hinaus als Dachzugang für den Kaminkehrer. Das notwendige Ausstiegsfenster liegt in zweiter Reihe auf dem

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (18.) vom 28. Juli 2021

vom Straßenraum nicht einsehbaren Norddach. Das Fenster wird ebenso im vertieften Einbau und Kupfereindeckrahmen ausgeführt.

Neben dem Dachgeschossausbau ist die Errichtung einer solarthermischen Anlage geplant, die sich flächig auf der gesamten Dachfläche des nach Süden orientierten Treppenhauses platziert. Die Anlage misst 2,60 m x 3,00 m und wird mit einer Kupfereinfassung auf das bestehende kupfergedeckte Schleppdach aufgebracht.

Bauplanungsrecht

Im gültigen Flächennutzungsplan der Stadt Freising ist der Planbereich als besondere Wohnbaufläche ausgewiesen.

Die bauplanungsrechtliche Beurteilung bemisst sich nach § 144 BauGB i.V. mit § 34 BauGB. Durch das Vorhaben ergeben sich keine Änderungen der Art und des Maßes der baulichen Nutzungen. Das Vorhaben ist bauplanungsrechtlich zulässig und widerspricht nicht den Sanierungszielen.

Bauordnungsrecht

Stellplatznachweis PKW

Das Bauvorhaben löst nach der Richtzahlliste Nr. 1.3 zur Stellplatz- und Garagensatzung der Stadt Freising einen Mehrbedarf von 1 Stellplatz aus (DG: 1 WE → 1 Stpl./WE).

Der Stellplatzmehrbedarf kann weder auf dem Baugrundstück noch in der Nähe erbracht werden und wird zur Ablöse beantragt.

Denkmalschutz / Gestaltungssatzung

Bei dem Gebäude handelt es sich um einen nach Art. 1 Abs. 3 BayDSchG geschützten Ensemblebau.

Das Vorhaben entspricht mit Ausnahme des Ausstiegsfensters für den Kaminkehrer, das im zweiten Dachgeschoss liegt, der Gestaltungssatzung. Nach § 12 Nr. 1 der

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (18.) vom 28. Juli 2021

Gestaltungssatzung dürfen Dachflächenfenster in Größe, Art und Form nur vergleichbar einer Dachausstiegs Luke errichtet werden. Dachflächenfenster in 2. Reihe sind nach § 12 Nr. 2 der Gestaltungssatzung nicht zulässig.

Für die von der Gestaltungssatzung der Stadt Freising abweichenden Größe und Lage des Ausstiegsfensters wird eine Abweichung nach Art 63 Abs. 1 BayBO i.V. mit § 34 Gestaltungssatzung beantragt.

In Anbetracht der technischen Notwendigkeit und Nichteinsehbarkeit des Ausstiegsfensters wird eine Abweichung für die Platzierung im Dach und die Größe des Fensters mit einem Blendrahmen-Außenmaß von 55 cm x 98 cm zugelassen.

Die geplante solarthermische Anlage entspricht in Bezug auf ihre Lage und Gestaltung den Vorgaben des § 9 der Gestaltungssatzung der Stadt Freising sowie den Gestaltungsrichtlinien für Sonnenkollektoren des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege. Der Anlage kann denkmalfachlich zugestimmt werden, da sie im konkreten Einzelfall das historisch geprägte Gesamterscheinungsbild des Ensembles und seine räumliche Wirkung nicht beeinträchtigt. Durch die geplante Platzierung auf dem flach geneigten und blechgedeckten Schleppe Dach des aufgehenden Treppenhauses, dem vollflächigen Belegen der gesamten Dachfläche ohne Unterbrechung erscheint die Anlage als klares, eigenständiges Feld und damit als selbstverständlicher Teil der Dachfläche. Im Übrigen ist die Dachfläche von öffentlich zugänglichen Bereichen nicht einsehbar.

Die Stadt Freising als Untere Denkmalschutzbehörde und das Landesamt für Denkmalpflege stimmen dem Vorhaben auf Grundlage der Maßnahmenbeschreibung und der Detailpläne zu.

Beschluss-Nr. 152/18a

Anwesend: 13 Für: 13 Gegen: 0 den Beschluss

Dem Bauantrag wird zugestimmt.

Der Stellplatzmehrbedarf von 1 Stellplatz ist abzulösen.

Eine Abweichung nach Art. 63 Abs. 1 BayBO i.V. mit § 34 der Gestaltungssatzung der Stadt Freising von § 12 Nr. 1 und 2 der Gestaltungssatzung der Stadt Freising für

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (18.) vom 28. Juli 2021

die Anordnung eines notwendigen Ausstiegsfenster in der zweiten Reihe des Norddaches wird zugelassen.

TOP 2 Vorbescheidsantrag V-2021-152
Neubau von 3 barrierefreien Wohnhäusern mit je ca. 20 Wohneinheiten, einem Café und einer Tiefgarage mit 37 Stellplätzen sowie Erstellung einer Grünanlage mit Teich und Gärten auf dem Grundstück Theodor-Scherg-Straße 28, Flst. 443 Gem. Pulling
Anwesend: 14

Für das o. g. Bauvorhaben wurde bei der Stadt Freising ein Vorbescheidsantrag eingereicht.

Da keine konkreten Fragen zum Antrag gestellt wurden, ist die bauplanungsrechtliche Zulässigkeit des Vorhabens Neubau von 3 barrierefreien Wohnhäusern mit je ca. 20 Wohneinheiten, einem Café und einer Tiefgarage mit 37 Stellplätzen sowie Erstellung einer Grünanlage mit Teich und Gärten auf dem Grundstück Theodor-Scherg-Straße 28, Flst. 443 Gemarkung Pulling Gegenstand der Bauvoranfrage.

Örtliche Situation:

Auf dem Grundstück des ehemaligen Backwarenherstellungsbetriebes befinden sich im Hauptgebäude Arbeitnehmerunterkünfte und dazu einige Nebenanlagen. Die bauplanungsrechtliche Beurteilung und Genehmigungsgrundlage der ursprünglichen Bebauung des Grundstückes, die noch in die Zeit vor der Eingemeindung zurückreicht, lässt sich aus den der Stadt vorliegenden Akten nicht nachvollziehen.

Die Fläche im westlichen Anschluss daran war zeitweise von einem nicht genehmigten Gerüstlagerplatz sowie einem nicht genehmigten Parkservice genutzt.

Das Grundstück ist von seiner früheren Nutzung her überwiegend bereits befestigt und mit einer Hecke eingegrünt.

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (18.) vom 28. Juli 2021

Planung:

Die Planung sieht den Abbruch der Bestandsgebäude und die Errichtung von drei Wohngebäuden, jeweils 16 m x 32,50 m, Grundfläche 519,87 m², Höhenentwicklung II + DG, Satteldach, und einem Gebäude Bäckerei/Café, 12,105 m x 17 m, Grundfläche 205,83 m², Höhenentwicklung II, Flachdach sowie einer Tiefgarage und einer Grünanlage vor. Geplant sind insgesamt 20 seniorengerechte Wohnungen.

Das Konzept wird im Antrag wie folgt beschrieben (Auszug):

Die Bauherren beabsichtigten Wohnraum für Senioren zu schaffen (...). Konzeptuell wird der Wohnraum so erstellt, dass er zu hundert Prozent barrierefrei ist und auch die Möglichkeit des betreuten Wohnens bietet.

Pro Wohnhaus werden einige Wohnungen im R-Standard hergestellt nach DIN 18040 Teil 2.

Es stehen separate Gemeinschaftsräume zur Verfügung, jeder Wohneinheit ist ein Platz für Waschmaschine und Trockner im Hauswirtschaftsraum zugeordnet. Jedes Geschoss ist mit einem Fahrstuhl barrierefrei erreichbar.

Im Erdgeschoss befindet sich der großzügige Gemeinschaftsraum und auch ein Büroraum/Mehrzweckraum mit WC. Dieser Raum dient der Nutzung durch bspw. Arzt, amb. Pflege, Therapeuten etc.

Die Mieterinnen und Mieter organisieren ihr Gemeinschaftsleben selbst und unterstützen sich gegenseitig und nehmen bei Bedarf externe Pflegedienstleister in Anspruch.

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (18.) vom 28. Juli 2021

Planungsrechtliche Beurteilung:

Der Flächennutzungsplan weist diese Fläche als Fläche für die Landwirtschaft mit wichtigem Gehölzbestand aus.

Für das gegenständliche Grundstück besteht kein rechtsgültiger Bebauungsplan. Das zur Bebauung vorgesehene Grundstück liegt südlich des Ortsteiles Pulling und wird im Norden durch die Theodor-Scherg-Straße abgegrenzt. Sowohl im Osten als auch im Westen sowie im Süden ist es von landwirtschaftlichen Flächen umgeben. Eine Innenbereichslage nach § 34 BauGB ist nicht gegeben, da das betreffende Grundstück selbst nicht mehr einen Bestandteil des Bebauungszusammenhangs bildet, es selbst nicht am Eindruck der Geschlossenheit und Zusammengehörigkeit teilnimmt. Die bestehende Bebauung auf dem gegenständlichen Grundstück stellt einen Fremdkörper dar, der nicht in der Lage wäre, die Eigenart der näheren Umgebung mitzuprägen. Bei dem ehemaligen Bäckereierstellungsbetrieb handelt es sich um ein Gebäude, das, was die Grundfläche und Kubatur und auch die Art der Nutzung angeht, völlig aus dem Rahmen fällt, da es im Vergleich zur Umgebungsbebauung überdimensioniert ist und als Gewerbebau mit der angrenzenden Wohnbebauung kollidiert.

Die bauplanungsrechtliche Beurteilung bemisst sich somit nicht nach § 34 BauGB als Vorhaben innerhalb eines im Zusammenhang bebauten Ortsteils, sondern gem. § 35 BauGB als Vorhaben im Außenbereich.

Da es sich vorliegend nicht um ein privilegiertes Vorhaben nach § 35 Abs. 1 BauGB handelt, beurteilt sie sich die bauplanungsrechtliche Zulässigkeit als „sonstiges Vorhaben“ im Außenbereich nach § 35 Abs. 2 BauGB.

Danach können einzelne Vorhaben im Außenbereich zugelassen werden, wenn dadurch keine öffentlichen Belange beeinträchtigt werden und die Erschließung gesichert ist.

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (18.) vom 28. Juli 2021

Durch das Vorhaben werden jedoch folgende öffentliche Belange nach § 35 Abs. 3 BauGB beeinträchtigt:

1. Das Vorhaben widerspricht den Darstellungen des Flächennutzungsplanes (Fläche für die Landwirtschaft)
2. Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege
Der Grundstücksbereich liegt laut Regionalplan innerhalb des Grünstreifens Dachauer Moos/Freisinger Moos/ Grünstreifen München-Nordwest. Außerdem befindet sich die Fläche teilweise im Bereich des Arten- und Biotopschutzprogramm (ABSP)-Schwerpunktgebiets „Wiesenbrüteregebiet im Freisinger Moos“, der einen Erhalt und die Optimierung des Freisinger Moores als landesweit bedeutsamen Niedermoor- und Wiesenbrüterelebensraum vorsieht. In diesem Zusammenhang ist eine naturverträgliche Nutzung der Fläche erstrebenswert. Aus naturschutzfachlicher Sicht ist eine Entsiegelung der befestigten Flächen und Wiederherstellung als landwirtschaftliche Nutzfläche anzustreben.
3. Entstehung einer Splittersiedlung
Die Entstehung einer Splittersiedlung ist auch bei einem sogenannten „Ausufer“ eines im Zusammenhang bebauten Ortsteils anzunehmen. Ein solches „Ausufer“ wäre bei der Zulassung des Bauvorhabens zu befürchten, da dadurch ein Bezugsfall geschaffen wird, auf den sich Grundstückeigentümer in vergleichbarer Lage ebenfalls berufen könnten.

Selbst wenn man aufgrund des Bestandes auf dem Grundstück zu dem Ergebnis kommen sollte, dass das Grundstück in einem Teilbereich noch am Bebauungszusammenhang teilnimmt und deshalb teilweise nach § 34 Abs. 1 BauGB als Vorhaben im Innenbereich zu beurteilen wäre, so ist anzumerken, dass das Vorhaben auch nach § 34 Abs. 1 BauGB unzulässig wäre, da es sich hinsichtlich des Maßes der baulichen Nutzung nicht in die Eigenart der näheren Umgebung einfügen würde. Die nähere Umgebung ist geprägt von einer kleinteiligen Wohnbebauung E+D bzw. E+1+D mit Gebäudelängen und – breiten von max. 22 m x 10 m. Geplant ist die Errichtung von drei Wohngebäuden, jeweils 16 m x 32,50 m, Höhenentwicklung II +

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (18.) vom 28. Juli 2021

DG, Satteldach, die den Rahmen der vorhandenen Bebauung somit deutlich überschreiten würden.

Beschluss-Nr. 153/18a

Anwesend: 14 Für: 14 Gegen: 0 den Beschluss

Das Vorhaben Neubau von 3 barrierefreien Wohnhäusern mit je ca. 20 Wohneinheiten, einem Café und einer Tiefgarage mit 37 Stellplätzen sowie Erstellung einer Grünanlage mit Teich und Gärten ist bauplanungsrechtlich unzulässig.

TOP 3 Bebauungsplan Nr. 162 „Neustifter Feld“
- Aufstellungsbeschluss
Anwesend: 14

Der Stadtteil Neustift ist geprägt durch eine sehr heterogene Bebauung. Historisch gesehen begann die Entwicklung des Stadtteils Neustift mit der Gründung des Prämonstratenserklosters in dessen Gebäuden heute das Landratsamt untergebracht ist. Entlang der Straße nach Landshut (heute Alte Poststraße) entwickelte sich das Straßendorf „Neustift“. Im 19. Jahrhundert wurden zwei neuen Straßen (Landshuter Straße und Dr. von Daller Straße) nach Landshut südlich der historischen Wegeverbindung gebaut. Nordwestlich der Wiesentalstraße entstand später die kleinteilige Siedlungsstruktur der „Grottenau“ für sozial benachteiligte Schichten. 1905 wurde Neustift nach Freising eingemeindet. In den 1920er Jahren begann mit dem Wirtschaftsaufschwung die Bebauung des Lankesberges mit größeren Villen auf großen Grundstücken. 1936/37 wurde mit dem Bau der General von Stein Kaserne begonnen. Südlich und östlich der Kaserne wurde nach Kriegsende Geschosswohnungsbau errichtet. Richtung Nordosten zum Wieswald begann eine Stadterweiterung durch größtenteils Einfamilienhäuser. 2009 wurde die General von Stein Kaserne geschlossen und die letzte große Entwicklung einer Wohnbebauung in diesem Bereich begann.

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (18.) vom 28. Juli 2021

Der Stadtteil Neustift ist somit ein historisch gewachsener Stadtteil, welcher durch verschiedene Zeitabschnitte und historische Ereignisse geprägt wurde. Als Resultat der über die Zeit veränderten Bedürfnisse der Stadtbevölkerung entstand so eine sehr vielfältige Siedlungsstruktur.

Das Gebiet um das Neustifter Feld ist geprägt durch unterschiedliche Gebäudehöhen, bauliche Dichte und Versiegelungsgrad.

Unmittelbar im Süden anschließend, entlang der Hermannstraße befindet sich Reihenhausbebauung, die vor allem auf der vom Neustifter Feld abgewandten Seite durch Garagen- und Stellplatzflächen hohen Flächenverbrauch generiert. Vereinzelt mischen sich Einfamilienhäuser unter die Reihenhausbebauung.

Westlich direkt ans Feld schließt zwischen Hermann- und Hochackerstraße sowie westlich der Angermaierstraße höhere Bebauung durch Mehrfamilienhäuser an. Die höheren Gebäude (durchschnittlich IV+ D) bilden mit der Bebauung an der Eckerstraße (IV-/ V-geschossig) eine städtebauliche Einheit, welche sich bis zum Ortsrand im Norden fortsetzt. Diese Mehrfamilienhausbebauung kann als Übergang zum neuen Viertel des Steinparks betrachtet werden.

Östlich anschließend geht die lockere Einfamilienhausbebauung in die sehr dichte, durch sehr enge Straßenzüge und einen hohen Versiegelungsgrad geprägte Bebauung der Grottenau über. Östlich der Wiesenthalstraße wird das Viertel durch Mehrfamilienhäuser mit einer Gebäudehöhe von teilweise bis zu III + D abgeschlossen.

Im rechtskräftigen Flächennutzungsplan ist der Bereich des Neustifter Feldes bereits als Wohnbaufläche dargestellt, in der Mitte des Grundstücks ist öffentliche Grünfläche mit Spielmöglichkeit sowie öffentlicher Durchwegung dargestellt. Das Feld umfasst eine Fläche von ca. 1,6 ha und befindet sich in Privatbesitz. Bislang wurde das Feld zu landwirtschaftlichen Zwecken genutzt und liegt seit einiger Zeit brach. Topographisch fällt die Fläche um ca. 8 m Richtung Süden ab.

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (18.) vom 28. Juli 2021

Der Grundstückseigentümer möchte das Feld in Erbpacht zum Zweck der Wohnraumschaffung entwickeln.

Zur Wohnraumschaffung sind in den aktuellen Planungshilfen des Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr folgende Grundsätze formuliert (Auszug):

Wohnflächenbedarf

Die angemessene Wohnraumversorgung in allen Landesteilen ist in Art. 106 BV verankert. Hier ist auch festgelegt, dass die Förderung des Baus von bezahlbaren Wohnungen Aufgabe des Staates und der Gemeinden ist. Der Wohnflächenbedarf der Gemeinden ist in unterschiedlichem Maße von der Bevölkerungsentwicklung, der zunehmenden Zahl an Kleinhaushalten und alten Menschen und steigenden Raumanprüchen der Wohnbevölkerung bestimmt. Auch eine nicht ausreichende Versorgung der Bevölkerung mit bezahlbarem und barrierefreiem Wohnraum kann für entsprechende städtebauliche Planungen und Maßnahmen Anlass geben. Die Gemeinden sollten daher die Wohnraumentwicklung aktiv steuern und entsprechende Wohnraumentwicklungskonzepte als festen Bestandteil von kommunalen Entwicklungskonzepten oder städtebaulichen Rahmenplänen vorsehen. Die Instrumente eines kommunalen oder gemeindeübergreifenden Flächenmanagements sollten besonders hier zum Einsatz kommen

Innenentwicklung

Potenziale der Innenentwicklung, die in den vorhandenen Siedlungsgebieten bestehen, sind vorrangig zu nutzen.

Anbindung an bestehende Wohngebiete

Neue Wohnbauflächen sind möglichst an bestehende Wohngebiete anzubinden (vgl. LEP 3.3), damit vorhandene Infrastruktureinrichtungen besser genutzt werden können und der Erschließungsaufwand so gering wie möglich gehalten wird. Dabei sollen Einheiten gebildet werden, die eine überschaubare Gliederung und Gestaltung

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (18.) vom 28. Juli 2021

ermöglichen und eine wirtschaftliche Ausstattung mit den Gemeinbedarfseinrichtungen des näheren Wohnumfeldes, z.B. mit Kinderspielplätzen, erlauben.

Öffentliche Verkehrsmittel

Neue Wohnsiedlungseinheiten sollen mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen und den Arbeitsstätten günstig zugeordnet werden.

Wohnumfeld

Bei der städtebaulichen Planung ist auf eine den Wohnbedürfnissen der Bevölkerung entsprechende Gestaltung und Ausstattung des Wohnumfeldes Wert zu legen. In den bestehenden Wohngebieten sollte das häufig vernachlässigte Wohnumfeld durch geeignete Maßnahmen für alle Altersgruppen verbessert werden. Dazu zählen insbesondere die Ausstattung mit Spiel- und Erholungsflächen, die Beseitigung von Barrieren, eine angemessene Bepflanzung, ausreichende Sitzmöglichkeiten, Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und die Schaffung von differenziert nutzbaren Freiflächen in den Innenbereichen. Zum Wohnumfeld gehören auch Spielplätze und Einrichtungen zur Kinderbetreuung. Es empfiehlt sich für solche Anlagen bei der Ausweisung neuer Baugebiete entsprechend Flächen innerhalb des Baugebiets vorzusehen und im Bebauungsplan als „Gemeinbedarfsflächen“ festzusetzen. Ein möglicherweise bestehender Konflikt zwischen der Wohnbebauung einerseits und der Nutzung dieser Flächen andererseits kann so auf der Ebene der Bauleitplanung effizient gelöst werden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die mit der Benutzung einer solchen Einrichtung verbundenen Geräusche ortsüblich und sozialadäquat und somit von den Nachbarn hinzunehmen sind (vgl. BVerwG; Urteil vom 12.12.1991, 4 C5/88). Vor allem in den Randbereichen der Innenstädte ist die Anlage von differenziert nutzbaren Freianlagen Voraussetzung dafür, dass die Wohnfunktion langfristig erhalten und verbessert werden kann.

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (18.) vom 28. Juli 2021

Wohngebiete

Wohngebiete sollen in ihrer Gliederung und räumlichen Gestaltung vor allem den Bedürfnissen der Bewohner entsprechen. Eine raumbildende Bauweise ist in vielerlei Hinsicht vorteilhaft. Es entstehen baulich gefasste Freiräume. Damit können Bereiche von störenden Einwirkungen abgeschirmt und so gestaltet werden, dass sie für vielseitige Nutzungen, insbesondere auch für nachbarschaftliche Kontakte und das Spielen der Kinder geeignet sind. Vorhandene landschaftliche Elemente und Gestaltwerte sollen in die öffentlichen Bereiche einbezogen werden. Auf eine sinnvolle Zuordnung der privaten Freiflächen zu den Wohngebäuden ist zu achten.

Hausformen

Bei der Wahl der Hausformen und der Stellung der Gebäude sollen örtliche Besonderheiten aufgegriffen und weitergeführt werden. Es kommt neben der Baugestaltung im Einzelnen vor allem auf die Qualität des städtebaulichen Gesamtkonzepts an. Bei sorgfältiger Planung können durch die Stellung der Gebäude und die Führung der Straße gut gestaltete öffentliche Räume geschaffen und zugleich die Beeinträchtigungen der privaten Bereiche verringert werden. Bei größeren Dichten, die vor allem zur Verminderung der Flächeninanspruchnahme und der Kosten angestrebt werden sollen, können verdichtete Bauweisen einen höheren Wohnwert bieten als das freistehende Einfamilienhaus, da bei diesen Haustypen deutlich besser nutzbare, zusammenhängende Freibereiche möglich sind. Im Interesse der Anpassung an den Klimawandel sollte geprüft werden, ob Dachformen zum Einsatz kommen können, bei denen Gründächer möglich sind. Diese dienen u.a. dem Regenwasserrückhalt und damit der Starkregenvorsorge sowie der Verbesserung des Kleinklimas.

Energieeffiziente Bauweise

Für eine energieeffiziente Bauweise ist ein größeres Baukörpervolumen wie bei Mehrfamilienhäusern oder Reihenhäusern geeignet, da diese ein günstigeres Verhältnis von Hüllfläche zu Volumen aufweisen. Bei kompaktem Baukörpervolumen ist die kostenintensive Außenfläche kleiner und die Wärmeverluste über die Außenhaut

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (18.) vom 28. Juli 2021

sind geringer. Einfluss auf die Energieeffizienz hat auch die Orientierung der Gebäude.

Mischung der Wohnformen

Nach Möglichkeit sollen sozial stabile Bevölkerungsstrukturen erhalten oder geschaffen werden (§ 1 Abs. 6 Nr. 2 BauGB). In Wohngebieten soll daher eine Mischung vielfältiger Wohnformen und Wohnungsarten angestrebt werden, die den Wohnansprüchen verschiedener Bevölkerungsgruppen und Haushaltstypen gerecht wird. Maßnahmen des öffentlich geförderten sozialen Wohnungsbaus sollen dabei in ausgewogener Mischung mit sonstigen Wohnungsbauvorhaben ermöglicht werden, insbesondere auch in den innerörtlichen Bereichen. Eine vielfältige Mischung der Wohnformen trägt zur langfristigen Stabilisierung der Altersstruktur und damit zu einer wirtschaftlichen Auslastung der erforderlichen altersspezifischen Gemeinbedarfseinrichtungen bei. Die städtebauliche Planung soll auch den Wohnungsbau für Personengruppen mit besonderem Wohnbedarf, z.B. für alte Menschen, Menschen mit Behinderung oder Studenten berücksichtigen. Hierfür können Standorte im Bebauungsplan festgelegt werden (§ 9 Abs. 1 Nr. 8 BauGB).

Für die Aufstellung eines Bebauungsplans sind neben den vorangegangenen Grundsätzen die Maßgaben der Darstellungen des Flächennutzungsplans zu beachten sowie die im **Stadtentwicklungsplan 2030** formulierten Ziele:

Ziele Wohnen

- *Es soll ein differenziertes Wohnangebot für alle Bevölkerungsschichten und Preissegmente bereitgestellt werden.*
- *Familien, Studenten und Senioren sollen in der Stadt Freising bei der Bereitstellung von Wohnraum in besonderer Weise berücksichtigt werden.*
- *Der städtische Wohnungsbestand soll weiterhin zur Bereitstellung von preiswertem Wohnraum genutzt, gesichert und ausgebaut werden.*

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (18.) vom 28. Juli 2021

- *Bei der Baulandentwicklung soll mietpreisgebundener Wohnungsbau (Sozialer Wohnungsbau) auch durch die Verpflichtung von Investoren geschaffen werden.*
- *Für mittlere Einkommensgruppen soll ein preisgebundenes Wohnungsangebot für Miete und Eigentum durch Verpflichtung von Investoren geschaffen werden.*
- *Die soziale Vielfalt in den Quartieren, insbesondere in Neubaugebieten, soll durch Mischung unterschiedlicher Wohn- und Gebäudetypologien gestärkt werden.*
- *Für die immer heterogenere Stadtgesellschaft sollen innovative Wohnformen im Eigenheim- und Mietwohnungsbau, wie z. B. Mehrgenerationenprojekte, Baugenossenschaften, Baugemeinschaften, gefördert werden.*
- *In neuen Wohngebieten ist auf eine hohe Qualität bei Städtebau, Architektur und Freiraumplanung zu achten. Bei der Gestaltung sind die Bedürfnisse der künftigen Bewohner maßgebend.*

Ziele Siedlungsstruktur

- *Die wohnbauliche Siedlungsentwicklung soll sich künftig auf den Hauptort Freising konzentrieren*
- *Innenentwicklung soll Vorrang vor Entwicklungen im Außenbereich haben. Nachverdichtungs- und Umstrukturierungspotenziale sollen genutzt werden. Dabei soll Innenentwicklung verträglich erfolgen, d.h. unter Wahrung bestehender Qualitäten, Berücksichtigung der Klimaanpassung etc.*
- *Bei einer weiteren Wohnsiedlungsentwicklung in größerem Umfang soll die Erreichbarkeit der bestehenden Infrastruktureinrichtungen (öffentlich/ privat) berücksichtigt werden.*
- *Die Stadtteile Z.B. Lerchenfeld, Neustift, Vötting/ Weihenstephan. Sollen entsprechend ihrer Potenziale gestärkt werden. Bestehende Qualitäten sollen gesichert und weiterentwickelt werden. Für Mängel und Konflikte sollen Lösungen gefunden werden.*

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (18.) vom 28. Juli 2021

- *Verdichtete Bauformen sollen angestrebt werden. Unnötiger Flächenverbrauch wird durch kompakte und urbane Wohnbaustrukturen reduziert.*

Ziele ÖPNV, Fußgänger und Radfahrer

- *Bei der künftigen Stadtentwicklung ist darauf zu achten, dass einer ausreichenden Anbindung an den ÖPNV (Stadtbus) Rechnung getragen wird.*
- *Bestehende und neue Haltestellen sollen so um Entwicklungsflächen angeordnet sein (werden), dass sie in fußläufiger Entfernung liegen.*

Ziele Lärm

- *Es soll keine Stadtentwicklungs- bzw. Planungsmaßnahme ohne begleitende Verkehrsuntersuchung durchgeführt werden. Die Untersuchungstiefe soll sich nach dem Maß des zu erwartenden Neuverkehrs richten.*

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (18.) vom 28. Juli 2021

Ziele Klimaanpassung

- *Die stadtklimatisch bedeutsamen Frischluft- und Kaltluftbahnen müssen im Interesse der Bewohner der Innenstadt wirksam bleiben und werden.*
- *In den bestehenden und künftigen Quartieren sollen größere Grün- und Freiflächen geschaffen und klimagerecht optimiert werden.*
- *Dächer und evtl. Fassaden sollen soweit möglich begrünt werden.*

Ziele Klimaschutz

- *Freising soll eine kompakte Stadt der kurzen Wege werden. Urbane und kompakte Siedlungsstrukturen vermeiden klimabelastenden Verkehr, kompakte Gebäude gewährleisten einen geringen Wärmebedarf.*
- *Die Belange des Klimaschutzes sollen künftig in der Stadtplanung verstärkt berücksichtigt werden. Beispielsweise sollen für Bebauungspläne Energiekonzepte sowie zur Erschließung erneuerbarer Energiequellen Fachkonzepte erstellt und umgesetzt werden.*

Der Steckbrief für den Stadtteil Neustift, welcher Anlage zum Stadtentwicklungsplan 2030 ist, stellt eine grundsätzliche Analyse dar. Als Zielsetzung ist die Entwicklung des Stadtteils Neustift als urbaner und gemischter Stadtteil durch maßvolle Nachverdichtung formuliert. Für das Neustifter Feld im Besonderen ist als potentiell Ziel im Stadtteil Steckbrief die Entwicklung eines Städtebau- und Freiraumkonzepts beschrieben. Die Entwicklung einer öffentlich Zugänglichen Freifläche, auf der bisher privaten Fläche, soll dabei Bestandteil der Überlegungen sein.

Zur Prüfung der Entwicklungsabsichten wurde im Vorfeld der ersten Planungsüberlegungen bereits Gutachten und Untersuchungen zu den Themen Verkehr, Mobilität, Klima, Artenschutz, Lärm sowie Boden und Baugrund bearbeitet:

Alle Untersuchungen zeigen die Machbarkeit einer Wohnbebauung auf dem Neustifter Feld unter Berücksichtigung der Grundsätze der Stadtentwicklung der Stadt Freising.

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (18.) vom 28. Juli 2021

Um Bebauung zu ermöglichen auch muss die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer inkl. Fußgänger im Blick behalten werden. Erste Aussagen des Grundsatzgutachtens wurden vorgelegt. Zur Lösung der heute bereits angespannten Parkierungssituation ist Parkraumbewirtschaftung/ Anwohnerparken denkbar.

Im weiteren Verfahren werden die Gutachten ausgearbeitet und dem Ausschuss für Planen, Bauen und Umwelt wieder vorgelegt sowie der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

Die übergeordneten Ziele der Stadt sind neben dem Stadtentwicklungsplan der Stadt Freising in folgenden Konzepten formuliert:

- Mobilitätskonzept
- Klimaresolution
- Stadtgrünverordnung
- Klimaanpassungskonzept

2. Entwicklungsabsichten und Ziele der Planungen

Auf Grundlage der oben genannten planerischen Vorgaben sowie vorliegender Untersuchungen und Konzepte wurden Ziele und Zwecke der Planungen formuliert, welche Grundlage des Aufstellungsbeschlusses sein werden:

- Die Schaffung von bezahlbarem Wohnraum ist wie oben bereits beschrieben Aufgabe der Kommunen. Für das Neustifter Feld sollen 30 % der erstellten Wohnungen als EOF Wohnungen gemäß kooperativem Baulandmodell der Stadt Freising errichtet werden.
- Beim Bau der Wohnungen sowie der zugehörigen Freiflächen ist dabei auf eine klimaschonende Bauweise zu achten.
- Auf dem bislang privaten Grundstück sollen öffentlich zugängliche Aufenthaltsflächen und Spielmöglichkeiten geschaffen werden. Eine öffentliche fußläufige

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (18.) vom 28. Juli 2021

Durchwegung sowie die Anbindung des Gebiets an das Radwegenetz der Stadt Freising ist dabei ebenso wichtig.

- Die heutige Verkehrslage auf den anliegenden Straßen ist von Parksuchverkehr sowie parkenden Fahrzeugen geprägt, die keine ausreichende Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer garantieren kann. Das Straßenraumprofil ist schon für die bestehende Situation nicht geeignet und bedarf langfristig einer Veränderung. Im Zuge der Erstellung des Bebauungsplans sollen die Straßenquerschnitte (Hochackerstraße – von der Kreuzung Asamstraße bis zur Kreuzung St. Norbert Straße/ Heinbogenstraße/ Hermannstraße – Kreuzung Asamstraße bis Kreuzung Heinbogenstraße) im Besonderen hinsichtlich einer Verbesserung der Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer überarbeitet und angepasst werden.
- Um auch den Bedarf des neu entstehenden Viertels sowie den gesamtstädtischen Bedarf an Kinderbetreuungseinrichtung decken zu können ist die Schaffung einer solchen Gemeinbedarfsfläche formuliertes Ziel für die Bauleitplanung.

3. Bürger*inneninformation

Die Stadt Freising hat vom 21.05. bis zum 25.06.2021 Information zu den Entwicklungsabsichten auf dem Neustifter Feld sowie auf der Website der Stadt zur Verfügung gestellt. Die Bürger hatten in diesem Zeitraum die Möglichkeit Anmerkungen und Hinweise bei der Stadt Freising zu hinterlassen.

Es wurden erste Informationen in Form einer Bebauungsstudie gezeigt.

Die öffentlich zugänglichen Informationen enthielten Aussagen über Geschossigkeit, die Einbindung des Gebiets in das bestehende Verkehrsnetz, entstehende fußläufige Durchwegung, entstehende öffentlich Zugängliche Nutzungen und Flächen, Grüngestaltung sowie Darstellungen und Visualisierungen zum geplanten städtebaulichen Entwurf.

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (18.) vom 28. Juli 2021

Auf dieser Basis wird ein Rahmenplan entwickelt, mit den Kenndaten: GFZ 0,8; maximal 4-geschossigen Gebäuden und ca. 150 Wohneinheiten (entspricht ca. 370 Einwohnern).

Nach dem Aufruf an die Bürgerschaft sich zu den Planunterlagen zu äußern gab es rege Beteiligung und zahlreiche Zuschriften.

Die Anmerkungen und Hinweise wurden in Themenblöcke sortiert und gesammelt bearbeitet. Hauptthemen der Äußerungen waren:

- **Städtebaulicher Entwurf**
 - Städtebauliche und Architektonische Gestaltung
 - Nachhaltiges Bauen (Holzbau/ Materialwahl)
 - Stadtbild
 - Einfügen der Bebauung in die Umgebung
 - Sichtachsen
 - Geschosshöhe/ Gebäudehöhen
 - Bauliche Dichte
 - Bevölkerungsdichte/ Anzahl der Wohneinheiten
- **Verkehrssituation**
 - Verkehrsaufkommen
 - Straßengestaltung
 - Fußwege/ Radwege
 - Verkehrssicherheit für Fußgänger
 - Ruhender Verkehr
 - Rettungswege
 - Müllentsorgung
 - Lieferverkehr
 - Hol- und Bringverkehr Kinderbetreuungseinrichtung
 - Mobilitätsstation
- **Infrastruktur**
 - Nahversorgung

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (18.) vom 28. Juli 2021

- Gastronomie
- Bildungseinrichtungen
- Medizinische Versorgung
- **Energie- und Wärmeversorgung**
- **Ökologie und Freiraum**
 - Mehr Grünflächen/ Freiflächen
 - Dachbegrünung
 - Fassadenbegrünung
 - Ökologische Wohnbereiche
 - Gemeinschaftsgärten/ Urban Gardening
 - Erhalt Baumbestand
 - Artenschutz (Blühflächen/ Pflegemaßnahmen)
- **Regenwasser-/ Schmutzwasserbeseitigung**
- **Soziale Aspekte**
 - Soziale Integration durch Bürgertreff/ Quartiersmitte
 - Mehrgenerationenangebote (Senioren/ Familien/ Jugendliche/ Kinder)
 - Sozialer Wohnungsbau
- **Baustellenabwicklung**
 - Baulärm
 - Terminalschiene
 - Baustellenzufahrt
- **Bürgerversammlung**

Die oben aufgeführten Punkte der Anmerkungen, Bedenken und Hinweise aus der Bürgerschaft werden in den planerischen Vorgaben zur Erstellung der Bauleitplanung berücksichtigt. Im Verlauf des weiteren Verfahrens soll eine weitere formelle wie informelle Bürgerbeteiligung erfolgen, die in diesem Zuge eingehenden Anregungen werden ebenso aufgegriffen werden.

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (18.) vom 28. Juli 2021

4. Verfahrensart

Mit dem Aufstellungsbeschluss wird vorerst die Absicht der Stadt Freising bekundet, für den Planbereich ein förmliches Verfahren zur Bebauungsplanung einzuleiten.

Der Bebauungsplan Nr. 162 „Neustifter Feld“ soll im beschleunigte Verfahren für Bebauungspläne der Innenentwicklung gem. § 13 a BauGB aufgestellt werden.

Das beschleunigte Verfahren kann angewendet werden für die Wiedernutzbarmachung von Flächen, für die Nachverdichtung sowie für andere Maßnahmen der Innenentwicklung. Das Gesetz zum § 13 a BauGB soll die Möglichkeit schaffen das Bau- und Planungsrecht für Vorhaben zur Stärkung der Innenwicklung zu vereinfachen und zu beschleunigen. Bebauungspläne sollen gem. § 1 Abs. 6 Nr. 4 BauGB grundsätzlich der Erhaltung, Erneuerung, Fortentwicklung und dem Umbau vorhandener Ortsteile dienen.

Ebenso gilt für die Aufstellung von Bebauungsplänen § 1 a Abs. 2 BauGB: Mit Grund und Boden soll sparsam und schonend umgegangen werden; dabei sind zur Verringerung der zusätzlichen Inanspruchnahme von Flächen für bauliche Nutzungen die Möglichkeiten der Entwicklung der Gemeinde insbesondere durch Wiedernutzbarmachung von Flächen, Nachverdichtung und andere Maßnahmen zur Innenentwicklung zu nutzen sowie Bodenversiegelungen auf das notwendige Maß zu begrenzen.

Die Voraussetzungen für die Anwendung des § 13 a BauGB sind für den Bebauungsplan Nr. 162 „Neustifter Feld“ gegeben.

Es ist beabsichtigt die Öffentlichkeit auf Wunsch der Bürgerschaft mehr als formell vorgegeben zu beteiligen.

Eine erste Prüfung der Umweltbelange wurde bereits durchgeführt. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen können über einen entsprechenden städtebaulichen Vertrag festgelegt werden.

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (18.) vom 28. Juli 2021

Die weiteren Verfahrensgrundsätze sowie die Unterschiede zum Regelverfahren werden in der Sitzung im Detail vorgetragen.

5. Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 162 „Neustifter Feld“

Auf Grundlage der oben genannten Ziele und Zwecke der Planung soll der Bebauungsplan erstellt werden. Der Geltungsbereich des Bebauungsplan Nr.162 „Neustifter Feld“ schließt einen Teil der Hochackerstraße, der Hermannstraße sowie den Straßenraum der Heinbogenstraße ein und umfasst folgende Flurstücke ganz oder teilweise: 535; 539;555; 560

Es erfolgt die Abstimmung zum Antrag von StRin Dr. Reitsam vom 26.06.2021, das Verfahren im Regelverfahren durchzuführen.

Beschluss-Nr. 154/18a

Anwesend: 14 Für: 6 Gegen: 8 den Beschluss

Die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 162 „Neustifter Feld“ wird im Regelverfahren durchgeführt.

Der Antrag von StRin Dr. Reitsam ist somit abgelehnt.

Beschluss-Nr. 155/18a

Anwesend: 14 Für: 10 Gegen: 4 den Beschluss

Die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 162 „Neustifter Feld“ wird im beschleunigten Verfahren nach § 13 a BauGB beschlossen.

Die Verwaltung wird beauftragt die Unterrichtung der Öffentlichkeit gemäß § 13a Abs. 3 Nr. 2 BauGB durchzuführen und das Ergebnis der Öffentlichkeitsunterrichtung sowie den Entwurf des Bebauungsplans auf Grundlage der oben genannten Ziele zu erarbeiten und dem Ausschuss für Planen, Bauen und Umwelt vorzustellen.

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (18.) vom 28. Juli 2021

- TOP 4 EU-Umgebungslärmrichtlinie**
Lärmaktionsplanung für den Großflughafen München;
2. Mitwirkungsphase
- Stellungnahme der Stadt Freising
- Beschluss
Anwesend: 12

Die Regierung von Oberbayern erstellt als zuständige Behörde gemäß Art. 2 Abs. 2 Nr. 2 Buchstabe c des Bayerischen Immissionsschutzgesetzes (BayImSchG) einen Lärmaktionsplan für den Großflughafen München. Nach § 47d Abs. 3 Satz 2 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) soll die Öffentlichkeit rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit erhalten, an der Ausarbeitung und Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken. Aus diesem Grund erfolgt die Öffentlichkeitsbeteiligung zur Lärmaktionsplanung für den Großflughafen München in zwei Phasen.

Erstmals stellt die Regierung von Oberbayern gemäß § 47d Abs. 1 Nr. 1 BImSchG i. V. m. § 47b Nr. 5 BImSchG einen Lärmaktionsplan für alle kartierten Gemeinden in der Nähe des Großflughafens München auf. Während bislang im Einvernehmen mit dem Bayerischen Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz (StMUV) darauf verzichtet worden war, da keine Lärmbrennpunkte gemäß EG-Umgebungslärmrichtlinie vorhanden waren, verlangt nunmehr die EU-Kommission eine Lärmaktionsplanung überall dort, wo eine Lärmkartierung erfolgt ist. Auch die fehlende Festsetzung eines Lärmschutzbereichs (Tag- und Nachtschutzzonen mit baulichen Nutzungsbeschränkungen und baulichem Schallschutz gem. FlugLärmG) ist aus Sicht der EU-Kommission und des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) kein nicht überwindbares Hindernis für die Aufstellung eines Lärmaktionsplans. Daher wird seit 2020 ein Lärmaktionsplan für den Großflughafen München aufgestellt.

Der Plan entwickelt jedoch keine unmittelbare Außenwirkung zu Gunsten oder zu Lasten des Bürgers.

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (18.) vom 28. Juli 2021

Grundlage der Lärmaktionsplanung durch die Regierung von Oberbayern sind die Lärmkartierung, die nach § 47c Abs.1 BImSchG im Jahr 2017 durch das Bayerische LfU erstellt wurde. Die Lärmaktionsplanung für den Großflughafen München bezieht sich somit auf das vorhandene 2-Bahn-System.

Die Regierung von Oberbayern teilt zudem mit, dass die Lärmaktionsplanung für den Großflughafen München in keinem Zusammenhang mit dem Bau der bereits durch Planfeststellung zugelassenen 3. Start- und Landebahn steht.

Gegenstand des Lärmaktionsplans für den Flughafen München ist der mit dem Flughafenbetrieb am Flughafen München verbundenen Lärm. Hinsichtlich des Straßenverkehrslärms wird auf die zentrale Lärmaktionsplanung des StMUV für Hauptverkehrsstraßen außerhalb von Ballungsräumen und für Bundesautobahnen in Ballungsräumen vom 12.05.2020 hingewiesen.

Seit dem 01.01.2021 ist die Regierung von Oberfranken für die Aufstellung eines zentralen Lärmaktionsplans für Hauptverkehrsstraßen außerhalb von Ballungsräumen und für Bundesautobahnen in Ballungsräumen und Haupteisenbahnstrecken (ausgenommen Haupteisenbahnstrecken des Bundes) zuständig.

Für die Aufstellung eines Lärmaktionsplans für Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit Maßnahmen in Bundeshoheit ist seit dem 01.01.2015 das Eisenbahn-Bundesamt zuständig.

Ablauf der Öffentlichkeitsbeteiligung

Phase 1

Für eine effektive Mitwirkung an der Ausarbeitung des Lärmaktionsplans für den Großflughafen München wird der Öffentlichkeit und den betroffenen Gemeinden/Landkreisen jeweils ein Online-Fragebogen zur Verfügung gestellt.

Die **erste Mitwirkungsphase** fand vom 07.08.2020 bis 21.09.2020 statt und diente der Datenerfassung.

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (18.) vom 28. Juli 2021

Die Stadt Freising hat sich an der ersten Mitwirkungsphase beteiligt. Der Online-Fragebogen, das Maßnahmenblatt und die Stellungnahme wurden im Ausschuss für Planen, Bauen und Umwelt am 09.09.2020 behandelt und einstimmig beschlossen. Die Stellungnahme, der bearbeitete Online-Fragebogen und das Maßnahmenblatt wurden fristgerecht an die Regierung von Oberbayern gesendet.

Zusammenfassung der separaten Stellungnahme der Stadt Freising:

Lärmaktionsplanung durch die Regierung von Oberbayern für den Großflughafen München wird grundsätzlich begrüßt.

Einwände:

1. Eine erhebliche und nachhaltige Lärmzunahme sollte unbedingt vermieden werden, insoweit sollte auch die Realisierung der 3. Start- und Landebahn keinesfalls erfolgen. Die Regierung von Oberbayern wird in diesem Zusammenhang aufgefordert, alle Maßnahmen selbst und gegenüber der FMG zu ergreifen, um eine Umsetzung des bestehenden Planfeststellungsbeschlusses dauerhaft rechtsverbindlich aufzugeben.
2. Zum Schutz der Gesundheit, insbesondere was die Einhaltung der Nachtruhe betrifft, wird die Regierung von Oberbayern darauf hingewiesen, dass die Einhaltung des Nachtflugverbotes auf die Nachtzeit zwischen 22.00 und 6.00 Uhr ausgeweitet wird, auf eine Lärmkontingentierung verzichtet wird sowie Ausnahmeregelungen für Starts- und Landungen in der Nachtzeit eingehend geprüft und auf das absolut notwendige Maß begrenzt werden.
3. Alle weiteren Möglichkeiten zur Reduzierung der bestehenden Lärmbelastung sollten nachdrücklich überprüft und zeitnah umgesetzt werden.

Die Regierung von Oberbayern hat nach der 1. Mitwirkungsphase die eingegangenen Rückmeldungen erfasst, ausgewertet und in den Entwurf des Lärmaktionsplan-Entwurfs für den Großflughafen eingearbeitet.

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (18.) vom 28. Juli 2021

Im Rahmen der 1. Mitwirkungsphase haben 3.070 Teilnehmer die Fragen für die Öffentlichkeit sowie 16 Gemeinden und 5 Landkreise die Fragen für die Gemeinden/Landkreise beantwortet. Zudem haben insgesamt 11 Bürger, Bürgerinitiativen und Verbände ergänzende schriftliche Stellungnahmen und Rückäußerungen an die Regierung von Oberbayern gerichtet. Neben der Stadt Freising nutzten noch 7 Gemeinden und 2 Landkreise die Möglichkeit zusätzlich zur Beantwortung des Online-Fragebogens eine separate Stellungnahme abzugeben.

Von **kommunaler Seite** haben sich folgende Gemeinden und Landkreise in einer eigenen Stellungnahme geäußert (sh. Anlage 8):

- Stadt Freising
- -Landkreis Freising (hat sich der Stellungnahme der Stadt Freising angeschlossen),
- Gemeinde Berglern, Gemeinde Langenpreising und Markt Wartenberg,
- Gemeinde Neufahrn bei Freising
- Gemeinde Ismaning
- Landkreis München, u.a. für Gemeinden Feldkirchen, Unterföhring und Stadt Unterschleißheim,
- Gemeinden Zolling und Haag an der Amper

Darüber hinaus haben 8 Bürger, 1 Bürgerinitiative (BI Attaching, vertreten durch: Schönfelder Ziegler Lehnert Rechtsanwälte – Partnerschaft mbB) sowie 2 Verbände (Bund Naturschutz in Bayern e.V., Kreisgruppe Freising und VCD – Kreisverband Freising e.V.) Stellungnahmen im Rahmen der 1. Mitwirkungsphase abgegeben.

Phase 2:

Mit Schreiben vom 08.06.2021 hat die Regierung von Oberbayern den Entwurf des Lärmaktionsplans vom Juni 2021 vorgelegt. Die Öffentlichkeit sowie die betroffenen Kommunen haben nun im Rahmen der **zweiten Mitwirkungsphase** die Möglichkeit im Zeitraum vom **11.06.2021 bis einschließlich 28.07.2021** bei der Erstellung des

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (18.) vom 28. Juli 2021

Lärmaktionsplanes mitzuwirken. In dem zuvor genannten Zeitraum kann der Entwurf des Lärmaktionsplans mit 9 Anlagen auf der Homepage der Regierung von Oberbayern und der Stadt Freising eingesehen und heruntergeladen werden.

Auf der Homepage der Stadt Freising sind die Unterlagen zur 2. Mitwirkungsphase zu finden unter:

<https://www.freising.de/rathaus/aktuelles/details/oeffentlichkeitsbeteiligung-zum-laermaktionsplan>

Sowie auf der Homepage der Regierung von Oberbayern:

https://www.regierung.oberbayern.bayern.de/service/planfeststellung/oeffentlichkeit/umwelt_gesundheit_verbraucherschutz/lap/lap_flughafen_mue/index.html

Schriftliche Stellungnahmen zum Entwurf des Lärmaktionsplans für den Flughafen München sind bis spätestens Mittwoch, den 28.07.2021 entweder per E-Mail (laermaktionsplanung@reg-ob.bayern.de) oder an die Postanschrift: Regierung von Oberbayern, 80534 München unter dem Stichwort „Stellungnahmen und Anregungen zur Lärmaktionsplanung für den Großflughafen München“ einzureichen. Zudem wurde erneut ein Vordruck für Maßnahmen beigefügt, die die Kommune in eigener Zuständigkeit zum Schutz vor Fluglärm bereits durchgeführt hat oder plant. Für die Mitteilung der Maßnahmen soll nun für jede ein eigenes Formular ausgefüllt werden.

Lärminderungsmaßnahmen lt. Entwurf Lärmaktionsplan für den Flughafen München:

Die Lärminderungsmaßnahmen sind auf den Seite 39 – 78 unter Punkt 6 aufgeführt. Insgesamt werden 38 Maßnahmen zur Lärminderung aufgeführt. Davon zählen 25 zu den bereits vorhandenen bzw. in Umsetzung befindlichen und 8 zu den geplanten Maßnahmen. Des Weiteren werden 5 langfristige Strategien aufgeführt.

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (18.) vom 28. Juli 2021

1. **Grundsätzlich mögliche Maßnahmen zur Lärminderung** von Fluglärm (Seite 39 und 40) z.B. Verkehrsplanung, Raumordnung, Reduzierung des Fluglärms an der Quelle, Flächennutzungsplanung und –verwaltung, Lärmmindernde Betriebsverfahren, Betriebsbeschränkungen, Lärmreduzierte Flugzeuge, Nachtflugbeschränkungen, Lärmabhängige Start- und Landeentgelte usw.

2. Lärmmindernde Maßnahmen, die **vorhanden sind oder sich in Umsetzung befinden** (Seiten 40 – 66)

Lärmreduzierung an Flugzeugen, Flugzeugaustauschprogramme, Ausschluss lauter Flugzeuge (Seiten 41 – 45)

- **Maßnahme V1:** Vergleichsweise geräuscharmer Typenmix
- **Maßnahme V2:** Austauschprogramme der Deutschen Lufthansa AG (DLH) und anderer Airlines, Ersatz lauter Flugzeuge durch leisere Flugzeugmuster
- **Maßnahme V3:** Lärmreduzierungsmaßnahmen an Flugzeugen im Einsatz, Bsp. Wirbelgenerator
- **Maßnahme V4:** Ausschluss besonders lauter Flugzeugmuster durch Genehmigung, Planfeststellung und gesetzliche Regelungen

Nachtflugbeschränkungen (Seiten 46 - 47)

- **Maßnahme V5:** Nachtflugbeschränkungen, Vorgaben aus der luftrechtlichen Genehmigung

Lärmabhängige Start- und Landeentgelte (Seite 48)

- **Maßnahme V6:** Entgeltsystem: Lärmabhängige Landeentgelte, Nachtzuschläge u.a.

Lärmmindernde An- und Abflugverfahren (Seiten 49 – 51)

- **Maßnahme V7:** Optimierte Flugroutenführung, Ergebnisse der Arbeit der DFS
Deutsche Flugsicherung GmbH, Airlines und FMG mit der Fluglärmkommission (FLK)

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (18.) vom 28. Juli 2021

- **Maßnahme V8:** Alternierende Bahnnutzung (nachts)
- **Maßnahme V9:** Continuous Descent Operation (CDO) – Kontinuierlicher Sinkanflug

Schallschutz- und Entschädigungsprogramme (Seite 52 – 54)

- **Maßnahme V10:** 1. und 2. Schallschutzprogramm, freiwillige Zusatzmaßnahmen
- **Maßnahme V11:** Übernahme/Ankäufe aus Lärmschutzgründen
- **Maßnahme V12:** Außenbereichsentschädigungen

Monitoring und Überwachung des Flugbetriebs und des Fluglärms (Seite 55 – 59)

- **Maßnahme V13:** Beschwerdemanagement für Fluglärmbeschwerden
- **Maßnahme V14:** Erfassung und Kontrolle aller Flugbewegungen, Verfolgung und Ahndung von Verstößen (DFS GmbH, Bundesaufsichtamt für Flugsicherung (BAF))
- **Maßnahme V15:** Fluglärmüberwachung und –messungen
- **Maßnahme V16:** Transparenz bei Fluglärm, Informationsangebot für die Öffentlichkeit, u.a. durch Online-Tools zur Darstellung von Flugbewegungen und Lärmpegeln

Maßnahmen zur Vermeidung/Reduzierung von Bodenlärm (Seiten 60 – 64)

- **Maßnahme V17:** Lärmschutzhalle für Triebwerksprobeläufe
- **Maßnahme V19:** Airport-CDM: Optimierung der Anlassfreigabe und der Dauer der Rollvorgänge
- **Maßnahme V20:** PCA-Anlagen: Ersatz des Einsatzes der Hilfstriebwerke (APUs) durch bodengebundene Strom- und Klimaversorgung der Luftfahrzeuge
- **Maßnahme V21:** One/Dual Engine Taxi In
- **Maßnahme V22:** Lärm- und Sichtschutzwall Schwaig

Einsatz von Experten-Know-How zur Fluglärmreduzierung (Seiten 65 – 66)

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (18.) vom 28. Juli 2021

- **Maßnahme V23:** Experten-Arbeitsgruppe des Bay. Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) mit Unterstützung des FLK zur Untersuchung und fallweise Realisierung weiterer Maßnahmen
- **Maßnahme V24:** Teilnahme an Forschungsprojekten

Siedlungsteuerung und kommunale Planung, Berücksichtigung von Lärmbelastungen

- **Maßnahme V25:** Lärmschutz in der Bauleitplanung, im Baugenehmigungsverfahren und bei städtischen Bauvorhaben der Stadt Freising

1. **Maßnahmen des Lärmaktionsplans für das Umfeld des Flughafens München** (Seiten 67 – 78)

3.1 **Geplante Maßnahmen für die nächsten fünf Jahre** (Seiten 67 – 73)

Lärmabhängige Start- und Landeentgelte

- **Maßnahme G1:** Weiterentwicklung des Entgeltsystems

Verbesserung der Vernetzung der Verkehrsträger

- **Maßnahme G2:** Ausbau der Schienenanbindung des Flughafens, verbesserte Vernetzung der Verkehrsträger

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (18.) vom 28. Juli 2021

Prüfung weiterer technischer und betrieblicher Optimierungsmaßnahmen

- **Maßnahme G3:** Weiterführung der Prüfung zusätzlicher technischer und betrieblicher Optimierungsmaßnahmen
- **Maßnahme G4:** Prüfung der Möglichkeiten zur Optimierung der Flugroutennutzung zur Nachtzeit, Management der Vorgaben der Nachtflugregelung

Weiterführung der Informationsmöglichkeiten über aktuelle Flugbetrieb und Fluglärm allgemein

- **Maßnahme G5:** Weiterentwicklung des Informationsangebots des Flughafens zu Fluglärm

Monitoring und Überwachung des Flugbetriebs und Fluglärms

- **Maßnahme G6:** Fortschreibung der mobilen Fluglärmmessungen

Schallschutzmaßnahmen

- **Maßnahme G7:** Fortsetzung des freiwilligen Serviceprogramms „Gießharzscheiben“ bis Ende 2023
- **Maßnahme G8:** Umsetzung zugesagter, bislang von den Betroffenen nicht realisierter Schallschutzmaßnahmen (Ansprüche aus dem 1. und 2. Schallschutzfensterprogramm)

3.2 Langfristige Maßnahmen (Seiten 74 – 78)

Lärmreduzierung an der Quelle, Einsatz leiserer Flugzeuge

- **Maßnahme L1:** Fokus auf Einsatz leiserer Flugzeuge

Lärmabhängige Start- und Landeentgelte, Schaffung weiterer ökonomischer Anreize

- **Maßnahme L2:** Evaluierung und Anpassung der lärmabhängigen Entgelte

Prüfung weiterer technischer und betrieblicher Optimierungsmaßnahmen

- **Maßnahme L3:** Durchführung und Fortsetzung von Forschungsprojekten

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (18.) vom 28. Juli 2021

- **Maßnahme L4:** Prüfung weiterer Flugverfahrensoptimierung auch entsprechend neuer technischer Optimierungsmöglichkeiten

Prüfung weiterer Reduzierungsmaßnahmen beim Bodenlärm

- **Maßnahme L5:** Weitere Optimierung des Rollverkehrs

A. Berücksichtigung der Stellungnahme der Stadt Freising im Rahmen der
1. Mitwirkungsphase

Die Stellungnahme der Stadt Freising ist insbesondere in der Anlage 8 *Zusammenstellung und Bewertung der schriftlichen Stellungnahmen der von Umgebungslärm durch den Flugbetrieb am Flughafen München betroffenen Gemeinden und Landkreise aus der ersten Mitwirkungsphase der Öffentlichkeitsbeteiligung* erfasst und bewertet. Der Landkreis Freising hat sich der Stellungnahme der Stadt Freising angelehnt.

Die Anregungen der Stadt Freising sind in Anlage 8 unter den Nummern 1 bis 3 aufgeführt und bewertet.

Anregung 1 seitens der Stadt Freising:

Eine erhebliche und nachhaltige Lärmzunahme sollte unbedingt vermieden werden, insoweit sollte auch die Realisierung der 3. Start und Landebahn keinesfalls erfolgen. Die Regierung von Oberbayern wird in diesem Zusammenhang aufgefordert, alle Maßnahmen selbst und der Flughafen München GmbH gegenüber zu ergreifen, um eine Umsetzung des bestehenden Planfeststellungsbeschlusses dauerhaft rechtsverbindlich aufzugeben/aufzuheben.

Bewertung seitens Regierung von Oberbayern:

„Gegenstand dieser Lärmaktionsplanung ist der Flughafen München mit seiner derzeitigen Lärmbelastungssituation. Betrachtet wird infolgedessen der Lärm der an und abfliegenden Luftfahrzeuge, der beim Betrieb des bestehenden 2-Bahn Systems so-

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (18.) vom 28. Juli 2021

wie dem damit zusammenhängenden Bodenlärm verursacht wird. Der von der planfestgestellten, aber noch nicht errichteten, 3. Start und Landebahn ausgehende Lärm ist daher nicht zu berücksichtigen. Die Lärmaktionsplanung baut auf der durch den rechtmäßigen Betrieb einer Anlage ausgehenden Lärmbelastung auf, will aber nicht, sozusagen als „Superfachplanungsinstrument“, die bedarfsgerechte Entwicklung von Verkehrswegen sowie von Großflughäfen vorwegnehmen. Hierfür sieht die deutsche Rechtsordnung in der Regel Fachplanungsentscheidungen vor, bei denen die mit dem jeweiligen Vorhaben verbundenen Lärmemissionen zu berücksichtigen sind. So hat sich der 98. Änderungsplanfeststellungsbeschluss vom 05.07.2011 ausführlich und abschließend mit Fragen des Bedarfs und des Lärmschutzes auseinandergesetzt.“

Stellungnahme der FMG:

„Gegenstand des Lärmaktionsplans sind die Lärmauswirkungen durch das derzeit bestehende 2-Bahn System am Flughafen München und nicht die 3. Start und Landebahn.

Der **98. Änderungsplanfeststellungsbeschluss (ÄPFB) ist seit März 2016 unanfechtbar und somit bestandskräftig**. Er enthält **nicht nur die 3. Start und Landebahn als solche**, sondern auch eine Reihe **weiterer damit zusammenhängender Teilprojekte und Maßnahmen**. Von Teilen der Planfeststellung wurde bereits Gebrauch gemacht; so befinden sich die Verlängerung des S-Bahn-Tunnels, der Ausbau der Osterschließung und der Weiterbau der Vorfelder und die zugehörige Realisierung von Ausgleichs und Ersatzmaßnahmen bereits im Bau.

Der **98. ÄPFB ist unbefristet gültig** (siehe auch Antwort der Staatsregierung vom 10.11.2020, LT Drs. Nr. 18/111622 auf die schriftliche Anfrage von Abgeordneten Johannes Becher BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom 17.09.2020). Zudem stellt die Staatsregierung dort unter der Antwort zu Frage 6. a) klar, dass der grundsätzliche Mobilitätsbedarf, den Privat und Geschäftsreisende sowie die Wirtschaft in einer globalisierten Welt generieren, **durch die Pandemie nicht in Frage gestellt ist**. Nach Überwindung der Corona Krise werden daher auch künftig Zuwächse im Luftverkehr erwartet.

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (18.) vom 28. Juli 2021

*Eine **Aufhebung des 98. ÄPFB steht nicht zur Disposition. Für einen hoheitlichen Widerruf nach Art. 49 Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz (BayVwVfG) liegen die Voraussetzungen nicht vor; zudem wäre dieser entschädigungspflichtig.***

Ergänzend wird auf die Stellungnahme zu Nr. 12 (Seiten 41 und 42) der Anlage 7 verwiesen.“

Ausschnitt aus Drucksache 18/11162 vom 23.12.2020:

Antwort des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr im Einvernehmen mit dem Staatsministerium für Finanzen und für Heimat vom 10.11.2020 zur schriftlichen Anfrage von Abgeordneten Johannes Becher BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom 17.09.2020; zu Frage 1.a)

Der 98. ÄPFB ist mit Ablauf der Rechtsmittelfrist der letzten Entscheidung des BayVwGH zu Klagen gegen den 98. ÄPFB am 4. März 2016 unanfechtbar und bestandskräftig.

Hinweis:

In Anlage 7 sind die Stellungnahmen und Anregungen von Bürgern, Bürgerinitiativen und Organisationen erfasst und bewertet.

Anregung 2 seitens der Stadt Freising:

In Bezug auf den Schutz der Gesundheit, insbesondere was die Einhaltung der Nachtruhe für die Freisinger Bürgerinnen und Bürger/Einwohnerinnen und Einwohner des Landkreises Freising betrifft, ist es erforderlich/setzen wir darauf, dass die Einhaltung des Nachtflugverbots auf den Zeitraum zwischen 22:00 und 06:00 Uhr ausgeweitet wird, auf eine Lärmkontingentierung verzichtet wird sowie Ausnahmeregelungen für Starts und Landungen während der Nachtzeit eingehend geprüft und auf das absolut notwendige Maß begrenzt werden.

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (18.) vom 28. Juli 2021

Stellungnahme des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB):

„Die Zulässigkeit von Flugbewegungen während der Nachtzeit (22:00 bis 06:00 Uhr) wird in der bestandskräftigen Nachtflugregelung geregelt. Diese enthält ein differenziertes Nutzungskonzept, auch im Hinblick auf Nachtrandzeiten und die Kernzeit der Nacht (letztere ist in besonderer Weise geschützt).

Die Kontingentierung der zulässigen Nachtflugbewegungen wird als moderne Instrumentierung gesehen, Lärm zu bewirtschaften und laute Flugzeuge zu minimieren.“

Stellungnahme der FMG:

*„Zum Schutz der Nachtruhe der Bevölkerung in der Nachbarschaft des Flughafens München ist der Nachtflugbetrieb durch die Nachtflugregelung in der Änderungsge-
nehmigung der Regierung von Oberbayern vom 23.03.2001 erheblich eingeschränkt.
Ergänzend wird auf die Stellungnahme zu Nr. 9.1 der Anlage 7 verwiesen.“*

Anregung 3 seitens der Stadt Freising:

Alle weiteren Möglichkeiten zur Reduzierung der bestehenden Lärmbelastung sollten nachdrücklich überprüft und zeitnah umgesetzt werden.

Stellungnahme der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH:

„Die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH ist grundsätzlich bestrebt, wann immer möglich, Optimierungspotential zu identifizieren und umzusetzen.

*Zusätzlich können von „außen“ über den Gemeindevertreter in der „Fluglärmkommis-
sion“ nach*

*§ 32b Luftverkehrsgesetz (LuftVG) Vorschläge eingebracht werden und zur Beratung
vorgestellt werden.“*

Stellungnahme der FMG:

*„Die FMG hat in der Vergangenheit wie auch die anderen am Luftverkehr in München
Beteiligten gezeigt, dass sie bereit ist, alle geeigneten, wirtschaftlich darstellbaren*

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (18.) vom 28. Juli 2021

und mit der Verkehrsfunktion des Flughafens vereinbaren Maßnahmen zu unterstützen und soweit dies in ihre Zuständigkeit fällt umzusetzen.

Zudem hat die Technische Universität München (TUM) im Jahr 2016 im Auftrag der Regierung von Oberbayern eine umfangreiche Untersuchung zum Thema Fluglärm am Flughafen München unternommen. Die Ergebnisse wurden in der Fluglärmkommission vorgestellt und diskutiert, u. a. am 15.12.2016. Im Ergebnis stellte die TUM u. a. fest, dass die Fluglärmsituation am Flughafen München im Verhältnis zum Verkehrsaufkommen allgemein als ausgesprochen günstig angesehen werden kann.

Die, unter Beachtung der Randbedingungen des Flughafens München, aktuell möglichen und hinsichtlich einer Entlastung der von Lärm Betroffenen sinnvollen lärmminimierenden Maßnahmen werden am Flughafen München bereits realisiert.

Stadt und Landkreis Freising sind Mitglieder in der Fluglärmkommission für den Flughafen München und insoweit intensiv an der Aufgabe beteiligt, über weitere Möglichkeiten der Lärmreduzierung der bestehenden Lärmbelastung zu beraten und diese ggf. mit auf den Weg zu bringen.“

Stellungnahme der Stadt Freising im Rahmen der 2. Mitwirkungsphase

Der Entwurf Lärmaktionsplanung wird zur Kenntnis genommen.

Die Stadt Freising begrüßt die Vielzahl an vorgebrachten Möglichkeiten zur Minimierung des flughafeninduzierten Lärms.

Die in der Stellungnahme vom 09.09.2020 der Stadt Freising aufgeführten geforderten Maßnahmen sind größtenteils im Entwurf des Lärmaktionsplans berücksichtigt und bewertet worden.

Begrüßt wird, dass Kurzstreckenflüge vermindert werden sollen. Ziel sollte jedoch sein, auf Kurzstreckenflüge weitestgehend ganz zu verzichten.

Insgesamt sieht die Stadt Freising aber Defizite beim aktiven Lärmschutz, der insbesondere für den Gesundheitsschutz der Bevölkerung von großer Bedeutung ist.

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (18.) vom 28. Juli 2021

Die Stadt Freising nimmt daher wie folgt Stellung:

1. Nachtflugregelungen

In Bezug auf die im Entwurf des Lärmaktionsplanes aufgeführte Änderungsgenehmigung der Regierung von Oberbayern vom 23.03.2001 ist zu sagen, dass es sich bei den darin festgesetzten Nachtflugbeschränkungen überwiegend um Ausnahmeregelungen zu Gunsten des Flughafens, nicht um Nachtflugregelungen zu Gunsten der Gesundheitsvorsorge der Bevölkerung handelt. Die Nachtflugbeschränkungen sind aus Sicht der Stadt Freising als betroffene Kommune nach nun 20 Jahren den jetzt aktuellen wissenschaftlichen Standards anzupassen. In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass gemäß aktueller medizinischer Studien zur Beurteilung von negativen Gesundheitsauswirkungen durch Störungen in der Nachtzeit nicht der Dauerschallpegel, sondern der Einzelschallpegel heranzuziehen ist. Zahlreiche Studien belegen die gesundheitsschädlichen Auswirkungen von Fluglärm, insbesondere in der Nachtzeit:

- AIRCRAFT NOISE, HEALTH, AND RESIDENTIAL SORTING:

EVIDENCE FROM TWO QUASI-EXPERIMENTS STEFAN BOES^a, STEPHAN NÜESCH^b, and STEVEN STILLMAN^c HEALTH ECONOMICS

Health Econ. 22: 1037–1051 (2013)

Published online 8 July 2013 in Wiley Online Library (wileyonlinelibrary.com). DOI: 10.1002/hec.2948

- Aus Umweltbundesamt (7/2019):

3.3 Fluglärm Empfehlungen der WHO für die Lärmbelastung durch Luftverkehr:

▸ Durchschnittliche Belastung (LDEN) Die WHO empfiehlt für die durchschnittliche Lärmbelastung durch Luftverkehr einen Lärmpegel LDEN von 45dB(A) nicht zu überschreiten, weil Luftverkehr oberhalb dieses Dauerschallpegels mit schädlichen gesundheitlichen Auswirkungen verbunden ist. Die WHO stuft diese Empfehlung als stark ein.

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (18.) vom 28. Juli 2021

▸ Nächtliche Dauerschallbelastung (LNight): Die WHO empfiehlt für die durchschnittliche nächtliche Lärmbelastung durch Luftverkehr einen Lärmpegel LNight von 40dB(A) nicht zu überschreiten, da nächtlicher Luftverkehr oberhalb dieses Dauerschallpegels mit Beeinträchtigungen des Schlafs verbunden ist. Die WHO stuft diese Empfehlung als stark ein.

▸ Lärminderungsmaßnahmen des Luftverkehrs: Die WHO empfiehlt, dass die Politik geeignete Maßnahmen zur Verringerung der Lärmbelastung durch Luftverkehr oberhalb der empfohlenen Leitlinienwerte ergreift, um die gesundheitlichen Auswirkungen durch Luftverkehrslärm zu mindern. Als konkrete Maßnahmen empfiehlt die WHO Luftverkehrslärm durch Veränderungen in der Infrastruktur zu verringern. Die WHO stuft diese Empfehlung als stark ein.

Die Stadt Freising bekräftigt erneut die in der 1. Stellungnahme bereits aufgeführte Forderung, wonach ein Nachtflugverbot für den Zeitraum von 22.00 bis 6.00 Uhr in einer aktualisierten Nachtflugregelung festzusetzen ist.

Der Sachverständigenrat für Umweltfragen (Sondergutachten „Fluglärm reduzieren: Reformbedarf bei der Planung von Flughäfen und Flugrouten“) empfiehlt:

„Insoweit sollte allerdings der Schutz der gesamten Nachtzeit (22 bis 6 Uhr) gewährleistet bleiben.“

Die Belastungen in der für die Gesundheit besonders sensiblen Nachtzeit nahmen kontinuierlich zu. Stattdessen wären aus Gründen der Gesundheitsvorsorge Reduzierungen erforderlich. Laut bayerischem Landtag (2018) stieg „die Zahl der beantragten Ausnahmegenehmigungen (Anm.: für Nachflüge) (...) demnach von 446 im Jahr 2014 auf 925 im Vorjahr. Allein im ersten Halbjahr 2018 waren es bereits 694. Genehmigt wurden ebenfalls immer mehr Ausnahmen: von 282 (2014) bis 661 (2017) und 524 im ersten Halbjahr 2018.“

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (18.) vom 28. Juli 2021

In Bezug auf die längst erforderliche Änderung der Nachtflugregelungen ist anzumerken, dass bereits gefasste Planfeststellungsbeschlüsse durchaus geändert und angepasst werden können: Zwischenzeitlich liegen 147. Planänderungs- und Änderungsplanfeststellungsverfahren des Planfeststellungsbeschlusses vom 08.07.1979 vor.

Anmerkung:

Sämtliche bisher gefassten Beschlüsse können der Homepage der Regierung von Oberbayern unter folgendem Link aufgerufen werden:

https://www.regierung.oberbayern.bayern.de/service/planfeststellung/abgeschlossene_pv_beschluesse/wirtschaft_landesentwicklung_verkehr/index.html

2. Dritte Start- und Landebahn/ 98. Änderungsplanfeststellungsbeschluss (ÄPFB)

Die Stadt Freising hat zur Kenntnis genommen, dass die dritte Start- und Landebahn nicht Gegenstand des hier vorgelegten Lärmaktionsplans (Entwurfssfassung) ist und der 98. ÄPFB bestandskräftig und unbefristet von Gültigkeit ist, dennoch hält die Stadt Freising an der Forderung aus der Stellungnahme vom 09.09.2020 fest, wonach die Planungen und insbesondere die Umsetzung einer dritten Start- und Landebahn für einen langfristigen und nachhaltigen Lärmschutz der Anwohner des Flughafens nicht weiterverfolgt werden soll. Der Bedarf für eine dritte Start- und Landebahn ist, auch nach Überwindung der Corona-Pandemie, nicht gegeben. Die Regierung von Oberbayern wird in diesem Zusammenhang erneut aufgefordert, alle Maßnahmen selbst und der Flughafen München GmbH gegenüber zu ergreifen, um eine Umsetzung des bestehenden Planfeststellungsbeschlusses dauerhaft rechtsverbindlich aufzuheben; hilfsweise die Teilplanung der dritten Start- und Landebahn aufzuheben. Diesbezüglich wird auf „Widersprüche“ im Landesentwicklungsprogramm hingewiesen:

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (18.) vom 28. Juli 2021

In der **Verordnung über das Landesentwicklungsprogramm (LEP)** der obersten Landesplanungsbehörde, das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie, vom 01.01.2020 wird zum einen eine dritte Start- und Landebahn für den Flughafen München als erforderlich betrachtet, um den – damals noch – steigenden Flugbewegungen gerecht zu werden. Zum anderen sind im LEP im Kapitel 7 Freiraumstruktur Maßnahmen insbesondere der Schutz und Erhalt von Landschaft und Natur sowie der regionalen Grünzüge und Grünstrukturen verankert, die eine zentrale Funktion in Bezug auf Durchlüftung, Klimaregulierung, aber auch für den Erhalt einer vielfältigen Biodiversität und für die Erholung der Bewohner/-innen in der sehr dicht besiedelten Region um München einnehmen. Diese wichtigen Funktionen unserer Landschaft müssen aus unserer Sicht vor wirtschaftliche Interessen der FMG gestellt werden. In diesem Zusammenhang wird auch auf die „Vision Bayern 2025“ (LEP, Seiten 6 und 7) hingewiesen. Zu dieser „Vision“ zählen u.a.: Räumliche ausgewogene, polyzentrale Entwicklung, wonach u.a. ausgewogene Wirtschaftsstruktur in allen Teilräumen geschaffen aber zugleich der hohe Nutzungs- und Bevölkerungsdruck in den Verdichtungsräumen, insbesondere im Raum München, abgemildert werden soll. Aus Sicht der Stadt Freising wird dieser Bevölkerungsdruck mit Umsetzung einer dritten Start- und Landebahn noch mehr verstärkt. Der Norden Münchens, inklusive der Stadt Freising, ist aber schon jetzt vom Bevölkerungsdruck und den damit verbundenen Auswirkungen - Wohnungsdruck und steigende Immobilienpreise, starke Zunahmen beim straßenseitigen Verkehr – überfrachtet. Eine weitere „Vision“ sind Klimaschutz und Klimaanpassungsmaßnahmen (LEP, Seite 6) wonach u.a. besonders gefährdete Bereiche von der Bebauung freigehalten und klimarelevante Freiflächen wie etwa Frischluftschneisen in Verdichtungsräumen gesichert werden sollen. Der als „Vorranggebiet Flughafenentwicklung“ liegt im „Erddinger Moos“ und dem Europäischen Vogelschutzgebiet, welches durchaus als „gefährdeter Bereich“ bzw. als „besonders schützenswerter Bereich“ bezeichnet werden kann. Eine weitere „Vision“ beschreibt den Erhalt der vielfältigen Regionen, Städte, Dörfer und Landschaften, wonach Bedürfnisse der Heimat und regionale Identität Rechnung getragen werden soll. Historisch gewachsene Landschafts- und Siedlungsbilder sowie regionale Identität sollen „behutsam“ weiterentwickelt werden und

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (18.) vom 28. Juli 2021

„bedeutsame“ Naturräume bewahrt werden. Aus Sicht der Stadt Freising wird davon ausgegangen, dass damit nicht nur die Voralpen-Kommunen mit ihren touristischen Highlights, wie Tegernsee, Schloss Neuschwanstein, Schliersee, Zugspitze usw., angesprochen sind. Auch die Stadt Freising zählt mit ihrer historisch gewachsenen Altstadt und dem geschichtlich bedeutsamen Dom- und Nährberg zu den „historisch gewachsenen Siedlungsbildern“ mit regionaler Identität, die mit Umsetzung einer dritten Start- und Landebahn aber erheblich „gestört“ wird. Schließlich ist eine „Vision“ eine maßvolle Flächeninanspruchnahme, wonach u.a. die Flächeninanspruchnahme in Bayern verringert und auch zukünftigen Generationen die natürliche Lebensgrundlage erhalten bleiben soll. Ein Ausbau des Flughafens München mit einer dritten Start- und Landebahn steht somit im direkten Widerspruch zu der „Vision Bayern 2025“.

Daher sind weitere Planungen und die Umsetzung der dritten Start- und Landebahn nicht mehr weiter zu verfolgen.

Hierzu die entsprechenden Ausschnitte aus dem LEP (Stand: 01.01.2020):

Quelle:

[https://www.landesentwicklung-bayern.de/fileadmin/user_upload/landesentwicklung/Dokumente/Instrumente/Landesentwicklungsprogramm/Landesentwicklungsprogramm_Bayern - Nichtamtliche Lesefassung - Stand 2020/LEP Stand 2020 Lesefassung x.pdf](https://www.landesentwicklung-bayern.de/fileadmin/user_upload/landesentwicklung/Dokumente/Instrumente/Landesentwicklungsprogramm/Landesentwicklungsprogramm_Bayern_-_Nichtamtliche_Lesefassung_-_Stand_2020/LEP_Stand_2020_Lesefassung_x.pdf)

Zitate: LEP Seiten 5 – 7: Vision Bayern 2025

„- Räumlich ausgewogene, polyzentrale Entwicklung

Wir wollen die vielfältigen Potenziale unseres Landes nutzen und erhalten. Hierzu streben wir eine ausgewogene Wirtschaftsstruktur in allen Teilräumen und die Stärkung des Mittelstandes an. Wir wollen auf attraktive Wirtschafts- und Versorgungskerne gerade auch im

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (18.) vom 28. Juli 2021

ländlichen Raum setzen. Wir wollen damit zugleich den hohen Nutzungs- und Bevölkerungsdruck in den Verdichtungsräumen, insbesondere im Raum München, abmildern.“

„- Klimaschutz und -anpassungsmaßnahmen

Wir wollen einen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Wir wollen erneuerbare Energien verstärkt nutzen, verkehrsmindernde Siedlungs- und Erschließungsstrukturen realisieren und Wälder und Moore als natürliche Kohlendioxidspeicher erhalten. Wir wollen zur Anpassung an den Klimawandel von Naturgefahren besonders gefährdete Bereiche von der Bebauung freihalten und klimarelevante Freiflächen wie etwa Frischluftschneisen in Verdichtungsräumen sichern.“

„- Vielfältige Regionen, Städte, Dörfer und Landschaften

Wir wollen die Vielfalt Bayerns erhalten. Dazu wollen wir Verdichtungsräume und ländliche Räume als eigenständige Arbeits- und Lebensräume erhalten und die damit verbundenen unterschiedlichen Möglichkeiten der Lebensgestaltung bewahren. Wir wollen dem mit der Globalisierung einhergehenden Bedürfnis nach Heimat und regionaler Identität Rechnung tragen, historisch gewachsene Landschafts- und Siedlungsbilder sowie regionale Identitäten behutsam weiterentwickeln und bedeutsame Naturräume bewahren. Dabei wollen wir insbesondere auch eine vielfältige, nachhaltige Land- und Forstwirtschaft erhalten.“

„- Maßvolle Flächeninanspruchnahme

Wir wollen die Flächeninanspruchnahme in Bayern verringern, indem wir kompakte Siedlungsbereiche, effiziente Netze des öffentlichen Verkehrs und kostengünstige und langfristig tragfähige Versorgungs- und Entsorgungsstrukturen schaffen. Wir wollen auch für künftige Generationen die natürlichen Lebensgrundlagen erhalten.“

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (18.) vom 28. Juli 2021

Zitat: LEP Seite 64 ff:

„4.5 Ziviler Luftverkehr

4.5.1 Verkehrsflughafen München

(G) Der Verkehrsflughafen München soll als Luftfahrt-Drehkreuz von europäischem Rang die interkontinentale Luftverkehrs-anbindung Bayerns und die nationale und internationale Luftverkehrs-anbindung Südbayerns sicherstellen.

(Z) Für den Verkehrsflughafen München ist eine dritte Start- und Landebahn mit den erforderlichen Funktionsflächen zu errichten.

(Z) Die für die weitere Entwicklung des Verkehrsflughafens München erforderliche Fläche ist als Vorranggebiet Flughafenentwicklung festgelegt. Dieses ist im Anhang 6 dargestellt.“

Demgegenüber stehen jedoch die im LEP Seite 90 ff unter Punkt 7 aufgeführten Ziele zum Erhalt der Natur und Landschaft:

Zitat: LEP Seite 90 ff:

„7 Freiraumstruktur

7.1 Natur und Landschaft

7.1.1 Erhalt und Entwicklung von Natur und Landschaft

(G) Natur und Landschaft sollen als unverzichtbare Lebensgrundlage und Erholungsraum des Menschen erhalten und entwickelt werden.

7.1.2 Landschaftliche Vorbehaltsgebiete

(Z) Gebiete mit besonderer Bedeutung für Naturschutz und Landschaftspflege sind in den Regionalplänen als landschaftliche Vorbehaltsgebiete festzulegen.

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (18.) vom 28. Juli 2021

7.1.3 Erhalt freier Landschaftsbereiche

(G) In freien Landschaftsbereichen sollen Infrastruktureinrichtungen möglichst gebündelt werden. Durch deren Mehrfachnutzung soll die Beanspruchung von Natur und Landschaft möglichst vermindert werden. Unzerschnittene verkehrsarme Räume sollen erhalten werden.

(G) Freileitungen, Windkraftanlagen und andere weithin sichtbare Bauwerke sollen insbesondere nicht in schutzwürdigen Tälern und auf landschaftsprägenden Geländerrücken errichtet werden.

7.1.4 Regionale Grünzüge und Grünstrukturen

(Z) In den Regionalplänen sind regionale Grünzüge zur Gliederung der Siedlungsräume, zur Verbesserung des Bioklimas oder zur Erholungsvorsorge festzulegen. In diesen Grünzügen sind Planungen und Maßnahmen, die die jeweiligen Funktionen beeinträchtigen, unzulässig.

(G) Insbesondere in verdichteten Räumen sollen Frei- und Grünflächen erhalten und zu zusammenhängenden Grünstrukturen mit Verbindung zur freien Landschaft entwickelt werden. Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) Stand 01.01.2021.

7.1.5 Ökologisch bedeutsame Naturräume

(G) Ökologisch bedeutsame Naturräume sollen erhalten und entwickelt werden. Insbesondere sollen

- Gewässer erhalten und renaturiert,
- geeignete Gebiete wieder ihrer natürlichen Dynamik überlassen und
- ökologisch wertvolle Grünlandbereiche erhalten und vermehrt werden.

7.1.6 Erhalt der Arten- und Lebensraumvielfalt, Biotopverbundsystem

(G) Lebensräume für wildlebende Arten sollen gesichert und entwickelt werden. Die Wanderkorridore wildlebender Arten zu Land, zu Wasser und in der Luft sollen erhalten und wiederhergestellt werden.

(Z) Ein zusammenhängendes Netz von Biotopen ist zu schaffen und zu verdichten.“

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (18.) vom 28. Juli 2021

3. Bodenlärm

Eine nicht unerhebliche Rolle beim flughafeninduzierten Lärm spielt der Bodenlärm, der beim Warmlaufen der Triebwerke, Rollen von der Landebahn zur Parkposition bzw. von der Parkposition zur Startbahn, beim „Warten“ auf Take-Off, Schub geben nach Freigabe „Take Off“ sowie durch Umkehrschub beim Landevorgang usw. entsteht. Hier sind geeignete Lärminderungsmaßnahmen zeitnah zu ergreifen. Im Entwurf des Lärmaktionsplans sind bereits mehrere Möglichkeiten sowohl bei den bereits vorhandenen Maßnahmen als auch bei den geplanten und langfristig geplanten aufgeführt, die sozusagen direkt an der „Lärmquelle“ ansetzen. In diesem Zusammenhang wird es aus Sicht der Stadt Freising zum Schutz der Anwohner/-innen als erforderlich erachtet, flughafenrelevanten Bodenlärm durch neue Technologien rasch zu minimieren.

Im Zusammenhang mit Möglichkeiten zur Minimierung des Bodenlärms wird im Hinblick auf die Maßnahme V20 – PCA-Anlagen; Ersatz des Einsatzes der Hilfstriebwerke (APUs) durch bodengebundene Strom- und Klimaversorgung der Luftfahrzeuge (siehe Seite 63) von Seiten der Stadt Freising angeregt, dass diese Möglichkeit nicht nur als „Hinweis“ bzw. „Aufforderung“ in der Flughafennutzungsverordnung an die Airlines, sondern als „verbindlich“ formuliert wird.

Ähnliches gilt für die Maßnahme V 21 – One/Dual Engine Taxi In (siehe Seite 64) bei der für den Weg eines Flugzeuges nach dem Landevorgang 1 (2-strahlige Flugzeuge) bzw. 2 (4-strahlige Flugzeuge) beim Rollweg zur Parkposition abgeschaltet wird. Gemäß V 21 beruht die Maßnahme auf der jeweiligen Entscheidung der Fluggesellschaften – hier wird seitens der Stadt Freising angeregt, diese Maßnahme seitens FMG „verbindlich“ vorzugeben.

4. Passive Schallschutzmaßnahmen und Außenbereichsentschädigungen

Die von der FMG aufgelegten Schallschutzprogramme 1 und 2 (Maßnahme V10 auf Seite 52 und 53) werden sehr begrüßt. In diesem Zusammenhang regt die Stadt Freising an, auch die Erneuerung/den Austausch älterer Schallschutzfenster großzügig

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (18.) vom 28. Juli 2021

zu unterstützen. Des Weiteren wird gebeten zu prüfen, ob die unter Maßnahme G7 – Fortsetzung des freiwilligen Serviceprogramms „Gießharzscheiben“ (siehe Seite 72), für einen längeren Zeitraum als bis Ende 2023 aufgelegt werden kann. Hintergrund ist, dass mit einer Zunahme des Flugverkehrsaufkommens nach der Corona-Pandemie erst Mitte der 2020-er Jahre gerechnet wird.

Zu den unter Maßnahme V12 (Seite 54) aufgeführten Außenbereichsentschädigungen wird seitens der Stadt Freising zudem angeregt, dieses nach Überwindung der Corona-Pandemie, neu aufzulegen, da viele Bewohner/-innen gerade in den Ortsteilen Attaching, Pulling, Achering, teilweise auch in Sünzhausen und Lerchenfeld von erheblichen Fluglärmereignissen im Außenbereich betroffen sind.

5. Maßnahmen zum Schutz vor Fluglärm, die die Stadt Freising bereits ergriffen hat bzw. ergreift

In diesem Zusammenhang ist auszuführen, dass die in dem Maßnahmenblatt im Rahmen der 1. Mitwirkungsphase aufgeführten Maßnahmen der Stadt Freising nach wie vor von Bestand sind. Darüber hinaus sind stadtplanerische und verkehrslenkende Maßnahmen zur Minimierung von Verkehrslärm im Allgemeinen und auch in Bezug auf Fluglärm im Stadtentwicklungsprogramm STEP 2030 sowie in den Ortsteilentwicklungsplänen für Achering, Attaching und Pulling enthalten.

Aus dem STEP 2030: Seite 51: Ziele Flughafen & Lärm

Insbesondere in Bezug auf den Fluglärm ist hier zu entnehmen:

„- Die Stadt wird insbesondere bei der Bekämpfung von Lärmimmissionen durch den Flughafen ihre Einflussmöglichkeiten nutzen.

- Der Flughafen darf nicht mit der Stadt zusammenwachsen. Die bestehenden Negativfolgen des Flughafens für die Stadt Freising sollen gemildert und weitere Beeinträchtigungen abgewehrt werden. Die Stadt wird darauf hinwirken, dass der Flughafen zu Bewältigung der Negativfolgen herangezogen wird.“

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (18.) vom 28. Juli 2021

Darüber hinaus werden die Lärmauswirkungen durch den Flughafen München in den Rahmenplänen zur Ortsteilentwicklung der Ortsteile Acherling, Attaching und Pulling aufgegriffen. Auf Grund der Fluglärmbelastungen in den zuvor genannten Ortsteilen bestehen Entwicklungsrestriktionen, die u.a. Neuausweisungen neuer auch kleiner Wohngebiete im Außenbereich auszuschließen. Teilweise sind nur Gewerbe- bzw. Industriegebiete und auf Ziele zugeschnittene Sondergebiete möglich.

Ausblick: Weiteres Vorgehen der Regierung von Oberbayern nach der 2.

Phase:

Nach Ablauf der Mitwirkungsphase wird die Regierung von Oberbayern die eingegangenen Stellungnahmen/Anregungen unter Beteiligung der zuständigen Behörden und Stellen prüfen und im Rahmen eines Abwägungsprozesses würdigen. Fristgemäß eingegangene Stellungnahmen werden angemessen berücksichtigt.

Beschluss-Nr. 156/18a

Anwesend: 12 Für: 12 Gegen: 0 den Beschluss

Die Verwaltung wird beauftragt, die Stellungnahme der Stadt Freising im Rahmen der 2. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung/Lärmaktionsplanung für den Großflughafen München entsprechend dem beiliegenden Entwurf fristgerecht bei der Regierung von Oberbayern abzugeben.

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (18.) vom 28. Juli 2021

TOP 5 Plangenehmigungsverfahren nach § 18 AEG i.V.m.
§ 74 Abs. 6 VwVfG für das Bauvorhaben „Neubau eines Holz-
Pavillons am Bahnhof Freising“
Stellungnahme an das Eisenbahn-Bundesamt
- Beschluss
Anwesend: 13

Mit Schreiben vom 03.11.2021 wurde die Stadt Freising durch das Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Nürnberg, um eine Stellungnahme zum Neubau eines Holzpavillons am Bahnhofsvorplatz Freising gebeten.

Im öffentlichen Ausschuss Planen, Bauen und Umwelt vom 20.01.2021 wurden zuletzt die Punkte der Stellungnahme der Stadt Freising zum Neubau eines Holzpavillons diskutiert. Auf der vorgenannten Grundlage erfolgt die Abgabe der beiliegenden Stellungnahme der Stadt vom 29.01.2021 (Anlage 2) an das Eisenbahnbundesamt Nürnberg.

Mit Schreiben vom 19.02.2021 hat die DB Station & Service eine Stellungnahme (Anlage 2) zu den Punkten der Stadt Freising an das Eisenbahn-Bundesamt abgegeben. Die vorgenannte Stellungnahme der Bahn wurde der Stadt allerdings erst im Juni 2021 durch die DB Station & Service in Verbindung mit einem gewünschten Abstimmungstermin zur Klärung der offenen Sachverhalte zur Verfügung gestellt.

Aufgrund einer aktuellen Nachfrage beim Eisenbahnbundesamt wurde mitgeteilt, dass aufgrund der offenen Punkte für den Neubau eines Holzpavillons bisher keine eisenbahnrechtliche Genehmigung erteilt wurde. Die Genehmigungsbehörde des Eisenbahn-Bundesamtes hat um eine einvernehmliche Lösung zu den offenen Punkten zwischen der DB Station & Service und der Stadt Freising gebeten.

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (18.) vom 28. Juli 2021

Am 17.06.2021 fand zur Klärung der offenen Punkte wiederholt ein Abstimmungsgespräch mit der DB Station & Service statt. Auf der Grundlage des vorgenannten Abstimmungsgesprächs hat die DB Station & Service mit Schreiben vom 28.06.2021 (Anlage 4) erneut Stellung zur „Klärung der offenen Sachverhalte“ gegenüber der Stadt Freising genommen. Hierbei ist die DB Station & Service in dem Schreiben teilweise der Stadt entgegengekommen. In der vorgenannten Besprechung war weiterhin aus den mündlichen Aussagen der DB Station & Service bereits zu entnehmen, dass die Bahn den Holzpavillon nicht errichtet, insofern von Seiten der Stadt keine positive Stellungnahme zu den offenen Punkten gegenüber dem Eisenbahnbundesamt erfolgt.

Die im Schreiben der DB Station & Service aufgeführten Punkte beziehen sich auf die von der Stadt mit Schreiben vom 29.01.2021 vorgebrachten Einwendungspunkte. Aus der Sicht der Verwaltung ergibt sich aufgrund der letzten Rückmeldungen der folgende Sachstand gegenüber der von der Stadt vorgetragenen Einwendungspunkte:

Aktueller Sachstand zu den im Genehmigungsverfahren „Neubau eines Holzpavillons“ durch die Stadt Freising vorgebrachten Einwendungspunkte. *In Kursiv wurden die aus der Sicht der Verwaltung hieraus folgende Sichtweise dargestellt:*

a. Bauwerksverzeichnis:

In einer gesonderten Vereinbarung zwischen der Stadt Freising und der DB Station & Service sollen sämtliche Regelungen zum Unter- und Erhalt über die Fläche 1874/3 aufgenommen werden. Hierzu wurden bereits Abstimmungsgespräche durchgeführt bzw. liegt von der DB Station & Service ein Vereinbarungsentwurf vor. Durch das Amt 60 „Zentrale Aufgaben“ erfolgt derzeit noch eine Überprüfung des von der DB Station & Service vorgelegten Vereinbarungsentwurfs. Die Vereinbarung wird aus der Sicht der DB Station & Service nicht als Voraussetzung zum derzeit laufenden Plan-genehmigungsverfahren gesehen und ist laut dieser nicht Voraussetzung für eine positive Stellungnahme der Stadt Freising gegenüber dem Eisenbahnbundesamt.

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (18.) vom 28. Juli 2021

Gemäß dem vorliegenden Entwurf eines Gestattungsertrags verpflichtet sich die Stadt Freising, für die Instandhaltung und Instandsetzung der Verkehrsflächen auf der Flurstück Nr. 1874/3. Dieses betrifft auch den Erhalt und die Pflege der bestehenden Grünanlagen auf der vorgenannten Stellplatzflächen. Nachdem vorliegenden Sachstand bestehen derzeit keine vertraglichen Regelungen zwischen der Stadt und der DB, allerdings erfolgt bereits jetzt schon im Interesse des Erscheinungsbilds der Vorplatzfläche auf freiwilliger Basis die Reinigung, Unterhalt und Winterdienst durch den städtischen Bauhof und der Stadtgärtnerei.

Eine vertragliche Regelung, zumindest für den Unterhalt ohne eine Übernahme zur Verpflichtung der Instandsetzung ist daher zu begrüßen.

Mit dem Vereinbarungsentwurf soll gleichzeitig eine Regelung zu der Berücksichtigung einer Aufstellfläche für die Lastenräder, E-Ladestation und einem Carsharing Parkplatz aus der Sicht des Mobilitätsmanagements geregelt werden.

b. Entwässerung Pavillon:

Das anfallende Schmutzwasser aus dem Holzpavillon soll nach Mitteilung der DB Station & Service über einen Fettabscheider in den öffentlichen Mischwasserkanal eingeleitet werden. Weiterhin wird das anfallende Dachwasser des Holzpavillons gleichfalls in den Mischwasserkanal eingeleitet.

Die notwendigen Genehmigungen bei der Stadtentwässerung, sowie Eingabepläne werden laut der vorliegenden Stellungnahme der DB erst nach erfolgter Genehmigung durch das Eisenbahnbundesamt erstellt/beantragt. Weitere Aussagen zum notwendigen Revisionsschacht wurden bisher nicht getroffen.

Aus der Sicht der Verwaltung hat sich mit der vorliegenden Stellungnahme der DB Station & Service und dem Zugeständnis für einen ordnungsgemäßen Anschluss an den vorhandenen Mischwasserkanal der Einwand der Stadt erledigt.

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (18.) vom 28. Juli 2021

c. Entwässerung Parkplatzfläche

Mit den vorliegenden Schreiben der DB Station & Service wird mitgeteilt, dass sich der angefragte Straßenablauf auf der Parkplatzfläche künftig unter dem Holzpavillon befindet. Dieser soll über eine Sammelleitung an den städtischen Mischwasserkanal angeschlossen werden. Eine Wartung des Straßenablaufs soll über eine eingebaute Luke innerhalb des Holzpavillons erfolgen. Die Abmessungen der Luke innerhalb des Holzpavillons werden laut der DB so dimensioniert, dass eine fachgerechte Wartung des Ablaufs (Entleerung Schlammeimer und Reinigung, Spülung) gewährleistet wird. In der unter Punkt a.) berichteten Vereinbarung sollen die genauen Zuständigkeiten für den Straßenablauf und dem Anschluss an den vorhandenen Kanal geregelt werden. Laut der DB Station & Service stellt die noch ausstehende Vereinbarung keinen Hinderungsgrund für eine positive Stellungnahme der Stadt gegenüber dem EBA dar.

Aus der Sicht der Verwaltung wird durch die vorgeschlagene Bauweise mit der Überbauung des vorhandenen Straßeneinlaufs durch den Holzpavillon kein ordnungsgemäßer Unterhalt gewährleistet. In der noch abzuschließenden Vereinbarung ist daher zu regeln, dass der Unterhalt des überbauten Straßeneinlaufs in der Bau- und Unterhaltungslast der DB Station & Service liegt. Diese betrifft auch die Regulierung möglicher Schäden in Bezug auf die Verkehrssicherungspflicht, die sich durch einen nicht ordnungsgemäßen Unterhalt der Entwässerung der Parkplatzfläche ergeben sollte. Weiterhin ist die Entwässerung im Bereich der Platzfläche durch die DB Station & Service neu zu planen und zu bauen, insofern sich die vorgeschlagene Verfahrensweise nicht bewährt.

d. Reduzierung der Kurzzeitparkplätze:

Der mehrmaligen Bitte der Stadt Freising, die eingezeichneten Stellplätze zu vermaßen, ist die DB leider bisher nicht nachgekommen.

Im Bereich der Kurzzeitparkplätze KPZ10 – KPZ15 hatte die DB Station & Service vor, die bisher am Empfangsgebäude nachgewiesenen Stellplätze (z.B. McDonald) nun in der Fahrgasse zwischen Kurzzeitparkplätze Vorplatz und Bahnstraße

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (18.) vom 28. Juli 2021

nachzuweisen. Nach einer erneuten Überprüfung durch die DB hat sich herausgestellt, dass die geplanten 5 Kurzzeitparkplätze in der Fahrgasse KZP10-KZP15 (Längsparker) keinen Platz finden. Daher würde die DB in diesem Bereich auf einen Parkplatz zu Lasten der DB verzichten.

Zu den angeordneten Kurzzeitstellplätzen KZP05-KZP09 teilt die DB Station Service mit, insofern die geplanten 5 Stellplätze keinen Platz finden entfällt der von der DB geplante Stellplatz. Laut den Besprechungen mit der DB Station & Service sollte ein Stellplatz auch als Nachweis für den Holzpavillon dienen. Nachdem derzeitigen Sachstand ist somit nicht sichergestellt wo der Stellplatznachweis für den Holzpavillon erfolgt. Bei Überprüfung der vorhandenen Breite im Bereich der Kurzzeitstellplätze KZP05 – KZP09 wurde nur eine zur Verfügung stehende Breite von 12,20 m zwischen den Leitplanken festgestellt. Die nachzuweisenden Stellplätze des Empfangsgebäudes und des geplanten Holzpavillons sind sowohl in Anzahl als auch in Platzierung und Dimensionierung aus der Sicht der Verwaltung mit einer Breite von 2,50m nicht umsetzbar.

Diese Klärungen zu der Umsetzung der in der Anlage 1 dargestellten Stellplätze wollte die DB spätestens in Zusammenhang mit dem noch abzuschließenden Gestattungsvertrag erbringen.

Mit der geplanten Nachweise der Stellplätze im Bereich KZP10 – KZP15 und KZP05-KZP09 besteht grundsätzlich Einverständnis, allerdings ist in einem Gesamtstellplatznachweis darzulegen, wo die die jeweiligen Stellplätze vom Empfangsgebäude und dem Holzpavillon nachgewiesen werden. Aufgrund einer Überprüfung liegt zwischen den Leitplanken nur eine Breite von ca. 12,20 m vor, die zu einer Stellplatzbreite von ca. $\leq 2,40$ m führt.

Betr. dem Nachweis der Stellplätze KZP05-09 sollte sich die Bahn daher in dem noch abzuschließenden Gestattungsvertrag zu einer Umgestaltung (z.B. Rückbau der vorhandenen seitlichen Leitplanken) verpflichten um sicherzustellen, dass die Stellplätze (Senkrechtparker) auch mit einer Mindestbreite von 2,50m umgesetzt werden.

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (18.) vom 28. Juli 2021

e. Wegeföhrung LSA Münchner Straße westliche Fußgängerquerung bis Empfangsgebäude

Der Bitte den Holzpavillon zu verschieben, um die Gehwegbreite der Wegeverbindung nicht einzuschränken wird laut der Mitteilung der DB nicht gefolgt. Durch die Aufstellung des Holzpavillons und dem hereinrücken der Rampe in den vorhandenen Weg entsteht durch die derzeit mittig sitzenden Beleuchtungsmasten eine unterschiedliche Wegebite zu den jeweiligen Seiten.

Um die Führung der Blinden/Sehbehinderten durch die außermittig sitzenden Beleuchtungsmasten zu verbessern, hat die DB Station & Service in dem letzten Schreiben vom 28.06.2021 Bereitschaft erklärt, die vorhandene Wegebeleuchtung der Wegeföhrung anzupassen. Da hierzu jedoch Absprachen mit den Stadtwerken Freising und Beleuchtungsplanungen erforderlich sind kann es aus der Sicht der DB ggf. zu einem zeitlichen Versatz der Beleuchtungsanpassung und der Aufstellung des Holzpavillons kommen.

Die Problematik der „wild“ abgestellten Fahrräder konnte mit der DB gemeinsam geklärt werden. Die Stadt Freising bekommt in Zusammenhang mit der Gestattungsvereinbarung die Erlaubnis die auf dem Grundstück der DB abgestellten Fahrräder zu entfernen. Weiterhin möchte die DB Station & Service das Gelände an der Rampe zum Holzpavillon so gestalten, das ein Absperren von Fahrrädern unterbunden wird und somit die verbleibende Wegebite weiter zusätzlich eingengt wird.

Die Bereitschaft der DB Station & Service die Beleuchtung des vorhandenen Wegeabschnitts zwischen der Fahrgasse und dem Empfangsgebäude neu zu setzen ist vorbehaltlich einer vertraglichen Regelung in dem noch ausstehenden Gestattungsvertrag zu begrüßen. Eine Regelung in Bezug auf die abgestellten Fahrräder und der hieraus folgenden Möglichkeit künftig nicht ordnungsgemäße abgestellte Fahrräder zu entfernen wäre hilfreich. Derzeit besteht wie bereits unter a.) mitgeteilt, aus der

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (18.) vom 28. Juli 2021

Sicht der Verwaltung keine vertragliche Regelung zwischen der DB Station & Service und der Stadt Freising.

f. Brandschutzkonzept - Fluchtwege:

Keine Anmerkungen seitens der DB. Keine Einwände seitens der Stadt Freising.

g. Temporäre Maßnahme:

Aus der Sicht der DB Station & Service kann aus heutiger Sicht noch nicht abschließend mitgeteilt werden wie lang der Holzpavillon tatsächlich stehen wird. In diesem Zusammenhang geht allerdings die DB Station & Service aufgrund der Vorbereitungszeiten und auch den beträchtlichen finanziellen Mitteleinsatz davon aus, dass die geplante Umgestaltung den Freisinger Bahnhof und das Umfeld nachhaltig aufwertet.

Aufgrund der zuletzt durchgeführten Gespräche mit der DB Station & Service ist diese laut Schreiben der DB Station & Service vom 28.06.2021 grundsätzlich bereit, gemeinsam mit der Stadt Freising oder etwaigen Investoren mögliche städtebauliche Anpassungen des Vorplatzes in Betracht zu ziehen. Hierzu sollte ein enger Austausch stattfinden, sodass alle Belange Einfluss finden können. Allerdings wurde in dem vorgenannten Schreiben auch nochmals mitgeteilt, dass derzeit kein festes Enddatum für die angedachte Vorplatzgestaltung besteht.

In den gemeinsam mit der DB Station & Service stattgefundenen Treffen und Abstimmungen wurde durch das Stadtplanungsamt wiederholt hingewiesen, dass die Stadt das Gebiet um den Bahnhof großräumig entwickeln möchte. Daher wurde bisher auch stadtplanerisch davon ausgegangen, dass die durch die Bahn geplante Anlage nur als befristete Intervention und Verbesserung der heutigen Situation, bzw. als temporäre Installation errichtet wird. Analog wurde daher der Stadtrat von Seiten des Stadtplanungsamtes auch nur über diese temporäre Errichtungsabsicht informiert - um nicht die gesamtheitliche Überplanung und Neuordnung in dem Areal in Frage zu

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (18.) vom 28. Juli 2021

stellen! Aus der Sicht der Stadtplanung wird unter einer temporären Nutzung der Vorplatzfläche mit dem Holzpavillon ein Nutzungszeitraum von 10 Jahre gesehen um die geplante Entwicklung auch im Bereich der Vorplatzfläche nicht zu verhindern. In Zusammenhang mit dem noch abzuschließenden Vereinbarungsentwurf sollte sich die DB Station & Service daher verpflichten, dass der Nutzungszeitraum von vorerst maximal 10 Jahren für den Holzpavillon in Zusammenhang mit möglichen städtebaulichen Planungen für eine positive Bahnhofsumfeldentwicklung steht und der Verbleib in Zusammenhang mit einer Entwicklung der städtebaulichen Weiterentwicklung zu sehen ist.

h. Toilettenanlagen:

Die Einrichtung einer Toilettenanlage für das Café im Holzpavillon ist aus der Sicht der DB Station & Service nicht vorgesehen. Das betrifft weder ein WC für die Besucher noch für die Beschäftigten im Holzpavillon. Laut der Bahn besteht für die Mitarbeiter der Mieter im Holzpavillon die Möglichkeit die Mitarbeitertoiletten im Empfangsgebäude benutzen. Für die Kunden des Holzpavillons besteht laut der Bahn die Möglichkeit die Toilettenanlage am Bahnsteig im Bereich des Empfangsgebäudes zu nutzen.

Die Situation der öffentlich zugänglichen Toilettenanlage am Bahnhof Freising ist nicht abschließend geklärt. Aus der Sicht der Bahn besteht zur Reduzierung der Unterhaltungskosten eine Verkleinerung/Umbau der bestehenden Toilettenanlage die durch die Stadt gebaut wurde.

Aus der Sicht der Verwaltung ist die notwendige Erfordernis einer Toilettenanlage für den Holzpavillon in eigener Zuständigkeit durch die DB Station & Service, wie z.B. in Abstimmung mit dem zuständigen Gewerbeaufsichtsamt am Landratsamt zu klären. Der Umbau der bestehenden durch die Stadt Freising gebauten Toilettenlage am Bahnsteig ist mit den hierfür zuständigen Fachbereichen innerhalb der Stadtverwaltung außerhalb dieses Genehmigungsverfahrens zu klären.

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (18.) vom 28. Juli 2021

i. Relevante Unterlagen Bauaufsicht:

Die DB verweist darauf hin, dass sie eine Genehmigung nach Vorgabe des Eisenbahn-Bundesamtes einreichen und nach ihrer Ansicht damit keine Pläne nach BayBO erstellen werden. Der erforderliche Stellplatznachweis wurde aus der Sicht der Bahn bereits unter dem Punkt d. erläutert.

Auf Nachfrage bei der Bauaufsicht ist erneut festzustellen, dass auf der Grundlage der bisher vorliegenden Antragsunterlagen eine Überprüfung nach der BayBo nicht möglich ist. Durch das Eisenbahn-Bundesamt sind daher die Antragsunterlagen in eigener Zuständigkeit zu überprüfen. Dies erfolgt, vor allem unter dem Hinweis der DB Station & Service, dass hier nach Vorgaben des Eisenbahn-Bundesamtes keine Planunterlagen nach der Bayerischen Bauordnung einzureichen sind.

In Zusammenhang mit dem noch ausstehenden Gestattungsvertrag zwischen der Stadt und der DB Station & Service ist der erforderlichen Nachweis der Stellplätze in einem Gesamtstellplatznachweis zu regeln.

Der im öffentlichen Ausschuss für Planen, Bauen und Umwelt vorgebrachte Wunsch in Bezug auf eine Überprüfung von Schließfächern am Bahnhof Freising wurde weitergegeben. Laut dem Schreiben der DB Station & Service gegenüber dem Eisenbahn-Bundesamt wurde mitgeteilt, dass die Bahn derzeit keine Aufstellung von Schließfächern am Bahnhof beabsichtigt, allerdings hat sie eine Überprüfung von Betreiberkonzepten gegenüber der Genehmigungsbehörde zugesagt.

Beschluss-Nr. 157/18a

Anwesend: 12 Für: 12 Gegen: 0 den Beschluss

Die im Sachbericht vorgetragenen Punkte zum derzeitigen Sachstand (kursiv) werden erneut dem Eisenbahnbundesamt in Zusammenhang mit dem derzeit laufenden Genehmigungsverfahren mitgeteilt.

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (18.) vom 28. Juli 2021

- TOP 6 Ausbau der Therese-von-der-Vring-Straße mit Wiederherstellung
der nördlichen Geh- und Radwege**
- Vorstellung der Entwurfsplanung
- Projektbeschluss
Anwesend: 13

Die Therese-von-der-Vring-Straße ist Bestandteil der Bebauungspläne Nr.98 „Bereich verlängerte Jagdstraße zur Erdinger Straße“ und Nr. 126 „Bereich zw. Amselstraße u. Katharina-Mair-Straße“.

Aufbauend auf den vorhandenen Grundlagen wurde die Planung erstellt. Die Ergebnisse stellen sich wie folgt dar:

Straßenraumgestaltung Therese-von-der-Vring-Straße:

Grundaufgabe war die Wiederherstellung und die teilweise Umgestaltung der Therese-von-der-Vring-Straße zu einem verkehrsberuhigten Bereich (VZ325) im Zuge der Hochbaumaßnahmen der Stadt Freising, sowie die Wiederherstellung des Nördlichen Gehwegs in der Katharina-Mair-Straße mit einem teilweisen Rückbau der Längsparker zur Herstellung von Feuerwehraufstellplätzen.

Die Gestaltung des Straßenraums sollte im Zusammenhang mit der Gestaltung der Freianlagen der Hochbauten einen gut nutzbaren Freiraum ergeben. Angestrebt ist ein Quartier mit Platzgestaltung zur gemeinschaftlichen Nutzung aller Verkehrsteilnehmer.

Bei der Gestaltung wurde darauf geachtet, dass sich der südliche Bereich an den bereits bestehenden Abschnitt im Norden der Therese-von-der-Vring-Straße angleicht. Hier ist ein Wechsel zwischen Pflasterflächen und quadratischen Asphaltflächen vorhanden. Ebenso wurde der Wendebereich in der Therese-von-der-Vring-Straße weiter nach Süden verschoben, um den Bereich vor dem Kinderspielplatz und der Wegeverbindung zur Moosstraße sicherer zu gestalten.

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (18.) vom 28. Juli 2021

Um im Bereich der Kreuzung Therese-von-der-Vring-Straße und Katharina-Mair-Straße, eine deutliche optische Abgrenzung zu schaffen, ohne den geplanten Platzcharakter zu verlieren, wurde sich einheitlich dafür entschieden, den Geh- und Radweg in der Katharina-Mair-Str. nicht in rotem Pflaster, sondern in anthrazitfarbenen Pflaster auszuführen. Die deutliche optische Trennung dient dem Schutz der Radfahrer und Fußgänger in der Katharina-Mair-Str. vor herausfahrenden PKW aus der Therese-von-der-Vring-Straße. Hier soll ein Bereich geschaffen werden, der beim Autofahrer intuitiv zu einer erhöhten Aufmerksamkeit führt.

In der Katharina-Mair-Straße werden zwei Feuerwehraufstellflächen gestaltet. Diese sollen durch ein 8 cm hohes Bord und die Verwendung eines Rasengitterbelags vor parkenden PKW geschützt werden.

Parken ist in verkehrsberuhigten Bereichen nur in markierten Parkplätzen zulässig. Um dem hohen Parkdruck in diesem Bereich von Lerchenfeld entgegenzuwirken werden insgesamt 8 Stellplätze und ein Behindertenstellplatz an der östlichen Seite des Verkehrsraums in der Therese-von-der-Vring-Straße geschaffen.

Durch die notwendigen Feuerwehraufstellplätze für den Hochbau, und die Tiefgarageneinfahrten in der Katharina-Mair-Str., entfallen ca. 6 Parkplätze in den Parkbuchten in der Katharina-Mair-Straße.

Die vorhandenen Baumpflanzungen der Therese-von-der-Vring-Straße aus dem Jahr 2007 befinden sich im Allgemeinen in einem moderaten Zustand. Ein Wachstum hat sich bei den vorhandenen Bäumen, vermutlich aufgrund der mangelhaft erstellten Standorte, bis dato kaum eingestellt. Die vorhandenen Standorte der Bäume sind zu gering dimensioniert und blockieren somit das Wachstum und die einwandfreie Entwicklung der Bäume. Gemeinsam mit Stadtplanung und Stadtgärtnerei wurde sich dafür ausgesprochen, die vorhandenen Bäume zu ersetzen und den Straßenraum mit zusätzlichen Baumpflanzungen zu ergänzen. Dies garantiert ein homogenes Wachstum der Bäume im Straßenbereich. Grundlage für die Baumauswahl ist der

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (18.) vom 28. Juli 2021

Bebauungsplan 98 Ä2, daher wird im gesamten Bereich *Acer campestre* „Elsrijk“ gepflanzt. Nach der GALK-Liste ist dieser Baum als Straßenbegleitgrün geeignet. Die Einfassung der Bäume in Baumscheiben wird nach ZTV-Vegtra-Mü vorgenommen. Die Bestandsbäume fallen nicht unter die Baumschutzverordnung.

Oberflächengestaltung:

Die Fahrgeschwindigkeit in der Erschließungsstraße beträgt Schrittgeschwindigkeit (VZ325).

Die Breite des geteilten Verkehrsraums beträgt ca. 10,00 m. Die Breite des Bereichs der Wendeschleife beträgt ca. 14,55 m.

Der Querschnitt des Gehwegs in der Katharina-Mair-Straße setzt sich aus 3,20 m gemeinsamen Geh- und Radweg zusammen, sowie aus 2,00 m Parkbuchten/Feuerwehraufstellflächen.

Die Oberflächenbefestigung wird abschnittsweise in Asphaltbeton oder Betonsteinpflaster ausgeführt. Der Gehweg wird mit Betonsteinpflaster gepflastert.

Der Regelaufbau im Asphaltbereich beträgt: Belastungsklasse Bk 1,0, 4,0 cm Asphaltbeton, 14,0 cm Asphalttragschicht und 37 cm Frostschutzschicht.

Der Regelaufbau im Pflasterbereich beträgt: Belastungsklasse 0,3, 10 cm Betonsteinpflaster, 4cm Splittbettzug, 15cm Schottertragschicht, 26cm Frostschutzschicht.

Entwässerung:

Die Entwässerung der Straße erfolgt wie im Bestand über eine dreizeilige Rinne, welche an die vorhandenen Absetzschächte und Rigolen angeschlossen wird.

Die bestehende Entwässerung wird baulich nicht verändert.

In der Katharina-Mair-Straße wird ebenso wie im Bestand entwässert. Lediglich die Abläufe werden durch die Straßenbaumaßnahmen ausgebaut und ersetzt.

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (18.) vom 28. Juli 2021

Projektkosten:

Die Projektkosten für den Ausbau der Therese-von-der-Vring-Straße und die Umgestaltung der Geh/Radweg- und Parkflächen in der Katharina-Mair-Straße belaufen sich auf ca. 550.000 € einschließlich Nebenkosten (Planung, Beleuchtung, Gutachten, Beschilderung, etc.).

Für 2022 steht im genehmigten Haushalt-2021 eine Verpflichtungserklärung von 700.000 € zur Verfügung.

Geplanter Bauablauf:

Für den Ausbau des Gehwegs an der Katharina-Mair-Straße wird vermutlich eine halbseitige Sperrung notwendig. Gegebenenfalls ist eine Einbahnstraßenregelung oder eine Lichtsignalanlage für die Bauzeit erforderlich und ein wechselseitiger Einrichtungsverkehr.

Je nach Erfordernis der ÖPNV Anbindung während der Bauzeit, wird eine großräumige Umleitung erforderlich.

Ein Ausbau der Therese-von-der-Vring-Straße ist ab Mai 2022 geplant.

Klimaschutz- & Mobilitätsmanagement

Mobilitäts- und Klimaschutzmanagement wurden bei der Planung beteiligt.

Beschluss-Nr. 158/18a

Anwesend: 13 Für: 13 Gegen: 0 den Beschluss

- a) Dem beiliegenden Entwurf des Büros Wagner Ingenieure vom 02.07.2021 wird zugestimmt.
- b) Der Ausbau der Therese-von-der-Vring-Straße mit der Wiederherstellung des nördlichen Geh- und Radwegs in der Katharina-Mair-Straße wird als Projekt in Höhe von 550.000 € genehmigt.

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (18.) vom 28. Juli 2021

TOP 7 Bewegungspark gemäß Sportentwicklungsplan;
Standorte Sportpark Attaching und Grünfläche am Fürstendamm
- Projektbeschluss
Anwesend: 13

In der öffentlichen Sitzung am 24.03.2021 des Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt wurden die Entwurfsplanungen für die Standorte „Am Fürstendamm“ und „Sportpark Attaching“ befürwortet. Die Verwaltung wurde weiterhin beauftragt, die Genehmigungsplanungen für beide Standorte zu veranlassen und die Baugenehmigungen zu beantragen.

Die Planungen des Büros „Thilo Ch. Mittag Landschaftsarchitekt“ beinhalten die Errichtung von Calisthenics und Sportgeräten, sowie die Landschaftsplanerische Erschließung und Gestaltung beider Standorte.

Des Weiteren wurde sich, wie bereits angekündigt, um eine städtebauliche Förderung für den Standort Fürstendamm bemüht.

Standort A: Grünfläche am Fürstendamm

Bedarfsanforderung

Der Standort Fürstendamm soll sich in seiner Gestaltung und Ausstattung an eine breite Anwendergruppe richten.

Das Vorhaben den Bewegungspark am Standort A zu realisieren kommt einer Forderung der von der Stadt Freising 2019 beschlossenen „Integrierten Sportentwicklungsplanung“ nach. Demnach sind wohnortnahe Bewegungsräume/Aktivparks auf Freiflächen gefordert, welche sich nicht auf eine Benutzergruppe spezialisieren, und somit eine breite Bevölkerungsgruppe ansprechen. Durch die zentrale Lage des Standorts A eignet dieser sich ideal. Ein wohnortnahes Erleben und Bewegen ist an diesem Standort überdurchschnittlich gegeben.

Die Gestaltung und Ertüchtigung der Fläche wirkt sich in allen Bereichen positiv auf die Lebensqualität im Altstadtbereich der Stadt Freising aus.

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (18.) vom 28. Juli 2021

Änderungen in der Genehmigungsplanung:

Verändert wurde in der Genehmigungsplanung an diesem Standort zum einen die Größe der Podestbank im östlichen Bereich der Anlage. Hier wurde sich nachträglich für eine quadratische Form entschieden, um die Nutzung der Fläche in beide Richtungen zu gewährleisten. Sportler*innen können nun Yoga-Matten in beide Richtungen auf die Podestbänke legen und zu zweit auf der Fläche Sport treiben.

Als zweite Änderung hat sich der Austausch des Granitpflasters bei dem Zugang von „Fürstendamm“ ergeben. Hier wurde seitens der Stadtgärtnerei darauf aufmerksam gemacht, dass die Eingriffe in den Wurzelbereich so gering wie möglich zu halten sind. Daher hat Herr Mittag sich gemeinsam mit der Stadtgärtnerei dafür entschieden Gred- oder Krustenplatten in diesem Bereich zu verlegen. Diese können aufgrund ihres Gewichtes ohne zusätzliches Splittbett verlegt werden, und greifen somit weniger tief in den Boden-/ Wurzelbereich der Bestandsbäume ein.

Weiterhin wurde zum Schutz des vorhandenen Baumbestands das ursprünglich auf der südlichen Seite geplante Fahrrad-Anlehngeländer auf die westliche Seite verlegt.

Kosten:

Nach derzeitigem Stand belaufen sich die geschätzten Gesamtkosten inklusive Nebenkosten, wie Planungskosten und Bodengutachten, beziehend auf eine aktuelle Kostenberechnung vom 14.06.2021 auf ca. 220.000 €.

Die Regierung von Oberbayern (ROB) hat mit E-Mail vom 22.06.2021, innerhalb des Investitionspakts zur Förderung von Sportstätte 2021 der Regierung von Oberbayern, einen Förderrahmen in Höhe von 169.000 € (Bundesmittel 141.000 € und Landesmittel 28.000€) in Aussicht gestellt. In der vorgenannten Mitteilung der ROB wird darauf verwiesen, dass die Rahmenezuteilung keine Zustimmung zum vorzeitigen Maßnahmenbeginn bzw. Bewilligungsbescheid ersetzt. Ein Förderantrag mit der Bitte zum vorzeitigen Maßnahmenbeginn wurde mit E-Mail vom 23.06.2021 an die ROB gestellt.

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (18.) vom 28. Juli 2021

Standort B: „Sportpark Attaching“

Bedarfsanforderung:

Der Standort „Sportpark Attaching“ soll sich in seiner Gestaltung zum einen an die Bedürfnisse des Sportvereins richten, schwerpunktmäßig aber der ansässigen Bevölkerung in Attaching gerecht werden.

Im Laufe der Entwurfsplanung wurde der Vorentwurf gegenüber dem BC Attaching von Amt 52 „Sportamt“ vorgestellt und abgestimmt. Der BC Attaching hat sich hierbei bereit erklärt, den Unterhalt teilweise zu übernehmen. Derzeit werden die genauen Details der Unterhaltsvereinbarung besprochen. Die Vereinbarung zwischen der Stadt Freising und dem BC Attaching wird geschlossen, wenn die Baugenehmigung für diesen Standort erteilt wurde und dem Projektbeschluss zugestimmt wurde.

Änderungen in der Genehmigungsplanung:

Zur Genehmigungsplanung am Standort B „Am Sportplatz“ Attaching haben sich keine Änderungen ergeben.

Kosten:

Nach dem derzeitigen Sachstand belaufen sich die geschätzten Gesamtkosten inklusive Nebenkosten, Planungskosten, beziehend auf die aktuelle Kostenberechnung vom 15.03.2021 ca. 95.000 €

Die Planung wurde mit Mobilitäts- und Klimaschutzmanagement abgesprochen.

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (18.) vom 28. Juli 2021

Beschluss-Nr. 159/18a

Anwesend: 13 Für: 13 Gegen: 0 den Beschluss

- a) Der Errichtung des Bewegungsparks am Standort A „Am Fürstendamm“ wird vorbehaltlich der Baugenehmigung und der Fördermittelbewilligung als Projekt in Höhe von 220.000 € mit voraussichtlichen Fördermitteln von 169.000 € des Investitionspakts zur Förderung von Sportstätten 2021 der Regierung von Oberbayern genehmigt.
- b) Der Errichtung des Bewegungsparks am Standort B „Sportpark Attaching“ wird vorbehaltlich der Baugenehmigung und den noch ausstehenden vertraglichen Regelungen mit dem Verein BC Attaching als Projekt in Höhe von 95.000 € genehmigt.

TOP 8 Berichte und Anfragen

TOP 8.1 Wettbewerb „Gute Baugestaltung 2021“