

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (3.) vom 8. Juli 2020

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

1. Umgestaltung Alois-Steinecker-Straße/Kammergasse
- Beschluss
2. Ausbau der General-von-Stein-Straße im Abschnitt Knotenpunkt
Mainburger Straße bis Asamstraße
- Vorstellung der Vorplanungsvarianten
- Beschluss
3. Machbarkeitsstudie Experimenteller Wohnungsbau Obere Pfalzgrafstraße
- Beschluss
4. Zertifizierung Fahrradfreundliche Kommune
- Beschluss
5. Bauantrag S-2020-56
Umnutzung des Hotels „Zur Gred“ zu einem Arbeiterwohnheim, befristet auf
5 Jahre auf dem Grundstück Bahnhofstraße 8, Flst. 40 Gemarkung Freising
6. Bauantrag E-2020-68
Neubau eines Bürogebäudes mit Werkstatt, Nebengebäude und Tiefgarage
auf dem Grundstück Clemensänger-Ring, Flst. 2287 Gemarkung Freising
7. Bauantrag E-2020-43
Errichtung einer Abstellfläche für PKW (temporär), befristet bis 01.02.2025 auf
dem Grundstück Erdinger Straße, Flst. 2263 Gemarkung Freising
8. Vorbescheidsantrag V-2019-283
Erweiterung der Deula (Aufstockung Internatsgebäude und der Bodenhalle)
auf dem Grundstück Wippenhauser Straße 65, Flst. 1619/1 Gemarkung
Freising

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (3.) vom 8. Juli 2020

TOP 1 Umgestaltung der Alois-Steinecker-Straße/Kammergasse
- Beschluss
Anwesend: 13

A) Erläuterung der bisherigen Planungshistorie

Ausgangssituation

Die Kammergasse am nördlichen Rand der Innenstadt (Teil des Altstadtrings) ist stark mit motorisiertem Verkehr belastet, der begrenzte Straßenquerschnitt umfasst zwei Fahrspuren in West- Ost-Richtung (Einbahnstraße). Wichtige Fußwegeverbindungen kreuzen die Kammergasse und verbinden z. B. die nördlich gelegenen Kliniken und die VHS mit der Innenstadt und in der Verlängerung mit dem Bahnhof. Die Kammergasse, als Parallele zur Oberen- und Unteren Hauptstraße, weist starke Defizite für den Fuß- und Radverkehr auf. Gehwege sind zu schmal, Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr nicht optimal und aufgrund fehlender Radverkehrsanlagen und des hohen Kfz- Aufkommens besteht Gefährdungspotenzial für den Radverkehr. Im Zuge der Umgestaltung und Verkehrsberuhigung der Innenstadt (Obere- und Untere Hauptstraße) gewinnt die Kammergasse als schnelle Ost-West-Verbindung für Fahrraddurchgangsverkehr an Bedeutung. Vor diesem Hintergrund wurde in das integrierte Innenstadtentwicklungskonzept aus dem Jahr 2011 das Projekt Nr. 6 „Altstadtring“ aufgenommen, das eine Machbarkeitsprüfung mit dem Ziel der Einrichtung einer Fahrradstraße bzw. Anwohnerstraße in der Kammergasse umfasst. Das Planungsziel einer Verbesserung der Situation für den Fuß-und Radverkehr in der Kammergasse wurde im September 2018 im Rahmen des „Mobilitätskonzeptes Freising – nachhaltig mobil“ erneut aufgegriffen und bekräftigt. Als Maßnahme Nr. 9 wurde die „Fahrradfreundliche Umgestaltung der Kammergasse“ in das einstimmig beschlossene Konzept mit aufgenommen und die Kammergasse als Hauptnetzelement in das Radwegezielnetz integriert.

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (3.) vom 8. Juli 2020

Machbarkeitsstudie und Variantenvergleich

2019 wurde für die Erstellung einer Machbarkeitsstudie zur Umgestaltung der Kammergasse und Alois-Steinecker-Straße eine Planungsgemeinschaft aus dem Verkehrsplanungsbüro Stadt-Land-Verkehr (PSLV) und dem Freianlagenplanungsbüro toponauten beauftragt. Für die begleitende Verkehrsuntersuchung wurde das Büro Schlothauer & Wauer beauftragt. Im Rahmen der Machbarkeitsstudie wurden verschiedene Varianten der Verkehrsführung in Alois-Steinecker-Str. und Kammergasse betrachtet und in einer Bewertungsmatrix gegenübergestellt. Die Varianten A (Kammergasse: Fahrrad-/Anliegerstraße; Alois-Steinecker-Straße: Gegenläufigkeit MIV) und D (Kammergasse und Alois-Steinecker jeweils in Teilen gegenläufig für den MIV) stellten sich danach als favorisierte Erschließungsvarianten dar. Beide Varianten wurden für die Verkehrsuntersuchung an das Büro Schlothauer & Wauer übermittelt. Anhand der durchgeführten Leistungsfähigkeitsberechnung der betroffenen Knotenpunkte nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) erwiesen sich die betroffenen Knotenpunkte nur bei der Variante D als leistungsfähig. Die Weiterverfolgung des Erschließungskonzeptes der Variante D wurde daher empfohlen und in der Ausschusssitzung vom 20.11.2019 beschlossen.

Vertiefung der Planungen für Variante D

Auf Basis des gefassten Beschlusses wurde das Verkehrsplanungsbüro Stadt-Land-Verkehr (PSLV) mit der weiterführenden Planung für die Variante D beauftragt. Der mittlere Bereich der Kammergasse kann bei der Variante D als Fahrrad- bzw. Anliegerstraße umgestaltet werden. In den restlichen Bereichen der Kammergasse wurde die Unterbringung von in beide Richtungen befahrbaren Radverkehrseinrichtungen untersucht. Im Zuge der detaillierten Planungen hat sich gezeigt, dass sich für die Radverkehrsführung in der Kammergasse bei der Variante D ein „Flickenteppich“ ergibt. Auf Grund der fehlenden Breiten wäre in Teilen sogar nur die Führung des Radverkehrs auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg möglich gewesen. Dies entspricht nicht den ursprünglichen Planungszielen in der Kammergasse eine echte Alternative für den Radverkehr zu schaffen, die auf Grund

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (3.) vom 8. Juli 2020

der vorhandenen Topographie von den Radverkehrsteilnehmern tatsächlich angenommen wird und seitens der Stadt auch entsprechend kommuniziert werden kann.

B) Erneute Überprüfung der Gegenläufigkeit der Alois-Steinecker Straße

Erneute Überprüfung der Gegenläufigkeit der Alois-Steinecker-Straße (Variante A-„optimiert“)

Ein echter Mehrwert für den Radverkehr scheint somit nur erreichbar, wenn der motorisierte Individualverkehr (bis auf die Anlieger) aus der Kammergasse herausgenommen wird. Vor diesem Hintergrund wurde zur erneuten Diskussion der Gegenläufigkeit der Alois-Steinecker-Str. das Büro PVT Planungsbüro für Verkehrstechnik Essen GmbH hinzugezogen. Das Büro ist im Stadtgebiet für die dynamische Ampelschaltung zuständig. Die spezielle vollverkehrsabhängige Ampelschaltung reagiert auf das zeitlich anfallende Aufkommen des motorisierten Verkehrs. Unter der Berücksichtigung der vollverkehrsabhängigen Ampelschaltungen wurde eine mögliche Gegenläufigkeit der Alois-Steinecker-Str. mit Hilfe einer Mikrosimulation im Knotenpunkt B 301 Mainburger Straße/Alois-Steinecker-Straße erneut überprüft. Das Ergebnis der Mikrosimulation hat ergeben, dass eine gegenläufige Befahrbarkeit der Alois-Steinecker-Straße möglich wäre, allerdings mit der Einschränkung, dass der Linksabbieger aus der Alois-Steinecker-Str. in Richtung Mainburger Berg entfallen muss. Ebenso wurde bei der Mikrosimulation der Entfall von einer der bisher zwei Linksabbiegerspuren von der Mainburger Straße in die Alois-Steinecker-Straße berücksichtigt. Entsprechend der Empfehlung des Planungsbüros PVT Essen GmbH soll bei einem Entfall der einen Linksabbiegerspur von der Mainburger Straße in die Alois-Steinecker-Straße bauliche Maßnahmen getroffen werden, um zu verhindern, dass Geradeausfahrer aus Richtung Süden hinter der Zufahrt Lankesbergstraße noch in die Linksabbiegerspur einfahren. In der Mikrosimulation wurde weiterhin bereits der Entfall einer Geradeausspur aus Richtung Norden zugunsten der Errichtung einer beidseitigen Radspur auf der B 301 Mainburger Straße im Abschnitt Alois-Steinecker-Straße bis General-von-Nagel-

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (3.) vom 8. Juli 2020

Straße berücksichtigt, siehe hierzu Beschluss vom 24.01.2018 und Bericht am 11.07.2018 im Ausschuss für Planen, Bauen und Umwelt. Der gewünschte Wegfall der Geradeausspur führt grundsätzlich zu einer Verlängerung der Rückstaulängen auf der nördlichen Mainburger Straße. Ein Entfall der Linksabbieger aus der Alois-Steinecker in die Mainburger Straße hat entsprechende Verkehrsverlagerungen zur Folge. Um abschätzen zu können, wohin sich der Verkehr verlagern würde, wurde das Büro Schlothauer & Wauer mit einer Untersuchung der Detailströme beauftragt. Durch den Entfall des Linksabbiegers an der Kreuzung Alois-Steinecker-Straße/ Mainburger Straße ist von einem leicht erhöhten Verkehrsaufkommen im Knotenpunkt Prinz-Ludwig-Straße/Haydstraße/Alois-Steinecker-Straße und somit auf der Prinz-Ludwig-Straße (rund 800 Kfz/24h) auszugehen. Auf die Wippenauser Straße wirkt sich der Entfall der Linksabbieger nach ersten Untersuchungen wider erwartend nicht aus. Für die weiteren Kreuzungen bzw. Knotenpunkte (z.B. Alois-Steinecker-Straße/ Prinz-Ludwig-Straße und Haydstraße/Wippenhauser Straße) müssten im Verlauf noch weitere Untersuchungen folgen. Grundsätzlich ist jedoch aufgrund einer überschläglichen Bewertung vom Planungsbüro PVT Essen GmbH davon auszugehen, dass eine Gegenläufigkeit der Alois-Steinecker-Str. und Haydstraße, mit entsprechenden Einschränkungen für den motorisierten Individualverkehr, grundsätzlich realisierbar erscheint (neue Variante: A-optimiert“).

Die Kammergasse im Kontext weiterer Stadtentwicklungsziele

Die Überlegungen zur Umgestaltung der beiden Verkehrsachsen (Kammergasse/ Alois-Steinecker-Str.) haben nicht nur Auswirkungen auf den Verkehrsfluss, sondern sind eng verwoben mit weiteren Entwicklungszielen der Stadt Freising. Im Integrierten Innenstadt Entwicklungskonzept der Stadt Freising (ISEK), das im Mai 2011 beschlossen wurde, ist neben der Umgestaltung der Kammergasse als Fahrrad-/Anliegerstraße (Maßnahme 6) auch eine Umgestaltung des Hofgartens vorgesehen (Maßnahme 17). Während bei der bisherigen Planungsvariante für die Kammergasse (Beschlusslage: Variante D) die Schaffung einer neuen Verkehrsachse im Hofgarten und damit eine Durchschneidung der für die

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (3.) vom 8. Juli 2020

Freiflächengestaltung entscheidenden Bereiche notwendig werden würde, könnte dies bei einer konsequenten Verkehrsberuhigung der Kammergasse und einer für den MIV gegenläufig befahrbaren Alois-Steinecker-Straße (Variante A-optimiert“) vermieden werden. Die Erreichbarkeit und Wahrnehmung der Grünfläche sowie die Gestaltung attraktiver Fußwege in die Innenstadt würde bei der Planungsvariante A-optimiert“ somit verbessert. Mit einer Umgestaltung der Kammergasse geht zudem unmittelbar der Diskurs über die Parkplatzsituation einher. Sowohl für die Umgestaltung von Kammergasse und Hofgarten sowie für den Bebauungsplan Klinikum, wäre eine Verlagerung bzw. ein Entfall von Parkplatzflächen von zentraler Bedeutung, um den beschlossenen städtebaulichen Zielen an dieser Stelle Rechnung zu tragen. Eine Verlagerung bzw. ein Entfall von Parkplatzflächen kann im aktuell in Bearbeitung befindlichen Parkraumbewirtschaftungskonzept entsprechend aufgegriffen werden und Berücksichtigung finden. Laut ersten Ergebnissen der Analyse zum Parkraumbewirtschaftungskonzept sind zum großen Teil ausreichend Parkplätze im Stadtgebiet vorhanden. Problematisch ist somit nicht ein fehlendes Parkplatzangebot, sondern eher die Auffindbarkeit von freien Parkplätzen (Parkleitsystem) sowie die preisliche Steuerung der Nachfrage (Parkraumbewirtschaftung). Eine entsprechende Verlegung bzw. der Wegfall von Stellplätzen soll im Zuge der weiteren Planungen für den Bereich diskutiert und untersucht sowie dem Ausschuss ggf. entsprechend zum Beschluss vorgelegt werden.

Mit der Eröffnung der Schulen am Steinpark wird die Lankesbergstraße zu einer zentralen Fuß- und Radverkehrsachse von der Innenstadt zum Schulcampus. Trotz der beschwerlichen Topographie stellt die Lankesbergstraße eine attraktive Alternativroute dar, da auf der Mainburger Straße entsprechende Radverkehrseinrichtungen fehlen. Über eine verkehrsberuhigte, als Fahrradstraße ausgewiesene Kammergasse, mit entsprechender Querungsmöglichkeit des Knotenpunktes Kammergasse/ Mainburger Straße / Lankesbergstr. kann somit eine sichere, attraktive Schulwegroute aus Richtung Westen geschaffen werden.

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (3.) vom 8. Juli 2020

Zusammenfassung Variante A-„optimiert“-

Fahrradstraße Kammergasse // Zweirichtungsverkehr Alois-Steinecker-Str/

Haydstraße

- Reduzierung der Verkehrsbelastung in der Kammergasse und der Prinz-Ludwig-Straße (Süd)
- Vergrößerung des Gestaltungsspielraums im gesamten Bereich der Kammergasse, der Prinz-Ludwig-Straße und des Hofgartens (gestalterische Aufwertung)
- Attraktive, ausreichend breite Wege und komfortable Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr
- Sichere, einheitliche und attraktive Radverkehrsführung in der Kammergasse
- Unterstützung der Verlagerung des Durchgangsverkehrs (MIV) auf die neuen Umfahrungen
- Schaffung einer sicheren Planungsgrundlage für die weiteren Projekte, wie z.B. Bebauungsplan Klinikum und Umgestaltung der Wippenhauser Straße, die von den Planungen in der Kammergasse abhängig sind

C) Weiteres Vorgehen und Beschluss

Die Planungen zur Umgestaltung der Kammergasse / Alois-Steinecker-Straße sollen auf Grundlage der neuen Erkenntnisse auf Basis der Variante A-„optimiert“ (Fahrradstraße Kammergasse // Zweirichtungsverkehr Alois-Steinecker-Str/ Haydstraße) fortgeführt werden. Die sich ergebenden Fragestellungen zum ruhenden Verkehr, Führung des ÖPNVs, Einrichtung eines modalen Filters in der Kammergasse, Erreichbarkeit der Innenstadt für den Lieferverkehr etc. sollen im Zuge der weiteren Planungen diskutiert und Lösungsvorschläge erarbeitet werden, die dem Ausschuss zur Entscheidung vorgelegt werden. Seitens der Planungsgemeinschaft PSLV und toponauten soll anschließend auf dieser

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (3.) vom 8. Juli 2020

Grundlage ein Vorschlag über die mögliche Aufteilung der Verkehrsflächen (Fußgänger, Radverkehr und motorisierter Verkehr) im vorhandenen Straßenraum erarbeitet werden. Im nächsten Schritt erfolgt dann die detaillierte Verkehrsanlagenplanung der umzubauenden Straßenabschnitte sowie eine Überprüfung der Lärmauswirkungen gemäß der 16. BImSchV (wesentliche Änderung der Verkehrsführung) erfolgen.

Ziel ist es nach wie vor zeitgleich mit der Eröffnung der Umfahrungen (Herbst 2021) mit der Umsetzung der verkehrsberuhigten Maßnahmen im innerstädtischen Bereich zu beginnen. Ab dann kann und sollte der nichtmotorisierte Durchgangsverkehr auf die Umgehungsstraßen verlagert werden und die innerstädtischen Achsen für den Fuß- und Radverkehr aufgewertet werden. Die Planungen sollen so vorangetrieben werden, dass direkt mit der Eröffnung der Umgehungen zumindest mit einer abschnittswisen Realisierung (und damit verbundenen Einschränkungen für den MIV) der Umgestaltung begonnen werden kann. Nach und nach, je nach Haushaltssituation und Planungs-/Umsetzungsfortschritten, soll schrittweise der anvisierte Endausbauzustand mit hoher Aufenthaltsqualität erreicht werden. Mögliche Teilabschnitte oder Ausbautwürfe werden vor Umsetzung dem Ausschuss erneut vorgelegt.

Beschluss-Nr. 17/3a

Anwesend: 13 Für: 12 Gegen: 1 den Beschluss

Die Verwaltung wird, in Abänderung des Beschlusses vom 20.11.2019, beauftragt die Planungen für die Umgestaltung der Kammergasse auf Basis der Grundlage der Variante A-optimiert“ (Fahrradstraße Kammergasse // Zweirichtungsverkehr Alois-Steinecker-Str/ Haydstraße) weiter voranzutreiben, die Weiterverfolgung der Variante D wird verworfen. Der Linksabbieger von der Alois-Steinecker-Straße in Richtung Mainburger Straße darf entfallen, ebenso wie eine Linksabbiegerspur von der Mainburger Straße in die Alois-Steinecker-Straße und der Geradeauspur (Fahrtrichtung Nord-Süd) auf der Mainburger Straße. Auf dieser Grundlage soll die weitere Verkehrsführung und Aufteilung der Verkehrsflächen (Fußgänger,

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (3.) vom 8. Juli 2020

Radverkehr und motorisierten Verkehr) im vorhandenen Straßenraum erarbeitet und die jeweiligen Ergebnisse dem Ausschuss erneut vorgestellt werden.

**TOP 2 Ausbau der General-von-Stein-Straße im Abschnitt Knotenpunkt
Mainburger Straße bis Asamstraße**
- Vorstellung der Vorplanungsvarianten
- Beschluss
Anwesend: 14

Die General-von-Stein-Straße grenzt an den Bebauungsplan Nr. 144 „General-von-Stein-Kaserne“ bzw. ist Bestandteil dieses. Im Zuge der Erstellung des Bebauungsplanes wurde eine Verkehrsuntersuchung erstellt. Dabei wurde festgestellt, dass der Knotenpunkt Mainburger Straße (derzeit B 301) / General-von-Stein-Straße für den heutigen Verkehrsablauf leistungsfähig, aber für den jeweiligen Prognosezustand voraussichtlich unterdimensioniert ist. Im Verkehrsgutachten wird die Knotenpunktertüchtigung und Umgestaltung des Streckenzuges General-von-Stein-Straße bis zur Eröffnung der Steinparkschulen empfohlen.

Im Abschnitt zwischen Mainburger Straße und Asamstraße weist die Straße derzeit einen schlechten Ausbauzustand auf.

Im Verlauf der General-von-Stein-Straße wird eine Busschleife für die Schulbusse der zukünftigen Steinparkschule, die ca. 1.100 Schüler*innen beherbergen wird, gebaut. Ein entsprechender Beschluss liegt bereits vor.

Örtliche Gegebenheiten

Im Bereich des Knotenpunkts General-von-Stein-Straße / Mainburger Straße weist die Mainburger Straße ein relativ steiles Gefälle von Norden nach Süden mit ca. 12% auf. Die Mainburger Straße ist derzeit als Bundesstraße 301 ausgewiesen (zukünftig wird sie zur Kreisstraße herabgestuft) und hat südlich der Einmündung eine Fahrbahnbreite von ca. 13,50 m. Im Norden verfügt sie aufgrund des Linksabbiegestreifens in die General-von-Stein-Straße über eine Breite von ca. 17,80

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (3.) vom 8. Juli 2020

m. Der Einmündungsbereich weist im Bestand einen freilaufenden Rechts- und einen wartepflichtigen Linksabbiegestreifen auf. Die Ein- und Ausfahrspur der General-von-Stein-Straße sind mit einer großen Mittelinsel baulich voneinander getrennt. Unmittelbar neben der Einmündung der General-von-Stein-Straße auf die Mainburger Straße endet auch die Lankesbergstraße in der Zufahrt der General-von-Stein-Straße. Die General-von-Stein-Straße hat eine Breite von ca. 9 m und weist alten Baumbestand südlich der Fahrbahn auf. Dieser Baumgraben grenzt die Fahrbahn und einen ca. 1,80 m bis 2,00 m breiten Gehweg voneinander ab. Insgesamt ist der zu betrachtende Abschnitt der General-von-Stein-Straße ca. 250 m lang und wird durch die Kreuzungen Mainburger Straße und Asamstraße abgrenzt. Dazwischen münden die Lankesbergstraße von Süden und die Weinmillerstraße von Norden in die General-von-Stein-Straße ein.

1. Einmündungsbereich Mainburger Straße / General-von-Stein-Straße

Im Zusammenhang mit den Untersuchungen zum Bebauungsplan Nr. 144 „General-von-Stein-Kaserne“ wurde vom Büro Schlothauer & Wauer, Ingenieurgesellschaft für Straßenverkehr 2018 ein Verkehrsgutachten erstellt, in dem auch die Einmündungssituation Mainburger Straße / General-von-Stein-Straße untersucht wurde. Aufgrund der zu erwartenden Verkehrsbelastung, die sich aus der Entwicklung des Gebiets des „Steinparks“ ergibt, ist lt. der vorgenannten Verkehrsuntersuchung der Einmündungsbereich Mainburger Straße / General-von-Stein-Straße weiter zu untersuchen. Dabei wurde eine Prognosebelastung 2030 zugrunde gelegt.

Im Bestand ist die Mainburger Straße vorfahrtsberechtigt, sodass der aus der General-von-Stein-Straße auf die Mainburger Straße ausfahrende Verkehr dem Hauptstrom Vorfahrt gewähren muss.

Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens auf der Mainburger Straße ist es für die ausfahrenden Fahrzeuge schwierig, im südwärts fahrenden Hauptstrom Zeitlücken finden, vor allem in den Morgen- und Nachmittagsspitzenstunden.

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (3.) vom 8. Juli 2020

Beschreibung der Varianten

Um den Einmündungsbereich der Mainburger Straße / General-von-Stein-Straße auch in Zukunft leistungsfähig zu gestalten, wurden als Lösungsvorschläge aus der damaligen Verkehrsuntersuchung und der Diskussionen im Ausschuss für Planen, Bauen und Umwelt auch eine Knotenpunktform für einen „Kreisverkehr“ sowie eine „Lichtsignalanlage (LSA)“ untersucht.

Die beiden Planungsvarianten stellen sich wie folgt dar:

1.1 Variante 1: Kreisverkehr (Anlage 2)

Da unmittelbar neben der Einmündung der General-von-Stein-Straße auf die Mainburger Straße auch die Lankesbergstraße in der Zufahrt der General-von-Stein-Straße endet, bietet sich eine Neugestaltung des Knotenpunktbereichs in Form eines vierarmigen Kreisverkehrs an. Besonderheit eines Kreisverkehrs ist, dass der Mittelpunkt möglichst nah am Schnittpunkt der Achsen der Knotenpunktarme liegen sollte.

Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten und den vorhandenen baulichen Zwängen ist dies nicht vollumfänglich gegeben. Die Zu- und -Ausfahrten des Knotenpunkts der Mainburger Straße treffen die Kreisfahrbahn nicht direkt senkrecht. Insbesondere die südliche Knotenpunktzufahrt verläuft eher tangential. Dies ist jedoch der vorhandenen Bebauung geschuldet. Eine Verschiebung würde in das vorhandene bebaute Grundstück eingreifen.

Geometrisch weist der Kreisverkehr einen richtlinienkonformen Außendurchmesser von 35 m und eine Breite des Kreisrings von 7 m auf. Die Fahrstreifenbreiten der Mainburger Straße sind mit einer Breite von bis zu 4,50 m, größer, als die Richtlinie vorgibt. Die Zu- und Ausfahrt der General-von-Stein-Straße verfügen jeweils über eine Breite von 3,85 m. Diese Breite resultiert aus den notwendigen Schleppkurven. In den drei Hauptzufahrten des Kreisverkehrs sind Fahrbahnteiler vorgesehen, um eine Querungsmöglichkeit für Fußgänger und Radfahrer zu gewährleisten. Diese Überquerungsstellen für Radfahrer sind gemäß den Vorgaben für Kreisverkehrsplätze etwa 4,0 m vom Außendurchmesser des Kreises abgesetzt, für Fußgänger etwa 6,0 m.

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (3.) vom 8. Juli 2020

Insgesamt soll die Führung des Radverkehrs auf umlaufenden Radwegen mit einer Breite von 1,60 m erfolgen. Im Bereich der südlichen Zufahrt der Mainburger Straße und der Zufahrt Lankesbergstraße ist dies aufgrund von örtlichen Zwängen und geringen Breiten nicht möglich, sodass hier eine Ausweisung eines Gehwegs mit dem Zusatz „Radfahrer frei“ zu versehen ist. Dem Radverkehr wird dann die Möglichkeit gegeben, vor der Zufahrt in den Kreisverkehr auf den mit Bordstein abgegrenzten Gehweg und nach der Querung der Einmündung Lankesbergstraße auf einen separat um den Kreisverkehr verlaufenden Radweg zu fahren. Das Ausfahren des Radverkehrs aus den Radwegen um den Kreisverkehr erfolgt nach ca. 10 m baulicher Führung, geschützt hinter einer ca. 10 m langen, durchgezogenen Markierung in einen weitere 10 m auslaufenden Schutzstreifen auf der Fahrbahn. Die Führung der Fußgänger erfolgt über die Fahrbahnteiler. Aufstellbereiche für den Fußgängerverkehr sind unmittelbar am Fahrbahnrand mit einer Breite von mindestens 2,0 m vorgesehen. Überall dort, wo es die örtlichen Gegebenheiten ermöglichen, weist der Gehweg eine Breite von 2,5 m auf.

Für die Ausführung dieser Variante müssen zwei Bestandsbäume in der Mittelinsel, ein Baum in der nördlichen Dreiecksinsel sowie ein Baum nordöstlich des freilaufenden Rechtsabbiegers in die Mainburger Straße gefällt werden.

Die geschätzten Baukosten für diese Variante des Einmündungsbereiches betragen ca. 400.000 €. Darin sind keine Nebenkosten enthalten (Planung, Beleuchtung etc.).

1.2 Variante 2: Lichtsignalanlage (Anlage 4)

Der nördliche als auch der südliche Ast der Mainburger Straße erhalten neben den Geradeaus-Spuren jeweils eine signalisierte Rechts- bzw. Linksabbiegerspur in die General-von Stein-Straße. Sowohl der im Bestand vorhandene freilaufende Rechtsabbieger aus Süden kommend, als auch der freilaufende Rechtsabbieger aus der General-von-Stein-Straße auf die Mainburger Straße - nach Norden fahrend - soll aus Sicherheitsgründen entfallen. Der Einmündungsbereich wird so umgestaltet, dass zum Ausfahren aus der General-von-Stein-Straße jeweils eine Spur pro Richtung zur Verfügung steht. Die Spurbreite für den Rechtsabbieger beträgt 3,50 m, für den Linksabbieger 3,75 m. Die beiden Spuren werden baulich durch eine

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (3.) vom 8. Juli 2020

Querungsinsel von der Zufahrt in die General-von-Stein-Straße abgegrenzt. Die Zufahrt hat eine Breite von 4,75 m. Die Querungsinsel ermöglicht den Fußgänger*innen eine gesicherte Querung. Durch den Wegfall des freilaufenden Rechtsabbiegers sind größere Gehwegbreiten möglich, wodurch eine sichere Fußgängerführung erreicht werden kann. Eine Fußgängerquerung der Mainburger Straße ist nördlich der Einmündung General-von-Stein-Straße vorgesehen, um eine ausreichende Sicht des motorisierten Verkehrs auf den querenden Fußgängerverkehr beim Bergabfahren sicherzustellen. Im Süden könnten Fußgänger*innen bei höherer Geschwindigkeit aufgrund des Gefälles gegebenenfalls zu spät wahrgenommen werden.

Eine gesonderte Führung des Radverkehrs ist aus Platzgründen nicht möglich. Dieser soll, wie im Bestand, auch im Mischverkehr auf der Fahrbahn mitgeführt werden.

Für die Ausführung dieser Variante müssten zwei Bestandsbäume in der Mittelinsel gefällt werden.

Vier zusätzliche Baumpflanzungen sind im Bereich der großzügig zu gestaltenden Nordostseite des Knotenpunkts möglich.

Die geschätzten Baukosten für diese Variante des Einmündungsbereiches betragen ca. 500.000 €. Darin sind keine Nebenkosten enthalten (Planung, Beleuchtung, Signalanlage etc.).

Aufgrund des vorhandenen Gefälles am Einmündungsbereich Mainburger Straße / General-von-Stein-Straße und der damit verbundenen Schwierigkeiten, die sich für anfahrende Fahrzeuge - vor allem Schwerverkehr – ergeben, sowie den vermehrten, im Streckenzug Mainburger Straße bereits vorhandenen lichtsignalgesteuerten Knotenpunkten, wurde eine dritte Variante erstellt.

1.3 Variante 3: Nulllösung (Anlage 6)

Der Einmündungsbereich Mainburger Straße / General-von-Stein-Straße wird bei dieser Variante im Bestand belassen und die General-von-Stein-Straße an diesen Bestand angeschossen. Es muss kein Baum gefällt werden.

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (3.) vom 8. Juli 2020

Aufgrund des Baus der Schule mit 1.100 Schüler*innen und der damit verbundenen Fußgängerverkehre wird die Schulwegplanung so abgestimmt, dass eine Querung am Einmündungsbereich Mainburger Straße / General-von-Stein-Straße vermieden wird. Mit Querungsmöglichkeiten an der Veit-Adam-Straße sowie der vorhandenen Unterführung nördlich der General-von-Stein-Straße liegen entsprechende Alternativen vor.

Untervariante mit Fußgängerschutzanlage

Beim heutigen Ausbauzustand sind keine Fußgängerquerungen am Einmündungsbereich Mainburger Straße / General-von-Stein-Straße vorhanden und es liegt nach derzeitigen Erkenntnissen auch kein Bedarf vor.

Im Anbetracht der geplanten Schule mit 1.100 Schüler*innen könnte eine Überquerungsmöglichkeit für zu Fuß Gehende über die Mainburger Straße geschaffen werden. In der nördlichen Zufahrt der Mainburger Straße kann eine Fußgängerschutzanlage errichtet werden. Die zu Fuß Gehenden würden nur bei Anforderung Freigabe erhalten. Dabei ist das Ziel, dass die Steuerung sich der Fußgängerschutzanlage annähernde zu Fuß Gehende erkennt und diese ohne weitere Betätigung des Tasters eine Freigabe des Tasters der Furt erhalten. Aufgrund des sehr leistungsfähigen Verkehrsablaufes kann lt. der nachfolgend erläuterten Verkehrsuntersuchung durch PVT Planungsbüro für Verkehrstechnik Essen GmbH mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit davon ausgegangen werden, dass der Knotenpunkt auch mit einer Fußgängerschutzanlage leistungsfähig betrieben werden kann.

Diese Untervariante soll nur umgesetzt werden, wenn sich herausstellt, dass sich das Querungsaufkommen erhöht.

Bei dieser Variante müsste der Baum auf der nördlichen Dreiecksinsel gefällt werden, um eine Zuwegung zur Fußgängerschutzanlage zu bewerkstelligen.

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (3.) vom 8. Juli 2020

2. General-von-Stein-Straße im Abschnitt zwischen Mainburger Straße und Asamstraße (Anlage 3, 5 und 7)

Die General-von-Stein-Straße wird bis zur Asamstraße umgestaltet.

Im Verlauf der General-von-Stein-Straße wird im Abschnitt zwischen Weinmiller-Straße und Asamstraße eine Busschleife für die Schulbusse der zukünftigen Steinparkschule, die ca. 1.100 Schüler*innen beherbergen wird, gebaut.

Die vorhandene Bushaltestelle (Stadtbusse), sowohl auf der Nord- als auch auf der Südseite soll weiter nach Westen verschoben und barrierefrei ausgebaut werden.

Hierfür wird eine zusätzliche Querungsinsel für aussteigende und querende Fußgänger*innen unmittelbar östlich der Einmündung Weinmiller-Straße eingebaut.

Im Verlauf der General-von-Stein-Straße wird am Fahrbahnrand zwischen der Einmündung Sighartstraße und Asamstraße geparkt. Die Neugestaltung sieht bereichsweise bauliche Parkbuchten vor. Auf der Nordseite der General-von-Stein-Straße werden längslaufende, bauliche Kurzzeitparkplätze (Kiss-and-Ride-Bereich) vorgesehen, im Süden ebenfalls längsverlaufende Anwohnerparkplätze.

Der Baumbestand in der General-von-Stein-Straße ist aus fachlicher Sicht erhaltenswürdig, daher soll durch eine Verbreiterung des Baumgrabens in Richtung Norden um ca. 0,5 - 0,9 m den Bäumen mehr Wurzelraum geboten werden. Der Kreuzungsbereich Asamstraße erhält durch eine verkleinerte Querungsinsel eine deutlichere Fahrbahnführung und ermöglicht weiterhin seitliches Parken im südlichen Bereich der Asamstraße. Der sehr breite Gehwegbereich auf der südöstlichen Einmündung der Asamstraße wird mit einer Grünfläche versehen, um das Parken auf dem Gehweg zu verhindern.

Am Einmündungsbereich der Lankesbergstraße wird der vorhandene Baumgraben der General-von-Stein-Straße so verlängert, dass ein Queren an dieser Stelle vermieden wird. Ebenso wird deshalb die vorhandene gepflasterte Fläche in der Bauminsel rückgebaut und begrünt.

In der General-von-Stein-Straße soll ab der Lankesbergstraße eine Tempo-30-Zone angeordnet werden.

Die geschätzten Baukosten für diesen Abschnitt betragen ca. 1.000.000,-- €. Darin sind keine Nebenkosten enthalten (Planung, Beleuchtung etc.).

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (3.) vom 8. Juli 2020

3. Verkehrsuntersuchung

Das Verkehrsgutachten des Büros „Schlothauer & Wauer“ zum Bebauungsplan Nr. 144 „General-von-Stein-Kaserne“ vom Juni 2018 empfiehlt die Ertüchtigung des Knotenpunktes Mainburger Straße / General-von-Stein-Straße. Zudem hielt das Gutachten eine zusätzliche Linksabbiegespur von der General-von-Stein-Straße in die Weinmiller-Straße sowie in die Buswendeschleife für empfehlenswert.

Aufgrund der topographischen Gegebenheiten und der hohen Anzahl der bereits vorhandenen Lichtsignalanlagen sowie der baulichen Zwänge im Verlauf der General-von-Stein-Straße im Abschnitt zwischen Mainburger Straße und Asamstraße wurde anhand von Verkehrsgutachten durch PVT Planungsbüro für Verkehrstechnik Essen GmbH untersucht, ob es möglich ist, den Knotenpunkt Mainburger Straße / General-von-Stein-Straße im Bestand zu belassen und auch, ob auf die Linksabbiegespur in der General-von-Stein-Straße in die Weinmiller-Straße und die Buswendeanlage verzichtet werden kann.

Das Verkehrsgutachten des Büros „Schlothauer & Wauer“ ging bei den Untersuchungen von einer Festzeitsteuerung der Lichtsignalanlagen aus. Zwischenzeitlich wurde durch PVT die Makrosteuerung einer vollverkehrsabhängigen Lichtsignalanlage im Streckenzug geplant und eingebaut. Auf dieser Grundlage fand eine erneute Verkehrsuntersuchung sowie eine Simulation auf Basis der vorgelegten Planungen statt.

Ergebnis der Verkehrsuntersuchung

3.1 Knotenpunkt Mainburger Straße / General-von-Stein-Straße

Überprüfung der Leistungsfähigkeit nach HBS

In einem ersten Schritt wurde der Knotenpunkt Mainburger Straße / General-von-Stein-Straße als Einzelknoten betrachtet und der entsprechende Leistungsfähigkeitsnachweis nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) geführt.

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (3.) vom 8. Juli 2020

Der Knotenpunkt ist bei der Einzelknotenbetrachtung in der Morgenspitze nicht leistungsfähig. Die Zufahrt General-von-Stein-Straße erreicht die mangelhafte Qualitätsstufe E. Die Staulänge beträgt 78 Meter ($N_{95} = 13$ Fahrzeuge; N_{95} bedeutet: in 95 % der Zeit während des betrachteten Bemessungsintervalls ist der Stau kürzer als N_{95} Fahrzeuge).

Auch in der Nachmittagsspitzenstunde ist der Knotenpunkt bei der Einzelknotenbetrachtung nicht leistungsfähig. Die Zufahrt General-von-Stein-Straße wird mit der ungünstigen Qualitätsstufe F bewertet. Die Staulänge beträgt 468 Meter (78 Fahrzeuge).

Grundsätzlich gehen alle durchgeführten Berechnungen, die lichtsignalgeregelte Knotenpunkte betreffen, von Festzeitprogrammen aus.

Überprüfung der Leistungsfähigkeit durch mikroskopische Verkehrssimulation

Die Wechselwirkung der Lichtsignalanlagen untereinander werden außerdem im HBS nicht berücksichtigt (immer nur der Einzelknoten). Die Zusammenhänge können nur durch eine Simulation sichtbar gemacht werden. Es wurde daher eine mikroskopische Verkehrsflusssimulation erstellt, um Aussagen hinsichtlich der Leistungsfähigkeit des gesamten betrachteten Streckenabschnitts unter Berücksichtigung dieser Wechselwirkungen zu erhalten. Die Lichtsignalanlagen auf der Mainburger Straße wurden mit vollverkehrsabhängigen Programmen in der Simulation gesteuert.

Anhand einer mikroskopischen Simulation des Verkehrsablaufes konnte die Leistungsfähigkeit des vorgenannten Knotenpunktes auf der Grundlage der Verkehrsprognose 2035 nachgewiesen werden.

Grundsätzlich gehen alle durchgeführten Berechnungen, lichtsignalgeregelte Knotenpunkte betreffend, von Festzeitprogrammen aus. Da die Festzeitprogramme immer die Darstellung des ungünstigsten Verkehrsablaufs am Knotenpunkt sind, basieren auch verkehrsabhängig koordinierte Programme immer auf diesen ermittelten Festzeitprogrammen. Durch die Schaltung von verkehrsabhängig koordinierten Programmen können zusätzliche Leistungsfähigkeitsreserven von 10 bis 15 % aktiviert werden.

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (3.) vom 8. Juli 2020

Die mikroskopische Verkehrsflusssimulation hat gezeigt, dass der heutige Ausbauzustand des Knotenpunktes Mainburger Straße / General-von-Stein-Straße auch mit der Prognosebelastung 2035 leistungsfähig ist.

Die Verkehrsteilnehmer auf der Mainburger Straße erreichen in allen Spitzenstunden die sehr gute Qualitätsstufe A. Die Zufahrt Mainburger Straße wird morgens mit der befriedigenden Qualitätsstufe C und nachmittags mit der ausreichenden Qualitätsstufe D bewertet. Die Rückstauanalyse zeigt, dass keine nennenswerten Rückstaulängen vorhanden sind. Es sind Kapazitätsreserven vorhanden. Auch die Tiefgaragenzufahrt auf der General-von-Stein-Straße hat keine negativen Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit.

3.2 General-von-Stein-Straße zwischen Mainburger Straße und Asamstraße
Überprüfung der Leistungsfähigkeit nach HBS

Die Leistungsfähigkeitsberechnungen des Knotenpunktes General-von-Stein-Straße / Weinmiller-Straße für die Morgen- und Nachmittagsspitzenstunde zeigen, dass der Knotenpunkt auch ohne eine Linksabbiegespur in die Weinmiller-Straße sehr leistungsfähig betrieben werden kann. Auch ist der Knotenpunkt General-von-Stein-Straße / Buswende ohne eine eigene Linksabbiegespur in die Buswende sehr leistungsfähig. Es sind keine nennenswerten Rückstaulängen vorhanden. Auf der General-von Stein-Straße sind jeweils vor dem Fußgängerüberweg Bushaltestellen vorgesehen. Aufgrund der Leistungsfähigkeitsberechnungen ist abzuleiten, dass die Lage der Bushaltestellen die Leistungsfähigkeit nicht beeinträchtigen wird.

Überprüfung der Leistungsfähigkeit durch mikroskopische Verkehrssimulation

Die Simulation hat diese Berechnungen aufgrund der günstigeren Ausgangsparameter logischerweise bestätigt.

4. Variantenentscheidung im Bereich des Knotenpunkts

Aufgrund der vorgenannten Ergebnisse aus der mikroskopischen Verkehrssimulation im Rahmen der Detailplanung des Einmündungsbereiches Mainburger Straße /

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (3.) vom 8. Juli 2020

General-von-Stein-Straße wird vorgeschlagen, die Variante 3 „Nulllösung“, die ein Belassen des Einmündungsbereiches wie im Bestand vorsieht, weiter zu verfolgen. Sollte sich herausstellen, dass zukünftig ein Queren an dieser Stelle erfolgt, kann gemäß den Leistungsreserven, entsprechend der Mikrosimulation, eine Fußgängerschutzanlage nachgerüstet werden.

Beschluss-Nr. 18/3a

Anwesend: 14 Für: 14 Gegen: 0 den Beschluss

- a) Der Variante „Nulllösung“ am Knotenpunkt Mainburger Straße / General-von-Stein-Straße wird zugestimmt.
- b) Die Verwaltung wird beauftragt, den Bauentwurf der General-von-Stein-Straße im Abschnitt Lankesbergstraße bis zur Asamstraße auf der Grundlage der Anlage 7 der Beschlussvorlage weiter voranzutreiben und den Bauentwurf mit den Projektkosten im Ausschuss für Planen, Bauen und Umwelt vorzustellen.

**TOP 3 Machbarkeitsstudie Experimenteller Wohnungsbau Obere
Pfalzgrafstraße
- Beschluss
Anwesend: 12**

Anlass der Planung

Im Jahr 2005 ermittelte die Wohnungsbestandsstudie der Stadt Handlungsbedarf für eine städtebauliche Neuordnung des Wohngebiets an der Oberen Pfalzgrafstraße/ Am Stengerbach für den geförderten Wohnungsbau. Ein durchgängiger Grünzug entlang des Angerbachs mit einem begleitenden Fuß- und Radweg sollte, wie im FNP dargestellt, in der künftigen Planung Berücksichtigung finden.

Unter dem Gesichtspunkt „Stadtteilsanierung und Kooperationsprojekt Baugenossenschaft“ im Stadtentwicklungsplan wurde das Gebiet an der Oberen Pfalzgrafstraße/ Am Stengerbach im STEP 2030 aufgenommen.

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (3.) vom 8. Juli 2020

Mit Schreiben vom 31.10.2017 wurde von der SPD- Fraktion ein Antrag auf Bereitstellung von Haushaltsmitteln für die Überplanung des Wohngebietes Obere Pfalzgrafstraße/ Am Angerbach/ Am Stengerbach gestellt, da die im bezeichneten Gebiet gelegenen Wohngebäude nicht mehr den bestehenden Wohnstandards entsprechen. Es wurde beantragt, die im Eigentum der Stadt Freising befindlichen Gebäude zu erneuern. Im Rahmen der Überplanung sollte geprüft werden, inwieweit eine Nachverdichtung im Gebiet möglich ist und ob auch Formen des genossenschaftlichen Bauens und des Mehrgenerationen-Wohnens umgesetzt werden können.

Im Rahmen der verwaltungsinternen Arbeitsgruppe „SOKO-Wohnen“ wurde vereinbart, eine Machbarkeitsstudie zu erarbeiten. Im Sinne einer zeitnahen Umsetzung sollte untersucht werden, ob und wie eine sich gem. § 34 BauGB in das Gebiet einfügende Planung möglich ist.

Da sich die zu untersuchenden Grundstücke im Eigentum der Stadt Freising befinden, besteht prinzipiell die Möglichkeit, eine Förderung durch das Kommunale Wohnungsbauförderprogramm KommWFP zu beantragen.

Im Dezember 2019 lobte das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr im Sinne der Umweltinitiative Stadt, Klima, Natur ein Modellvorhaben im Experimentellen Wohnungsbau zum Thema „Klimaanpassung im Wohnungsbau, bauen und leben mit dem Klimawandel – Neue Anforderungen an Wohngebäude und Freiflächen“ aus. Damit soll in der Planung auf die Herausforderungen des Klimawandels eingegangen werden.

Die Stadt Freising hat im Mai 2020 ihr Interesse an der Teilnahme bekundet. Im Falle eines Zuschlages durch die Regierung von Oberbayern ist mit einer Förderung eines Realisierungswettbewerbs bis zu 80% zu rechnen. Die Durchführung des Wettbewerbs ist Fördervoraussetzung.

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (3.) vom 8. Juli 2020

Grundlagen der Planung

Lage des Gebietes und Erschließung

Das Planungsgebiet liegt südlich der Isarauen. Im Norden wird das Gebiet durch die Isarstraße, im Osten und Südosten durch den Angerbach begrenzt. Den südlichen Siedlungsrand bildet die nördliche Grundstücksgrenze der Bebauung entlang der Erdinger Straße. Im Südwesten grenzt der Betrachtungsraum an die freifinanzierte Wohnbebauung entlang der Oberen Pfalzgrafstraße, im Nordwesten an das Grundstück des Isarhotels (s. Anlage 1, Luftbild).

Von der Erdinger Straße im Süden erreicht man das Gebiet über die Obere Pfalzgrafstraße im Südwesten und über die Straße Am Angerbach im Südosten. Von Norden ist das Gebiet von der Isarstraße nur für Fußgänger und Radfahrer erschlossen.

Die Korbinianbrücke am nordwestlichen Ende der Erdinger Straße stellt für Fußgänger und Radfahrer die Verbindung zur ca. 1,6 km entfernten Innenstadt von Freising bzw. zum ca. 1,3 km entfernten Bahnhof her.

In der Isarstraße sind in einer Entfernung von ca. 200 m Bushaltestellen vorhanden, die den Planungsbereich mit dem Bahnhof und der Freisinger Innenstadt verbinden.

Bestand

Im Umgriffsbereich des Untersuchungsgebiets Obere Pfalzgrafstraße/ Am Stengerbach befinden sich u.a. acht bebaubare Grundstücke im Eigentum der Stadt Freising, von denen fünf mit Wohngebäuden in einem stark sanierungsbedürftigen Zustand überbaut sind. Die anderen drei Grundstücke sind frei von einer Bebauung und stehen einer Neubebauung zur Verfügung.

In den Betrachtungsbereich wurde im Südwesten auch ein Gebäude der GWOS, welches ebenfalls zur Nutzung dem geförderten Wohnungsbau dient, einbezogen. Die Gebäude sind in ihrem jetzigen Zustand nur noch teilweise bewohnbar und entsprechen nicht dem heutigen Wohnstandard. In den 3-4 geschossigen Gebäuderiegeln mit Satteldach befinden sich 68 sozial geförderte Wohnungen. Der Bestand weist eine hohe Anzahl kleiner Wohnungen aus.

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (3.) vom 8. Juli 2020

Das zu untersuchende Gebiet besteht ganz oder in Teilen aus den Flurstücken: 1961, 1962, 1962/2, 1963, 1963/4, 1963/5, 1963/6, 1963/7, 1963/8, 1963/9, 1963/10, 1963/11, 1963/12, 1963/17, 1989/4. Die Größe des Umgriffs beträgt rd. 1,8 ha.

Ziel und Zweck der Planungsstudie

Durch eine städtebauliche Neuordnung soll eine zeitgemäße und qualitätsvolle Neubebauung des Areals mit ca. 100 Wohnungen, unter Berücksichtigung eines durchgehenden Grünzugs entlang des Angerbachs mit einem begleitenden Fuß- und Radweg, geschaffen werden.

Eine Realisierung in Bauabschnitten ist angestrebt.

Grundlage für die Machbarkeitsstudie ist der dem Bestand angepasste Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 107b – Nördlich Erdinger Straße mit Datum vom 04.09.2007, der neben einer Neustrukturierung der Erdinger Straße für den Bereich Obere Pfalzgrafstraße/ Am Stengerbach eine 3-geschossige Zeilenbebauung und an der Isarstraße eine 4-geschossige Lärmschutzbebauung vorsieht. Das Bebauungsplanverfahren kann auf Grund von widerstreitenden Eigentümerinteressen an der Erdinger Straße nicht weiterverfolgt werden.

Die Planung soll einen verträglichen Wohnungsmix für bezahlbaren und geförderten Wohnungsbau vorsehen.

Gemäß der 1. Änderung der Stellplatz- und Garagenverordnung der Stadt Freising (Stand 23.06.2017) kann der Stellplatzschlüssel von 0,75 angewendet werden.

Auch für Genossenschaften mit einem Anteil von mind. 30% für EOF-Wohnungen sind Gebäude vorzusehen, Generationenwohnen soll möglich sein.

Mit der Planung soll eine Modellsiedlung für stadtnahes, familienfreundliches, nachhaltiges und ökologisches Leben und Bauen entwickelt und für die Bewohner langfristig ein qualitätsvolles Wohnquartier geschaffen werden. Entsprechend sind die vorhandenen Naturraumflächen mit dem wertvollen Baumbestand zu schützen

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (3.) vom 8. Juli 2020

und im Zusammenhang mit den Gebäuden so zu entwickeln, dass am Ort attraktive und gut nutzbare Grünflächen entstehen.

Den Klimaentwicklungen entsprechend sollen Luftschneisen berücksichtigt werden.

Inhalt der Planungsstudie

1. Planungskonzepte

Das Büro Ebe | Ausfelder | Partner, München wurde mit der Erarbeitung einer Planungsstudie zum Standort Obere Pfalzgrafstraße nach einem Bieterverfahren beauftragt.

Im Rahmen der Bearbeitung sollte geprüft werden, inwiefern gem. § 34 BauGB durch Sanierung, Erweiterung und Nachverdichtung der Bestand bzw. die vorhandene städtebauliche Struktur weitestgehend übernommen und für eine breite Bewohnerschaft als attraktiver Wohnstandort zur Verfügung gestellt werden kann. Zusätzlich wurde alternativ untersucht, welche Ergebnisse im Sinne einer höheren Anzahl von Wohneinheiten zur Unterbringung von mehr Menschen im Gebiet durch ein Bebauungsplanverfahren gem. § 30 BauGB erzielt werden könnte.

Die Untersuchung unterscheidet zwei Studien mit jeweils zwei Varianten, bei denen Wirtschaftlichkeit und Klimaschutz in die Planung einfließen. Dabei werden neben den bebauten auch die derzeit freien städtischen Grundstücke in die Planungsüberlegungen einbezogen. Alle Gebäude im Umgriffsbereich können zeitlich unabhängig voneinander errichtet werden.

Variantenstudie 1: Bestandsumbau und Neubau im Rahmen des § 34 BauGB

a) Bestandsumbau und Neubau

Es wird davon ausgegangen, dass die Bestandsbauten ertüchtigt werden können. Eine Weiterentwicklung und Nachverdichtung des Areals ist möglich.

b) Neubau

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (3.) vom 8. Juli 2020

Auch mit Zeilenbauten können attraktive spannungsvolle Außenanlagen entstehen.

Variantenstudie 2: Verdichtung des Bestands bzw. verdichteter Neubau nach § 30 BauGB

- c) Verdichtung des Bestandes durch Um- und Neubau
Dem Bestand sollen Erweiterungen durch Anbauten hinzugefügt werden.
- d) Neubau und Verdichtung
Bei einer Neubebauung kann der bestehende Abstand der Zeilenbebauung verringert und so ein weiteres Gebäude eingefügt werden.

Beide Untersuchungsvarianten beinhalten

- eine 4 geschossige Bebauung mit einer Grundrissorientierung nach Süden entlang der Isarstraße, um den Lärm von der Straße abzuschotten,
- den Bau einer Quartiersgarage mit Energiezentrale, mit Sonderwohnen im Dachgeschoß
- eine Neubebauung mit Geschosswohnungsbau auf den freien Grundstücken,
- eine Verdichtung durch Aufstockung einiger Gebäude am Rand des Untersuchungsgebiets
- den Verzicht von Eingriffen in das hoch anstehende Grundwasser.

2. Klimaschutz und Mobilität

Bei der Neuordnung des Gebietes sollen die Ziele des Klimaschutzkonzepts der Stadt Freising berücksichtigt werden, um gem. der Maßnahme 15 der Freisinger Klimaoffensive „Klimaneutrales Baugebiet“ ein beispielgebendes Projekt umzusetzen.

3. Zusammenfassung

Der Planung wurden die Wohnraumförderrichtlinien der Bayerischen Staatsregierung zu Grunde gelegt.

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (3.) vom 8. Juli 2020

Bei beiden Varianten ist es möglich, die Realisierung der Planung in Bauabschnitten umzusetzen.

Die Sanierung des Bestandes lässt entsprechend der bestehenden Bebauungsstruktur weiterhin einen hohen Anteil an kleineren Wohnungen zu. Aussagen darüber, inwieweit es möglich ist, größere Wohneinheiten durch das Zusammenschalten kleinerer Wohnungen zu erhalten, können nach einer sondierenden Bauteiluntersuchung getroffen werden.

Durch die Neubauten auf den freien Grundstücken oder Sonderwohnungen auf dem Parkhaus können jedoch größere Wohneinheiten für Familien geschaffen werden. Abgesehen von den unterschiedlichen Wohnungsgemengen können beide Varianten zu einem guten Ergebnis führen. Das Kernziel der Studie, neben Planungsqualität und Ökonomie vor allem auch die ökologischen Werte und soziale Nachhaltigkeit zu verfolgen, kann in allen aufgezeigten Varianten erreicht werden.

Eine zeitnahe Umsetzung ist mit einer Planung im Bestand nach § 34 BauGB gut zu erreichen, da auf ein komplexes Bebauungsplanverfahren verzichtet werden kann.

Weiteres Vorgehen

Aus Sicht der Stadtplanung soll Variante 1 weiterverfolgt werden. Die Bausondierungen im Bestand sind durchzuführen.

Sofern die Stadt Freising als Teilnehmer für das Modellvorhaben ausgewählt wird, wird ein Realisierungswettbewerb ausgelobt, da dieser die Voraussetzung für die Teilnahme an dem Programm darstellt.

Beschluss-Nr. 19/3a

Anwesend: 12 Für: 12 Gegen: 0 den Beschluss

Der Bericht zur Planungsstudie dient zur Kenntnis, mit dem weiteren Vorgehen besteht Einverständnis.

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (3.) vom 8. Juli 2020

Die Entscheidung des Bayerisches Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr wird dem Ausschuss für Planen, Bauen und Umwelt zeitnah übermittelt.

TOP 4 Zertifizierung Fahrradfreundliche Kommune
- Beschluss
Anwesend: 13

Im Dezember 2014 hatte die Stadt Freising den Beitritt zur „Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e.V.“ (AGFK) beantragt, mit dem Ziel die Radverkehrsförderung zu stärken und sich dabei die Unterstützung einer allgemein anerkannten und kompetenten Institution zu sichern.

Im Frühjahr 2016 fand die Vorbereitung zur Aufnahme in die AGFK statt. Im Rahmen der Befahrung mit zwei Vertretern der AGFK, jeweils einem Vertreter des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs e.V. (ADFC) sowie einem Vertreter der Obersten Baubehörde, wurden die bisherigen Bemühungen der Stadt Freising in Bezug auf die Fahrradfreundlichkeit bewertet. Positive wie negative Aspekte wurden seitens der Bewertungskommission benannt und in einem Protokoll entsprechend festgehalten (siehe Anhang). Am 1. Juli 2016 wurde die Stadt Freising schließlich offiziell in die AGFK als Mitglied aufgenommen. Eine Überprüfung der Fortschritte bezüglich der Radverkehrsförderung erfolgt ca. 4 Jahre nach Aufnahme in die AGFK. Im Rahmen einer öffentlichkeitswirksamen „Hauptbereitung“ werden dann die erkennbaren Fortschritte bewertet. Hauptaugenmerk der Bewertung sind die im Kriterienkatalog rot gekennzeichneten Aspekte (s. „Aufnahmekriterien der AGFK Bayern e.V.“ im Anhang). Nach einer erfolgreichen Hauptbereitung schlägt die AGFK Bayern dem bayerischen Staatsministerium des Inneren, für Wohnen, Bau und Verkehr die Auszeichnung als „Fahrradfreundliche Kommune in Bayern“ vor. Die Auszeichnung signalisiert nicht nur eine fahrradfreundliche Atmosphäre, sondern zeugt zugleich von einer gewissen Lebensqualität vor Ort. Sie ist ein deutliches Marken- und Qualitätszeichen und wird vom Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr verliehen.

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (3.) vom 8. Juli 2020

Die Hauptbereisung zur Zertifizierung der Stadt Freising als „Fahrradfreundliche Kommune“ findet am 26. Oktober 2020 statt. Um im Herbst Aussicht auf die Zertifizierung als „Fahrradfreundliche Kommune“ zu haben sind neben den vielen angestoßenen konzeptionellen und planerischen Maßnahmen sowie den Maßnahmen Bereich der Öffentlichkeitsarbeit, die bereits von der AGFK benannten Missstände in Form von konkreten Umsetzungsmaßnahmen anzugehen.

Einige im Stadtbild sichtbare positive Verbesserungen für den Radverkehr sind zudem zentral, um die Freisinger Bürgerinnen und Bürger inhaltlich entsprechend mitzunehmen und der anstehenden Zertifizierung dadurch auch eine öffentlich sichtbare „Legitimierung“ zu geben. Im Hintergrund laufen bereits zahlreiche Planungen und Konzepte für die Radverkehrsförderung, solange diese jedoch nicht im Stadtbild sichtbar sind, werden diese in der Bürgerschaft - trotz entsprechender Öffentlichkeitsarbeit- nur in begrenztem Umfang wahrgenommen.

Um bis zur anstehenden Zertifizierung noch konkrete Umsetzungsmaßnahmen zur Radverkehrsförderung „auf die Straße zu bringen“, wurde seitens der Verwaltung im Rahmen von zwei internen Abstimmungsrunden ein kurzfristig umzusetzender Maßnahmenkatalog entwickelt. Dieser wurde anschließend in der Sitzung des Runden Radltisches am 16. Juni 2020 vorgestellt und abgestimmt.

Der Maßnahmenkatalog, den Sie ebenfalls im Anhang zu diesem Beschluss finden, erhält Maßnahmen aus folgenden Bereichen

- 1) Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht
- 2) Durchlässigkeit von Sackgassen
- 3) Umlaufsperrern und Poller
- 4) Fahrradstraßen im Haupttroutennetz
- 5) Wegweisende Beschilderung
- 6) Winterdienst Radrouten
- 7) Baustellenmanagement

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (3.) vom 8. Juli 2020

- 8) Grünpfeil Radverkehr
- 9) Markierungen/ Aufstellflächen/ Piktogramme
- 10) Sonstiges

Die Aspekte 1), 4) und 8) bedürfen einer straßenverkehrs- und sicherheitsrechtlichen Beurteilung. Der Vorschlag zur Umsetzbarkeit dieser Maßnahmen ist somit vorbehaltlich der straßenverkehrs- und sicherheitsrechtlichen Beurteilung zu sehen. Die Beurteilung soll am 6. Juli 2020 im Rahmen einer „kleinen Verkehrsschau“ unter Beteiligung von Amt 32, Amt 62, Amt 64, Amt 61, Referat 7 und den Verkehrssachbearbeitern der Polizei stattfinden. Eine frühere Durchführung der Verkehrsschau war aus zeitlichen Gründen leider nicht möglich. Auf Grund der zeitlichen Dringlichkeit der Umsetzung der Maßnahmen wurde dennoch an der Ausschusssitzung vom 8. Juli festgehalten.

Es wird daher explizit darauf hingewiesen, dass die straßenverkehrs- und sicherheitsrechtliche Beurteilung der Maßnahmen zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Beschlussvorschlags noch ausstehend ist. Mit etwaigen Änderungen am Maßnahmenkatalog bis zum Sitzungstermin ist zu rechnen.

Am Sitzungstermin wird über die Erkenntnisse aus der Verkehrsschau berichtet und ggf. entsprechend Stellung genommen. Durch die Verkehrsschau identifizierte straßenverkehrs- und sicherheitsrechtliche notwendige Änderungen der Maßnahmen werden kurzfristig in den Maßnahmenkatalog eingearbeitet und für die Sitzung als Tischvorlage vorbereitet.

Die Kosten für die Umsetzung der Maßnahmen werden grob auf ca. 40.000 Euro geschätzt. Ein Viertel der Kosten (ca. 10.000 €) wurden dabei für die Maßnahme 10.8 „Wippenhauser Straße“ angesetzt. Für die Umsetzung der Maßnahmen stehen Mittel auf der Haushaltsstelle 1.6386.9503 zur Verfügung.

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (3.) vom 8. Juli 2020

Beschluss-Nr. 20/3a

Anwesend: 13 Für: 12 Gegen: 1 den Beschluss

- 1) Mit dem seitens der Verwaltung erarbeiteten Maßnahmenkatalog zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur besteht Einverständnis. Auf Grundlage der Ergebnisse der Verkehrsschau am 6. Juli 2020 (siehe beigefügtes Protokoll) wird beschlossen die „Kulturstraße“ und die „Alte Poststraße“ als Fahrradstraßen sowie die jetzige Tempo 30-Zone „Zur Schwabenu“ als Fahrradzone auszuweisen und entsprechend verkehrsrechtlich anzuordnen. Die Verwaltung wird beauftragt den Maßnahmenkatalog spätestens bis zur Hauptbereisung durch die AGFK Bayern e.V. am 26. Oktober 2020 umzusetzen.

- 2) Die Verwaltung wird beauftragt weitere Planungsgrundlagen zu erarbeiten unter welchen Voraussetzungen zukünftig auch im „Rabenweg“ und der „Gartenstraße“ die Einrichtung von Fahrradstraßen realisierbar wäre. Die Planungen sollen dem Ausschuss erneut vorgestellt werden.

TOP 5 Bauantrag S-2020-56
Umnutzung des Hotels „Zur Gred“ zu einem Arbeiterwohnheim,
befristet auf 5 Jahre auf dem Grundstück Bahnhofstraße 8,
Flst. 40 Gemarkung Freising
Anwesend: 13

Beantragt wird die befristete Nutzung des Gebäudes als Arbeiterwohnheim in Form einer Beherbergungsstätte. Bisher wurde das Gebäude als Hotel mit einer Gastronomie genutzt.

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (3.) vom 8. Juli 2020

Bauplanungsrecht

Das Vorhaben liegt innerhalb eines im Zusammenhang bebauten Ortsteils und nicht im Geltungsbereich eines Bebauungsplans. Die bauplanungsrechtliche Zulässigkeit richtet sich nach § 34 Abs. 1 BauGB.

Die Art (Beherbergungsstätte) und das Maß der baulichen Nutzung bleiben wie Bestand und sind bauplanungsrechtlich zulässig.

Sanierungssatzung

Das Vorhaben liegt innerhalb des Sanierungsgebiet II Altstadt und bedarf einer selbstständigen Genehmigung im Sinne § 145 BauGB die mit der Baugenehmigung zu erteilen ist.

Durch die Nutzungsänderung werden die Belange der förmlich festgelegten Sanierungssatzung der Stadt Freising berührt.

Grundsatz einer Sanierungssatzung ist das kommunale Entgegenwirken von städtebaulichen Missständen um daraus einen Mehrwert für Stadt und Bewohner zu ziehen. Die Ziele, die in der Begründung zu einer Sanierungssatzung festgelegt werden, müssen sich dabei jedoch fortentwickeln können, um auf sich verändernde Situationen einwirken zu können bzw. um die bestehenden Sanierungsziele zu stärken - dies kann z.B. durch Feinuntersuchungen begleitet werden.

Es ist somit wichtig die Rahmenbedingungen fortzuschreiben um somit die Ziele weiter zu konkretisieren. Dieses Vorgehen wird durch ständige Rechtsprechung gestärkt und ist vom Gesetzgeber ebenso gewollt, so dass neben der Sanierungssatzung für die Stadt Freising auch die auf der Sanierungssatzung aufbauenden Feinuntersuchungen und Satzungen innerhalb des festgesetzten

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (3.) vom 8. Juli 2020

Sanierungsgebiets bei der Beurteilung einer Genehmigung nach § 145 BauGB zu beachten sind.

Im förmlich festgelegten Sanierungsgebiet II Altstadt der Stadt Freising muss zur Beurteilung eines Bauvorhabens somit neben den Sanierungszielen auch das auf der Sanierungssatzung begründete Integrierte-Innenstadt-Entwicklungskonzept, die Gestaltungssatzung, das Kommunale Denkmalkonzept sowie das Einzelhandelsentwicklungskonzept Beachtung finden.

Für das Vorhaben ergeben sich aus den verschiedenen Beurteilungsgrundlagen folgende Sanierungsziele:

- Verbesserung der Baustruktur und äußeren Gestalt der historisch und städtebaulich wichtigen Gebäude
- Erhaltung der Nutzungsvielfalt, der Mischung von Wohnen und Arbeiten
- Erweiterung der zentralen Einkaufsstätten im Altstadtbereich vor allem in den Erdgeschosszonen
- Stärkung der zentralen Funktion der Altstadt durch verstärkte Ansiedlung von öffentlichen und privaten Dienstleistungen und Einrichtungen des spezialisierten Einzelhandels (Erdgeschoss) in kleinen altstadtverträglichen Einheiten
- Erhaltung und Schutz der Baudenkmäler und aller wertvollen Gebäude und Gebäudeteile
- Renovierung oder Modernisierung von nicht mehr voll funktionsfähigen Wohn- und Gewerbegebäuden
- Nutzung der Gebäude entsprechend ihrem historischen und baukünstlerischen Wert

Der Beherbergungsbetrieb an sich entspricht der gewollten Nutzung für dieses Gebäude, jedoch werden durch den Entfall der erdgeschossigen Gastronomie die Sanierungsziele derart negativ tangiert, dass sie den Zielen und Zwecken der Sanierung zuwiderlaufen würden und somit die komplette Umnutzung grundsätzlich nicht der Sanierungssatzung entspricht.

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (3.) vom 8. Juli 2020

Jedoch ist die Umnutzung antragsgegenständlich auf 5 Jahre befristet - dies spiegelt den Zeitraum zur Umsetzung der Innenstadtkonzeption mit der Neugestaltung Innenstadt in der Bahnhofstraße bis zurzeit 2024/25 wieder. Weiter wirkt sich ein Leerstand schwerwiegend auf das Geviert aus und da lediglich leicht reversible Einbauten antragsgegenständlich sind, kann unter dieser speziellen Voraussetzung nach § 145 Abs. 4 Satz 1 BauGB eine befristete Genehmigung erteilt werden, da eine Fortführung der Umnutzung unter den vorliegenden Voraussetzungen nicht mehr genehmigt werden könnte.

Denkmalschutz

Das Gebäude ist ein Einzelbaudenkmal i.S.d. Art. 1 Abs. 2 Satz 1 BayDSchG und wird wie folgt in der Denkmalliste (D-1-78-124-17) beschrieben:

„Gasthaus, stattlicher dreigeschossiger Mansarddachbau in Ecklage mit geschweiftem Ziergiebel, Eckturm und Putzgliederung, in barockisierender Formensprache, nach Plänen von Baumeister Heinrich Lang, 1897 über älterem Kern aufgestockt und umgebaut.“

Durch das Landesamt für Denkmalpflege wird dem Vorhaben zugestimmt

Bauordnungsrecht

PKW-Stellplätze

Nach der Garagen- und Stellplatzsatzung Stadt Freising ergibt sich folgender Stellplatzbedarf für PKW nach Bestand:

84,35 m ²	Gastronomie	1,0 Stpl. / 10 m ²	8,44 Stpl.
30	Beherbergungszimmer	0,75 Stpl. / Zimmer	<u>22,50 Stpl.</u>
			30,94 Stpl.

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (3.) vom 8. Juli 2020

Nach der Garagen- und Stellplatzsatzung Stadt Freising ergibt sich folgender Stellplatzbedarf für PKW nach der Nutzungsänderung:

24	Beherbergungszimmer 0,75 Stpl. / Zimmer	18,00 Stpl.
----	---	-------------

Die zu erbringenden 18 Stellplätze werden durch den fiktiv vorhandenen Bestand nachgewiesen.

Fahrradabstellplätze

Nach der Abstellplatzordnung Stadt Freising ergibt sich folgender Abstellplatzbedarf für Fahrräder:

59	Beherbergungsbetten 1,0 Abpl./30	1,97 Abpl.
----	----------------------------------	------------

Zu erbringende Abstellplätze: 2

Alle zu erbringenden Fahrrad-Abstellplätze werden auf dem Grundstück nachgewiesen.

Beschluss-Nr. 21/3a

Anwesend: 13 Für: 4 Gegen: 9 den Beschluss

Dem Antrag auf Vertagung des Tagesordnungspunktes wird zugestimmt.

Beschluss-Nr. 22/3a

Anwesend: 13 Für: 7 Gegen:6 den Beschluss

Dem auf fünf Jahre befristeten Bauvorhaben wird zugestimmt.

Die Genehmigung nach § 145 Abs. 4 Satz 3 BauGB wird befristet auf fünf Jahre erteilt.

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (3.) vom 8. Juli 2020

TOP 6 Bauantrag E-2020-68
Neubau eines Bürogebäudes mit Werkstatt, Nebengebäude und
Tiefgarage auf dem Grundstück Clemensänger Ring,
Flst. 2287 Gemarkung Freising
Anwesend: 14

Zum Antrag steht hier der Neubau eines Bürogebäudes mit Tiefgarage, Werkstatt und Nebengebäuden.

Genutzt werden soll das Gebäude neben einer reinen Büronutzung als Prüflabor für Bauwerksuntersuchung und Materialprüfung.

Bauplanungsrecht

Das Vorhaben befindet sich im Umgriff des qualifizierten Bebauungsplans Nr. 71a „Clemensänger II Ost“. Die bauplanungsrechtliche Beurteilung erfolgt nach § 30 Abs. 1 BauGB.

Durch die geänderte Straßenplanung im Plangebiet ergibt sich eine entgegen der Festsetzungen neue Höhe der Oberkante über Normalnull (OK ü. NN) für das Gelände und daraus resultierend Abweichungen verschiedener Höhen wie Höhe OK ü. NN Gelände und Muldensohle, Aufschüttungen sowie maximale Oberkante des Gebäudes über dem Gelände.

Das Gelände ist auf eine Höhe von 444,10 m ü.NN festgesetzt. Gerechnet ab dieser Höhe dürfen Gebäude 8 m hoch sein, also bis zu einer Höhe von 452,10 m ü.NN.

Das antragsgegenständliche Gebäude ist nach geändertem Straßenniveau mit seinem höchsten Punkt, der Attika, bei 453,23 m ü.NN. Insgesamt überschreitet das Gebäude die festgesetzte Höhe 8,00 m um 1,13 m auf 9,13 m.

Die zu befreiende Geländeoberkante, Muldensohle, Aufschüttung sowie die Höhe des Gebäudes könnte bei einer abwägungsfehlerfreien Planung ebenso in diesem Plangebiet festgesetzt werden - die Befreiung wäre städtebaulich vertretbar. Die Grundzüge der Planung sind hier nicht berührt.

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (3.) vom 8. Juli 2020

Das Vorhaben wurde in der überbaubaren Grundstücksfläche so situiert, dass ein Vorplatz für das Gebäude sowie eine Hofsituation zum festgesetzten Fahrradweg entstehen kann. Durch den ungünstigen Zuschnitt der überbaubaren Grundstücksfläche und der Situierung kommt es im nordöstlichen Bereich zu einer Überschreitung der Baugrenze um circa 16 m² und der daraus resultierenden Überbauung der privaten begrünter Freifläche. Durch die zu befreiende Überschreitung der Baugrenze wird weder in die Abböschung noch in das Muldensystem eingegriffen - die Baugrenze hätte bei einer abwägungsfehlerfreien Planung auch wie zu befreien festgesetzt werden können. Die Grundzüge der Planung sind dabei nicht berührt, eine Befreiung ist städtebaulich vertretbar.

Entgegen den grünplanerischen Festsetzungen des Bebauungsplans sollen die zu pflanzenden Sträucher und der zu pflanzende Baum nach Norden Richtung Südtangente versetzt werden. Das ledigliche Verschieben der zu pflanzenden Sträucher und Bäume um circa 5 m nach Norden berührt nicht die Grundzüge der Planung und ist auch städtebaulich vertretbar.

Art der baulichen Nutzung

Im Bebauungsplan ist das Plangebiet als Gewerbegebiet festgesetzt.

Durch die Betriebsbeschreibung wird die Nutzung wie folgt beschrieben:

„Die ‚Firma‘ ist spezialisiert auf Bauwerksuntersuchung und Materialprüfung im Bauwesen. Überwiegend werden aus Bestandsbauwerken Proben entnommen, diese im eigenen Labor analysiert und basierend auf den Untersuchungsergebnissen ein Prüfbericht mit Beurteilung des Bauwerkszustands aus materialtechnischer Sicht erstellt. Diese Tätigkeit wird durch Ingenieure, Techniker und Baustoffprüfer erbracht. Der Ablauf ist so konzipiert, dass alle Mitarbeiter sowohl Arbeiten im Labor als auch im Büro selbst erbringen.“

Die Art der baulichen Nutzung Büro und Gewerbebetrieb (hier Prüflabor-Werkstatt) wären, wenn diese das Baugebiet nicht wesentlich stören, in dem festgesetzten Baugebiet -Gewerbegebiet- allgemein zulässig.

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (3.) vom 8. Juli 2020

Zur Klärung immissionsschutzrechtlicher Belange wurde das Landratsamt Freising -Immissionsschutzbehörde- pro forma beteiligt. Die Stellungnahme der Fachbehörde steht noch aus.

Grün- und Außenplanung

Durch das Vorhaben sollen 16 Bäume 1. Ordnung mit einem Stammumfang von 20-25 cm sowie in größerer Anzahl Sträucher mit 150-175 cm Höhe gepflanzt werden. Die Verkehrsanlagen werden wasserdurchlässig hergestellt.

Stellplätze

Nach der Garagen- und Stellplatzsatzung Stadt Freising ergibt sich folgender Stellplatzbedarf für PKW:

1406,50 m ²	Büro (wechselseitige Nutzung Prüflabor)	1,0
Stpl./40m ²	35,16 Stpl.	
Zu erbringende Stellplätze:	35	

Alle zu erbringenden PKW-Stellplätze werden auf dem Grundstück nachgewiesen.

Nach der Abstellplatzordnung Stadt Freising ergibt sich folgender Abstellplatzbedarf für Fahrräder:

1112,93 m ²	Büro (wechselseitige Nutzung Prüflabor)	1,0
Abpl./60m ²	18,54 Abpl.	
Zu erbringende Abstellplätze:	19	

Alle zu erbringenden Fahrrad-Abstellplätze werden auf dem Grundstück nachgewiesen.

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (3.) vom 8. Juli 2020

Beschluss-Nr. 23/3a

Anwesend: 14 Für: 14 Gegen: 0 den Beschluss

Dem Bauantrag wird zugestimmt.

Eine Befreiung von

- der Höhe OK ü.NN Gelände (von 444,10 m ü.NN auf 444,94 m ü.NN)
- der Höhe UK ü.NN Muldensohle (von 443,20 m ü.NN auf 443,80 m ü.NN)
- der maximalen Oberkante Gebäude über Gelände (von 8,00 m auf 9,13 m)
- der Überbauung der Baugrenze nach Nordwesten um circa 16 m²
- der Überbauung der privaten begrünten Freifläche nach Nordwesten um circa 16 m²
- dem Versetzen der zu pflanzenden Bäume und Sträucher nach Norden

wird erteilt.

TOP 7 Bauantrag E-2020-43
Errichtung einer Abstellfläche für PKW (temporär), befristet bis
01.02.2025 auf dem Grundstück Erdinger Straße, Flst. 2263
Gemarkung Freising
Anwesend: 14

Anlässlich einer am 07.01.20 erfolgten Ortseinsicht wurde festgestellt, dass auf dem gesamten oben genannten Grundstück eine bekieste Abstellfläche für PKW hergestellt und entsprechend genutzt wird. Dabei wurde ein vorhandener Gehölzbestand (Weidengebüsch), Oberboden, kiesiges Material und Bauschutt in die südlich angrenzende Ausgleichsfläche geschoben.

Nach schriftlicher Anhörung wird nun die Erteilung einer Baugenehmigung für die bereits errichtete Abstellfläche für PKW, befristete bis 01.02.2025, beantragt.

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (3.) vom 8. Juli 2020

Entsprechend der Betriebsbeschreibung und der Plandarstellung werden auf der bekiesten Fläche 93 Fahrzeuge eines Autohauses zwischengelagert, die auf dem Hauptbetriebsgelände keinen Platz finden. Die Anlieferung und Abholung der Fahrzeuge erfolgt zu den üblichen Geschäftszeiten zwischen 7.00 Uhr und 18.00 Uhr.

Nach Ablauf der Befristung soll das Grundstück mit einem Gebäude bebaut werden.

Bauplanungsrecht:

Das Vorhaben befindet sich im Bereich des qualifizierten Bebauungsplanes Nr. 86 A „Gewerbegebiet Erdinger Straße/A92“. Die bauplanungsrechtliche Beurteilung erfolgt demzufolge nach § 30 Abs. 1 BauGB.

Der Bebauungsplan enthält unter anderem folgende Festsetzungen:

Art der baulichen Nutzung: Gewerbegebiet nach § 8 BauNVO

Maß der baulichen Nutzung: GRZ von 0,5

Einfriedungen:

Als Einfriedungen sind nur sockellose, beidseitig zu bepflanzende Zäune zulässig.

Grünordnung:

Entlang der östlichen Grundstücksgrenze ist in Nord-Süd-Verlauf eine Baumreihe zu pflanzen. Auf jedem Baugrundstück ist ein Flächenanteil von 20 % zu begrünen.

Das Vorhaben entspricht hinsichtlich der Art der baulichen Nutzung den Festsetzungen des Bebauungsplanes.

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (3.) vom 8. Juli 2020

Die bereits bekieste Fläche wird soweit zurückgebaut, dass sich die Abstellfläche innerhalb der im Bebauungsplan festgesetzten Baugrenze befindet.

Das Vorhaben weist jedoch eine GRZ von 0,53 auf und überschreitet damit die maximal zulässige GRZ von 0,5 um 0,03. Unter der Voraussetzung der befristeten Nutzung kann die beantragten Befreiung nach § 31 Abs. 2 BauGB erteilt werden. Dadurch werden die Grundzüge der Planung nicht berührt. Die Befreiung ist auch städtebaulich vertretbar.

Des Weiteren soll das Gelände mit Bauzaunelementen eingefriedet und die Einfriedung entgegen der Festsetzung im Bebauungsplanes lediglich einseitig mit einheimischen Hecken begrünt werden.

Ebenso soll auf die Pflanzung der Baumreihe an der östlichen Grundstücksgrenze verzichtet werden. Zur Begründung wurde angegeben, dass auf die Pflanzung der Baumreihe und eine zweiseitige Begrünung der Einfriedung verzichtet wird, da bei einer künftigen Bebauung die Pflanzungen wieder entfernt werden müssten oder diese zumindest geschädigt werden würden.

Die Begründung ist nachvollziehbar. Auch für diese Abweichungen können aufgrund der befristet beantragten Nutzung die Befreiungen erteilt werden. Die Grundzüge der Planung werden dadurch nicht berührt. Die Abweichungen sind städtebaulich vertretbar.

Die östliche und südliche Grundstücksfläche wird mit einer Blumenwiese begrünt. Diese entspricht einem Flächenanteil von ca. 45 %.

Fachstellenbeteiligung:

Im Verfahren wurde das Landratsamt Freising, Untere Naturschutzbehörde, beteiligt.

Dem Vorhaben wurde unter folgenden Auflagen zugestimmt:

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (3.) vom 8. Juli 2020

- Entfernung und ordnungsgemäße Entsorgung des abgeschobenen Weidengebüschs, der Ablagerungen von Oberboden, Kies und Bauschutt aus der südlichen Ausgleichsfläche
- Rückbau der geschotterten Stellplätze auf der Flnr. 2263 bis zur zulässigen Baugrenze und Gestaltung der Freifläche gemäß den Vorgaben des Bebauungsplans

Beschluss-Nr. 24/3a

Anwesend: 14 Für: 14 Gegen: 0 den Beschluss

Dem Bauantrag wird zugestimmt.

Eine Befreiung von den Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. Nr. 86 A „Gewerbegebiet Erdinger Straße/A92“ wird:

- für eine GRZ von 0,53 statt 0,5
- für den Verzicht der Pflanzung der Baumreihe an der östlichen Grundstücksgrenze und
- für die nur einseitige, anstatt beidseitige, Begrünung der Einfriedung

unter der Voraussetzung der befristeten Ausführung des Vorhabens bis 01.02.2025 gemäß §31 Abs. 2 BauGB erteilt.

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (3.) vom 8. Juli 2020

TOP 8 Vorbescheidsantrag V-2019-283
Erweiterung der Deula (Aufstockung Internatsgebäude und der
Bodenhalle) auf dem Grundstück Wippenhauser Straße 65, Flst.
1619/1 Gemarkung Freising
Anwesend: 14

- abgesetzt -