

Aufstellung des Bebauungsplans „Ortsmitte Poing, südlich der Bahn (nördlich und südlich der Bahnhofstraße)“



Gemeinde
Poing

Frühzeitige Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange und der Öffentlichkeit gemäß § 4 Abs. 1 und 3. Abs. 1 BauGB

PLANUNGSANLASS

Mit der Fertigstellung der Bahnunterführung entsteht für die Gemeinde die Möglichkeit, die Flächen des ehemaligen Parkplatzes südlich der Bahnlinie sowie umliegende Flächen dauerhaft umzunutzen und neu zu ordnen. Der Gemeinderat Poing hat daher in seiner Sitzung am 21.03.2019 beschlossen den Bebauungsplan „Ortsmitte Poing, südlich der Bahn (nördlich und südlich der Bahnhofstraße)“ aufzustellen, um die bauliche Entwicklung des Bahnhofsbereiches nachhaltig unter Berücksichtigung zukunftsfähiger Nutzungen zu steuern. Gleichzeitig wurde der Erlass einer Veränderungssperre für diesen Bereich beschlossen.

Im Planungsgebiet sollen zwischen der Bahnhofstraße und den Bahngleisen neue Wohn- und Gewerbebauten sowie eine geordnete Haltestellenstruktur für den öffentlichen Busverkehr einschließlich einer P&R-Anlage sowie Fahrradabstellplätzen geschaffen werden. Dadurch sollen wegfallende Stellplätze des ehemaligen Parkplatzes ersetzt werden. Südlich der Bahnhofstraße soll eine gemischte Struktur mit dem Schwerpunkt auf der Wohnnutzung entstehen. In beiden Bereichen liegt zusätzlich ein großer Schwerpunkt auf der qualitätsvollen Gestaltung der Freiflächen.

LAGE • UMGRIFF • EIGENTUMSVERHÄLTNISSE

Das Planungsgebiet befindet sich südlich der Bahnlinie und reicht bis zu einer Bebauungstiefe südlich der Bahnhofstraße. Im Osten wird der Umgriff durch die Neufahrner Straße, im Westen durch freie Flächen begrenzt.

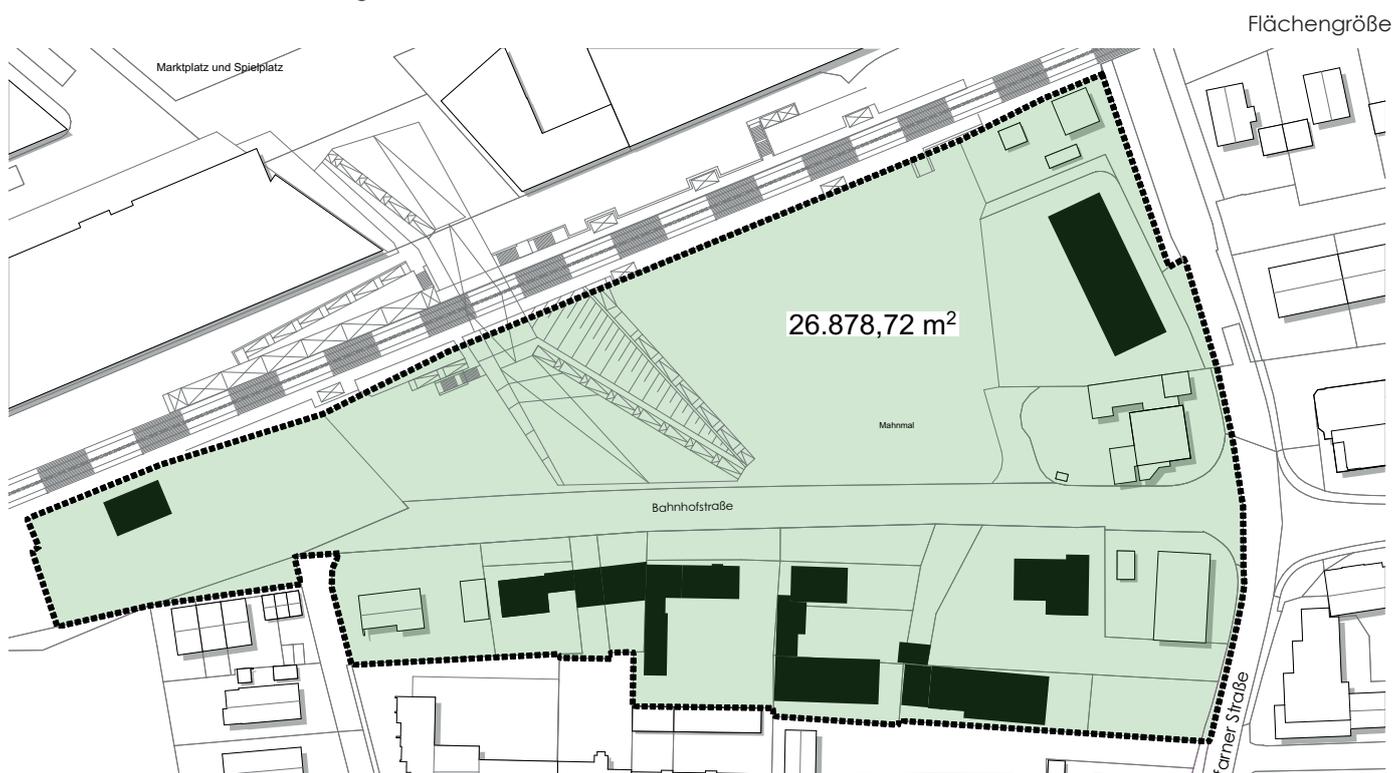
BISHERIGER PLANUNGSVERLAUF

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

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

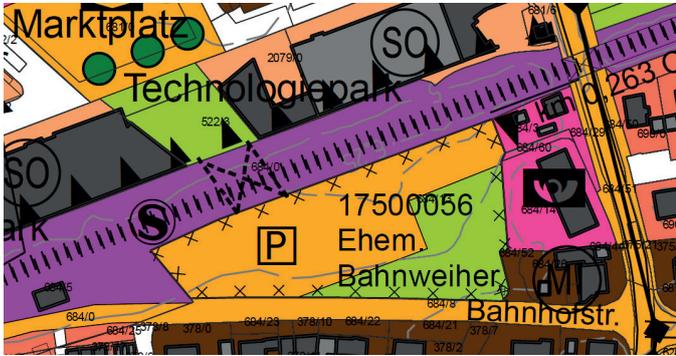
Im Vorfeld der Bauleitplanung wurde in Abstimmung mit der Gemeinde ein städtebauliches Konzept für den Bereich nördlich und südlich der Bahnhofstraße entwickelt. Daraus sind zwei Varianten entstanden, von denen letztlich eine im Bebauungsplan umgesetzt werden soll.

Es hat eine Fläche von ca. 2,7 ha. Die Grundstücke im Umgriff befinden sich im Privateigentum sowie im Eigentum der Deutschen Bahn.



FNP

Im Flächennutzungsplan der Gemeinde Poing sind die Flächen des Planungsgebiets südlich der Flächen für Bahnanlagen mit S-Bahnhaltepunkt als ruhender Verkehr, überörtliche Hauptverkehrsstraßen, Bauflächen für Gemeinbedarf (Post), Grünfläche des ehemaligen Bahnweihers sowie als Mischgebiet dargestellt (Stand 01.02.1984). Die Grünfläche des ehemaligen Bahnweihers und die Fläche des ruhenden Verkehrs weist eine Umgrenzung für Flächen auf, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet ist.



Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan wird im Parallelverfahren angepasst.

PLANUNGSZIELE

- Verknüpfung der Ortsmitte nach Norden und Süden sowie Verlängerung der Bahnhofstraße
- Mischung aus Wohn- und Gewerbenutzung zur Ergänzung und Stärkung der Ortsmitte
- Orientierung der Höhenentwicklung und Dichte an der Bebauung nördlich der Bahnlinie
- Aufwertung des Planungsgebiets durch qualitativ hochwertige Durchgrünung
- Schaffung von Dachbegünung
- Neupflanzung von standortgerechten Laubgehölzen
- Schaffung von hochwertigen, lärmabgewandten Freibereichen für die künftigen Anwohnerinnen und Anwohner
- Schaffung von Flächen für den ÖPNV, MIV sowie Fahrradabstellplätze
- Schaffung einer geordneten Haltestellenstruktur für den öffentlichen Busverkehr einschließlich einer P&R-Anlage sowie einer B&R-Anlage
- Fuß- und Radwegeverbindungen stärken
- Teilweise Erhalt von bestehenden Strukturen und Einbindung in die Konzepte

PLANUNGSKONZEPTE

Aus den Qualitäten/Potenzialen und den Planungszielen wurden zwei Konzeptvarianten erarbeitet. Die zwei Planungskonzepte können durch die Anordnung der Flächen, die teilweise unterschiedlichen Nutzungen zugeführt werden, wie in einem Modulsystem untereinander kombiniert werden. So ist es z.B. möglich, die Bereiche südlich der Bahnhofstraße aus einem Konzept flexibel mit den nördlichen aus dem anderen Konzept zu verbinden und dadurch eine weitere städtebauliche Variante zu schaffen. Die Bahnhofstraße und die Bahnunterführung bilden dabei grundsätzlich die Barriere.

Generell stellt das Planungsgebiet mit der Kombination aus Wohn- Gewerbe- und Parknutzungen ein Mischgebiet dar und entspricht damit den Zielvorstellungen der Gemeinde zur Stärkung der Ortsmitte unter Berücksichtigung unterschiedlicher Nutzungen. Insbesondere Fahrradabstellplätze sind in den Gebäuden zusätzlich vorgesehen und so angeordnet, dass sie an den Fuß- und Radwegeverbindungen situiert sind. Beiden Varianten ist gleich, dass sich südlich der Bahnhofstraße vorwiegend Wohnen und vereinzelt Gewerbeeinheiten befinden. Nördlich der Bahnhofstraße ist dagegen auch als Abschirmung der Lärmsituation zur S-Bahn vorwiegend Gewerbenutzung sowie der öffentliche Personennahverkehr und die Parksituation des MIV vorgesehen. Dadurch können teilweise auch lärmgeschützte Freibereiche in diesem Zentrenbereich entstehen.

In beiden Konzepten wird der Bestand teilweise erhalten. So soll insbesondere das alte Bahnhofsgebäude im Westen des Planungsgebiets umgenutzt und für soziale oder kulturelle Zwecke umgestaltet werden. Weiterhin soll das Mahnmal nördlich der Bahnhofstraße und der alte Baumbestand auch weiterhin bestehen bleiben.

Die Höhenentwicklung, städtebauliche Form und Dichte orientiert sich an den bestehenden Gebäuden nördlich der Bahnlinie unter Bildung einzelner Hoch- oder Tiefpunkte. So ergeben sich mehrgeschossige Gebäude, die je nach Nutzung zwischen II-VII Geschossen liegen können. Die niedrigen Bereiche binden sich dabei vorwiegend im Osten des Planungsgebiets.

In beiden Konzepten wurde auf eine qualitätsvolle Freiflächenutzung bzw. die Bildung von Bereichen mit Aufenthaltsqualität geachtet. Dazu zählt auch die Nutzbarkeit der Dächer. Diese sollten auch jenseits der Arbeitszeiten nutzbar

Qualitäten/Potenziale als Grundlage der Planungsziele



sein und neue Angebote und Treffpunkte für die Poinger Bevölkerung bieten.

Beide Konzepte sehen eine Durchgrünung durch den Erhalt von Bestandsbäumen sowie die Realisierung von Dachbegrünung vor.

Privater ruhender Verkehr wird vorwiegend in Tiefgaragen untergebracht.

Insbesondere die Organisation des öffentlichen Personennah-

verkehrs sowie des motorisierten Individualverkehrs sorgt dafür, dass zwei Konzeptvarianten entstanden sind, die zu unterschiedlichen städtebaulichen Situationen geführt haben. Da eine Begehrbarkeit des Bahnsteigs Richtung München nach dem 4-spurig geplanten Ausbau nicht mehr möglich sein wird, müssen neue Fußwegeverbindungen angedacht werden, die sich vor allem auf die Nutzung der Unterführung stützen.

KONZEPTVARIANTE 1

Die Konzeptvariante 1 baut auf der bestehenden Situation auf, indem die Buswendeschleife im Westen bestehen bleibt. Dadurch entsteht eine Dreiteilung des Gebiets, dass für alle Bereiche unterschiedliche Nutzungen vorsieht. Während im Westen vorwiegend der ÖPNV abgewickelt wird (Kiosk, Fahrradabstellplätze), entsteht im Osten des Gebiets ein Parkhaus mit ergänzenden Gewerbenutzungen, ansprechender Freiflächengestaltung und Fahrradabstellplätzen. Südlich der Bahnhofstraße sind Wohn- und Gewerbeinheiten kombiniert.

Im Westen ist eine mit II bis III Geschossen eine eher niedrige Bebauung vorgesehen, die über den bestehenden Bahnhof hinaus geht, während im Osten in Kombination mit dem Parkhaus ein VII-geschossiges Gewerbegebäude entsteht, an das südlich eine Dachterrasse angrenzt. Für den gesamten Parkhauskomplex ist eine Fassaden- und Dachbegrünung vorgesehen. Das Parkhaus ist durch eine Ein- und Ausfahrt befahrbar. Dadurch soll verhindert werden, dass sich um das Mahmal ständiger Verkehr entwickelt. Die Freifläche dort ist zwar durch Fußgänger begehbar, eine Umfahrung durch Fahrzeuge ist hier jedoch nicht vorgesehen. Auf dem Grund-

stück des Telekomgebäudes entstehen Gewerbeeinheiten, in deren geschütztem Innenhof sich ein Cafe mit Außenbereich befinden soll.

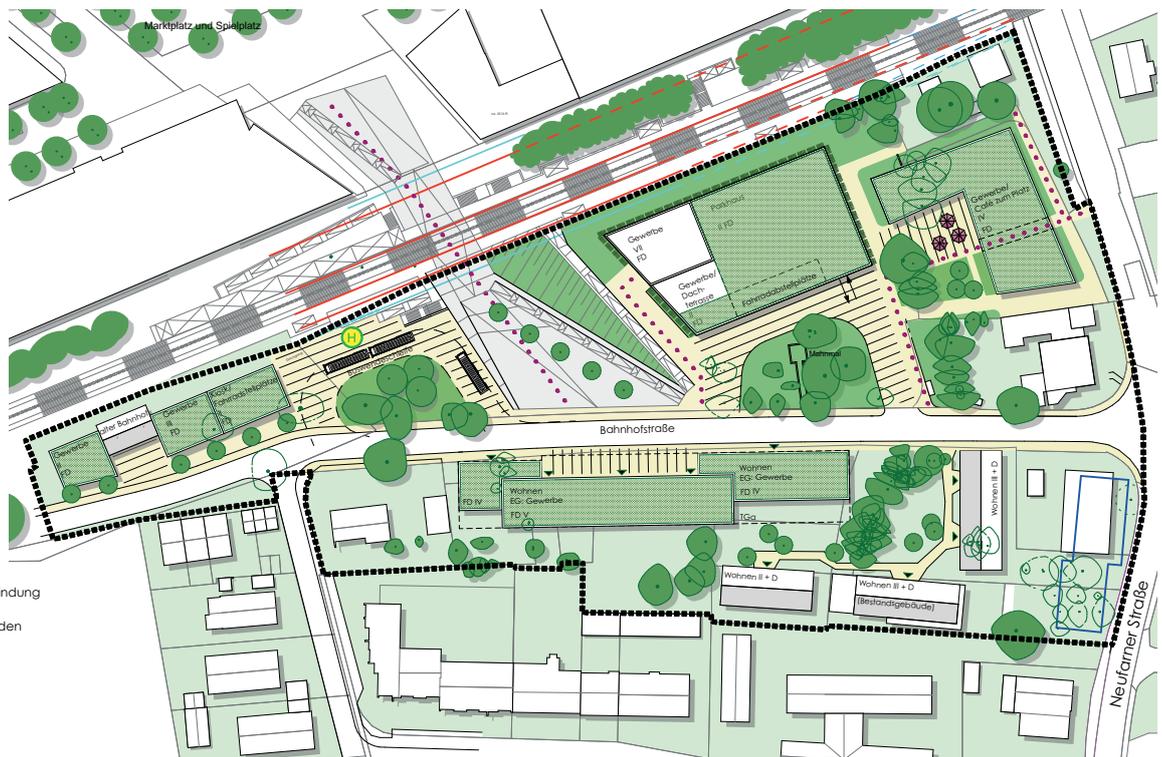
Zur Bahnlinie befinden sich grüne Bereiche als Puffer zwischen Bebauung und Bahnanlagen. Da eine direkte Begehrbarkeit des Bahnsteigs nicht mehr möglich sein wird, sind hier keine Wegeverbindungen angedacht. Die Bereiche dienen vorwiegend der Begrünung.

Im Bereich südlich der Bahnhofstraße befinden sich, angeordnet um einen Platz, IV bis V-geschossige Gebäude, in denen insbesondere zur Straße vorwiegend Gewerbe befinden soll. In denen zum südlich angrenzenden Wohngebiet orientierten II bis III-geschossigen Gebäude sind Wohnheiten vorgesehen. Die Gebäude sind in geschlossener Bauweise zu errichten und bilden so im Zusammenhang mit den bestehenden Bauten einen begrünten Innenhof, der vor allem den dortigen Bewohnern vorbehalten ist.

-  geplante Gebäude - Fortführung fehlender Raumkanten
- Geschossigkeit (Geschosshöhe 2,5 m bei Parkhaus, 3,0 m bei Wohnen und Gewerbe)

- I - IV
- FD Flachdach
-  Fassadenbegrünung
-  Dachbegrünung Pergola
-  Ein-/ Ausfahrt Parkhaus/ Tiefgarage
-  Bushaltestelle
-  Aufwertung durch Platzgestaltung
-  Durchgang Gebäude
-  öffentliche Grünfläche
-  private Grünfläche
-  Dachbegrünung
-  Dachterrassen
-  Fußwege
-  Ergänzung Fußwegeverbindung
-  Erhalt des ortsbildprägenden Baumbestands
-  Baum zu fällen
-  Buswendeschleife

Stellplätze	ca. 104 + 20 optional (barrierefreie Stellplätze sind vorgesehen)
Höhenentwicklung	II bis VII Geschosse



KONZEPTVARIANTE 2

Die Konzeptvariante 2 ordnet die Bereiche ganz neu an. In diesem Konzept soll der ÖPNV in Kombination mit dem MIV bereits direkt am östlichen Teil der Bahnhofstraße abfangen und abgewickelt werden. Dadurch entstehen im Osten vom ÖPNV-Verkehr weitestgehend befreite Gebiete, die nicht mehr vom ÖPNV angefahren werden.

Im Westen sind daher vorwiegend II bis III-geschossige Gewerbegebäude zu finden, die durch ein Cafe ergänzt werden. Hier soll mit einer Dachterrassennutzung ein Aufenthaltsbereich geschaffen werden, der als „Ankunftspunkt“ aber auch als neuer Treffpunkt gelten soll. In das Gebäude sind zusätzlich Fahrradabstellplätze integriert, die sich am Treppenabgang zur Unterführung befinden und somit eine gute Erreichbarkeit zur S-Bahn bieten. Die Bebauung endet am alten Bahnhofsgelände, das seinerseits mit Grünflächen bzw. einer Platzgestaltung umfasst wird.

Östlich der Unterführung wird ein Knotenpunkt geplant, der den Verkehr bereits am Eingang des Planungsgebiets aufnehmen soll. Daher ist hier ein III-geschossiges Parkhaus mit angrenzendem Busbahnhof geplant, der das Gebäude vollständig umschließt. Der Busbahnhof bietet die Möglichkeit, sechs

Busse gleichzeitig abzuwickeln, die zusätzlich in unterschiedlichen Richtungen an- und abfahren können. Die Umfahrung des Parkhauses wird bis zur Ein- und Ausfahrt ebenso vom MIV genutzt, allerdings wird dieser durch eine ausschließlich für Busse nutzbare Schranke getrennt. Die Möglichkeit eines Rückstaus ist durch die Situierung im Norden des Gebäudes mit entsprechender Distanz zur Bahnhofstraße gegeben.

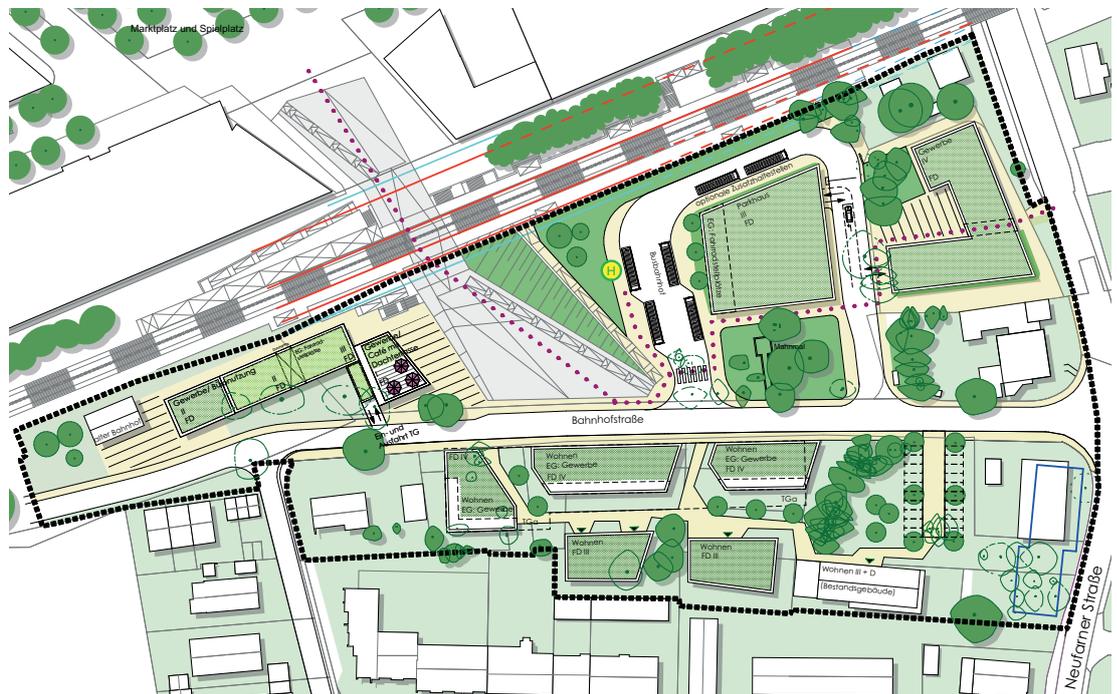
So entsteht eine P&R-Anlage, die mit dem Busbahnhof und zusätzlichen Fahrradabstellplätzen kombiniert ist. Das Mahmal wird auch in diesem Konzept unberührt gelassen, so dass lediglich eine Fußwegeverbindung daran vorbei führt. Die Grünbereiche, die zur Bahn orientiert sind, können entsprechend gestaltet werden und bilden so eine Ergänzung zur zukünftig begrünten Unterführung. Östlich des Parkhauses schließt sich ein Gewerbegebäude an, das durch einen Durchgang die Fußwegeverbindung ins Stadtzentrum aufnimmt.

Südlich der Bahnhofstraße folgen die aufgelockerten Gebäude mit ihren Gebäudekanten der Straße. Die Höhenentwicklung beträgt III und IV Geschossen. In den Erdgeschossbereichen ist Gewerbe geplant, das Wohnen ist eher nach Süden ausgerichtet. Ganz im Osten ist ein weiterer Parkplatz geplant.

geplante Gebäude - Fortführung fehlender Raumkanten
Geschossigkeit (Geschosshöhe 2,5 m bei Parkhaus, 3,0 m bei Wohnen und Gewerbe)

- I - IV
- FD Flachdach
- Fassadenbegrünung
- Dachbegrünung Pergola
- Ein- / Ausfahrt Parkhaus / Tiefgarage
- Bushaltestelle
- Aufwertung durch Platzgestaltung
- Durchgang Gebäude
- öffentliche Grünfläche
- private Grünfläche
- Dachbegrünung
- Dachterrassen
- Fußwege
- Ergänzung Fußwegeverbindung
- Erhalt des ortsbildprägenden Baumbestands
- Baum zu fällen

Stellplätze	ca. 104 + 20 optional (barrierefreie Stellplätze sind vorgesehen)
Höhenentwicklung	II bis IV Geschosse



WEITERES VORGEHEN

Nach der Durchführung des Beteiligung der Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 1 BauGB sowie der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB durch dieses Informationsblatt soll nach Abwägung der Stellungnahmen eine Vorzugsvariante in den Rechtsplan umgesetzt werden. Dazu wird die Planzeichnung sowie der Satzungstext mit Begründung sowie verschiedene Gutachten erarbeitet.

VERFAHREN

Der Bebauungsplan mit Grünordnung soll im beschleunigten Verfahren gemäß § 13a BauGB ohne Umweltprüfung durchgeführt werden.

IMPRESSUM

Rathaus Poing
Rathausstraße 3 und 4
85586 Poing

Telefon: +49 (0)8121 / 97 94 - 0
Telefax: +49 (0)8121 / 97 94 - 950

E-Mail: [bauleitplanung\(at\)poing.de](mailto:bauleitplanung(at)poing.de)