

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (17.) vom 07. Juli 2021

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

1. Bauantrag E-2021-7
Umbau eines Mehrfamilienhauses mit Ladeneinheit mit Abbruch und Neuerrichtung des rückwärtigen Gebäudeteils – nach Tektur: Grundriss- und Konstruktionsänderungen, Errichtung einer zusätzlichen Wohnung auf dem Grundstück Obere Hauptstraße 37, Flst. 97 Gemarkung Freising
2. Vorbescheidsantrag V-2020-257
Neubau eines Reitplatzes mit Überdachung und Bergehalle auf dem Grundstück St.-Valentin-Straße 29, Flst. 767 Gemarkung Neustift
3. Vorbescheidsantrag V-2021-113
Errichtung von Anbauten an zwei bestehende Einfamilienhäuser und Neubau eines Nebengebäudes auf dem Grundstück Unterer Graben 17 + 19, Flst. 1233, 1234 Gemarkung Freising
4. Fahrradfreundliche Umgestaltung der Wippenhauser Straße
- Beschluss
5. Hochwasserschutz Thalhauser Graben Bauabschnitt 1
- Projektbeschluss
6. Berichte und Anfragen
- 6.1 Aufgang zum Lindenkeller

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (17.) vom 07. Juli 2021

TOP 1 Bauantrag E-2021-7
Umbau eines Mehrfamilienhauses mit Ladeneinheit mit Abbruch
und Neuerrichtung des rückwärtigen Gebäudeteils – nach Tektur:
Grundriss- und Konstruktionsänderungen, Errichtung einer zu-
sätzlichen Wohnung auf dem Grundstück Obere Hauptstraße 37,
Flst. 97 Gemarkung Freising
Anwesend: 13

Beantragt wird eine Änderungsgenehmigung für den Umbau des Bestandsgebäudes Obere Hauptstr. 37 mit Errichtung einer eigenständigen Wohnung im rückwärtigen Grundstücksbereich.

Bisherige Vorgänge

Baubescheid vom 27.09.2016 für die Renovierung des Vordergebäudes mit Abbruch und Neuerrichtung des rückwärtigen Gebäudeteils. Mit Baubeginn vom 14.11.2016 wurden einzelne Maßnahmen bereits vollzogen sowie der rückwärtige Gebäudeteil abgebrochen.

Nutzungen: 1 Laden (EG), 3 WE

Mit Tekturbescheid vom 12.12.2018 wurden folgende Änderungen bauaufsichtlich genehmigt:

- vollständige Erneuerung des Dachtragwerks
- vollständige Erneuerung aller Deckenbalken
- Grundrissänderungen

Durch die mit Tektur genehmigten Abbruchmaßnahmen konnte kein Bestandschutz mehr anerkannt werden. In Folge wurden 4 Stellplätze abgelöst.

Nutzungen: 1 Laden (EG), 2 WE

Nachfolgend wurde die Baumaßnahme unterbrochen und das Gebäude veräußert. Die Inhalte der Tekturgenehmigung wurden bisher nicht umgesetzt.

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (17.) vom 07. Juli 2021

Planung

Mit Änderungsantrag vom 18.01.2021 wurden nunmehr folgende Umplanungen beantragt:

- Erhalt des Dachtragwerks mit Erneuerung der straßenseitigen Walmdachgaube
- Erhalt der gesamten Binnenkonstruktion (Wände und Geschossdecken) einschließlich des Treppenhauses
- Errichtung einer eigenständigen Wohneinheit im Innenhof (E+1)

Die Umplanungen begründen damit keinen Verlust des Bestandschutzes mehr.

Nutzungen: 1 Laden (EG), 4 WE

Bauplanungsrecht

Im gültigen Flächennutzungsplan der Stadt Freising ist der Planbereich als Besonderes Wohngebiet ausgewiesen. Die planungsrechtliche Beurteilung erfolgt nach § 34 BauGB i.V. mit

§ 144 BauGB.

Durch das Vorhaben ergeben sich keine wesentlichen Änderungen der Art und des Maßes der baulichen Nutzung. Das Vorhaben widerspricht nicht den Sanierungszielen.

Denkmalschutz/ Gestaltungssatzung

Bei dem Gebäude handelt es sich um einen nach Art. 1 Abs. 3 BayDSchG geschützten Ensemblebau. Die Tektur beinhaltet keine Umplanungen in Bezug auf denkmalpflegerische Belange.

Bauordnungsrecht

Das Bauvorhaben löst nach der Stellplatz- und Garagensatzung der Stadt Freising einen Bedarf von 6 Stellplätzen aus.

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (17.) vom 07. Juli 2021

Verkehrsource			Zahl der Stellplätze	
Vordergebäude				
EG	Laden/ Verkauf	41,38 m ²	1 Stpl./ 40 m ² , mind. 2 Stpl.	2,00 Stpl.
OG 1	1 WE		1 Stpl/ WE	1,00 Stpl.
OG 2	1 WE		1 Stpl/ WE	1,00 Stpl.
DG	1 WE		1 Stpl./WE	1,00 Stpl.
Rückgebäude				
EG/OG	1 WE		1 Stpl./WE	1,00 Stpl.
Zahl der erforderlichen Stellplätze				6

Der Stellplatznachweis wird über 4 abgelöste und 2 fiktive Stellplätze erbracht.

Fahrradabstellplatznachweis

Das Bauvorhaben löst nach der Fahrradabstellplatzordnung der Stadt Freising einen Bedarf von 9 Abstellplätzen aus.

Verkehrsource			Zahl der Abstellplätze	
Vordergebäude				
EG	Laden/ Verkauf	41,38 m ²	1 API./ 40 m ² , mind. 1 Stpl.	1,03 API.
OG 1	1 WE	≤ 70 m ²	2 API./ WE	2,00 API.
OG 2	1 WE	≤ 70 m ²	2 API./ WE	2,00 API.
DG	1 WE	≤ 70 m ²	2 API./WE	2,00 API.
Rückgebäude				
EG/OG	1 WE	≤ 70 m ²	2 API./WE	2,00 API.
Zahl der erforderlichen Abstellplätze				9

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (17.) vom 07. Juli 2021

Die notwendigen Fahrradabstellplätze sind aus dem Altbestand fiktiv vorhanden. Unberührt dessen werden im Innenhof 5 Abstellplätze hergestellt.

Beschluss-Nr. 145/17a

Anwesend: 13 Für: 13 Gegen:0 den Beschluss

Dem Änderungsantrag wird zugestimmt.

TOP 2 Vorbescheidsantrag V-2020-257
Neubau eines Reitplatzes mit Überdachung und Bergehalle auf
dem Grundstück St.-Valentin-Straße 29, Flst. 767 Gemarkung
Neustift
Anwesend: 13

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

Zum Antrag wurden folgende Fragen gestellt:

1. Ist das Vorhaben bauplanungsrechtlich nach § 35 BauGB zulässig?
2. Ist die geplante Nutzung als Reitplatz mit Überdachung und Bergehalle zulässig?
3. Kann der geplante Reitplatz mit Überdachung und Bergehalle in der im Plan dargestellten Form und Größe gebaut werden (Länge, Breite, Wandhöhe, Dachneigung)?
4. Kann der geplante Reitplatz mit Überdachung und Bergehalle an der im Plan und Lageplan angegebenen Stelle gebaut werden?

Örtliche Situation:

Die zur Bebauung vorgesehene Fläche ist Teil einer ehemaligen landwirtschaftlichen Hofstelle. Neben einem Wohnhaus, einem Stallgebäude und einer Maschinenhalle befinden sich mehrere Offenställe und Unterstände auf dem Grundstück, auf dem

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (17.) vom 07. Juli 2021

derzeit 20 Pferde in Pensionstierhaltung gehalten werden. Auch der beantragte Reitplatz ist in der Örtlichkeit bereits vorhanden. Nach den Angaben der Eigentümerin in den Antragsunterlagen ist der Betrieb verpachtet. Die Pächter betreiben dort die genannte Pensionspferdehaltung. Bewirtschaftet wird eine Fläche von 6,5 ha, die als Weide und zur Heugewinnung genutzt wird.

Planung:

Die Planung sieht die Errichtung eines Reitplatzes mit Überdachung und Bergehalle (20 m x 37 m, Wandhöhe 5,00 m, Firsthöhe 6,765 m) vor.

Beteiligte Fachstellen:

- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten, Erding:
negative Stellungnahme vorliegend
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten, Fachzentrum für Pferdehaltung, Fürstenfeldbruck:
negative Stellungnahme vorliegend
- Landratsamt Freising, Untere Naturschutzbehörde:
Stellungnahme noch ausstehend

Rechtliche Beurteilung:

Die zur Bebauung vorgesehen Fläche nimmt nicht mehr am Bebauungszusammenhang teil, sondern ist als Außenbereich nach § 35 BauGB zu beurteilen.

Das beantragte Bauvorhaben dient keinem landwirtschaftlichen Betrieb i. S. des § 35 Abs. 1 BauGB. Die bewirtschaftete Fläche ist zu gering für eine Privilegierung und die vorhandenen 20 Pferde können nicht auf überwiegend eigener Futtergrundlage gehalten werden. Es handelt sich um einen gewerblichen Betrieb.

Die Errichtung des Reitplatzes mit Überdachung und Bergehalle ist ein sogenanntes sonstiges Vorhaben nach § 35 Abs. 2 BauGB. Sonstige Vorhaben können im Einzelfall zugelassen werden, wenn ihre Ausführung oder Benutzung öffentliche Belange

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (17.) vom 07. Juli 2021

nicht beeinträchtigt und die Erschließung gesichert ist.

Durch das Bauvorhaben werden jedoch mehrfach öffentliche Belange beeinträchtigt, wie sie in § 35 Abs. 3 BauGB beispielhaft aufgezählt sind. Es steht den Darstellungen des Flächennutzungsplans entgegen, der das gegenständliche Grundstück als Fläche für die Landwirtschaft darstellt (§ 35 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 BauGB), lässt die Entstehung einer Splittersiedlung befürchten (35 Abs. 3 Nr. 7 BauGB) und beeinträchtigt als dem Außenbereich wesensfremde nicht privilegierte Nutzung die natürliche Eigenart der Landschaft und vermutlich auch Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege (§ 35 Abs. 3 Satz 1 Nr. 5 BauGB).

Das Bauvorhaben ist somit bauplanungsrechtlich unzulässig.

Die Fragen 3 und 4 sind keine zulässigen Vorbescheidsfragen, da sie eine vollumfängliche Zulässigkeitsprüfung wie in einem Baugenehmigungsverfahren begründen würden. Sie können deshalb in einem Vorbescheidsverfahren nicht beantwortet werden.

Beschluss-Nr. 146/17a

Anwesend: 13 Für: 13 Gegen:0 den Beschluss

Die gestellten Vorbescheidsfragen werden wie folgt beantwortet:

Zu Fragen 1 und 2:

Das Vorhaben ist nicht nach § 35 BauGB bauplanungsrechtlich zulässig.

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (17.) vom 07. Juli 2021

TOP 3 Vorbescheidsantrag V-2021-113
Errichtung von Anbauten an zwei bestehende Einfamilienhäuser
und Neubau eines Nebengebäudes auf dem Grundstück Unterer
Graben 17 und 19, Flst. 1233, 1234 Gemarkung Freising
Anwesend: 13

Beantragt wird ein Vorbescheid für die Errichtung von Anbauten an die Grabenhäuser Unterer Graben 17 und 19 und Neubau eines Nebengebäudes. Mit dem Antrag sollen folgende Einzelfragen zur Zulässigkeit des Vorhabens geklärt werden:

1. Sind die dargestellten Anbauten an die bestehenden Wohnhäuser nach Art und Maß zulässig?
2. Ist das dargestellte Nebengebäude nach Art und Maß zulässig?

Planung

Der Vorbescheid sieht vor, die Grabenhäuser Unterer Graben 17 und 19 im Untergeschoss durch Anbauten zu Wohnzwecken zu erweitern. Die geplanten Gebäudeerweiterungen werden grenzständig zu den Nachbargrundstücken situiert. Die auf dem Grundstück Fl.Nr. 1233 vorhandene Garage wird abgebrochen. Die Anbauten binden im Untergeschoß an das jeweilige Wohnhaus an. Die auf Fl.Nr. 1233 geplante Erweiterung misst 3,21 m x 8 m. Die Grundfläche beträgt 26 m². Die Höhe beträgt 2,80 m. Der Anbau auf der Fl.Nr. 1234 misst ca. 3,01 m x 8,0 m, GR 25 m². Die Höhe beträgt ebenfalls 2,80 m. Die zwischen den Anbauten verbleibende Fläche soll als gemeinschaftlicher Gartenhof genutzt werden. Der Grundstücksbereich an der Kammergasse liegt ein Geschoss über dem Gartenniveau und soll mit einem Garagengebäude, in dem 2 Kfz- Stellplätze und Abstellflächen geplant sind, bebaut werden. Das Garagengebäude misst 10,41 m x 6 m und situiert sich unmittelbar an der Grenze zur öffentlichen Verkehrsfläche.

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (17.) vom 07. Juli 2021

Kennwerte des Maßes der baulichen Nutzung

Unterer Graben 17 (Fl.Nr. 1233):

Grundstücksgröße: 155,00 m²

Grundflächen nach § 19 (2) BauNVO

Wohnhaus Bestand	52,00 m ²
Wohnhaus Anbau	<u>26,00 m²</u>
Summe	78,00 m ²

Grundflächen nach § 19 (4) BauNVO

Garage (anteilig)	18,00 m ²
-------------------	----------------------

Grundfläche- Gesamt 96,00 m²

Grundflächenzahl (GRZ)

ohne Flächen nach § 19 (4) BauNVO	0,50
zzgl. Flächen nach § 19 (4) BauNVO	0,62

Geschossfläche (GF) 130,00 m²

Geschossflächenzahl (GFZ) 0,84

Unterer Graben 19 (Fl.Nr. 1234):

Grundstücksgröße: 160,00 m²

Grundflächen nach § 19 (2) BauNVO

Wohnhaus Bestand	53,00 m ²
Wohnhaus Anbau	<u>25,00 m²</u>
Summe	78,00 m ²

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (17.) vom 07. Juli 2021

Grundflächen nach § 19 (4) BauNVO

Garage (anteilig) 44,00 m²

Grundfläche- Gesamt 122,00 m²

Grundflächenzahl (GRZ)

ohne Flächen nach § 19 (4) BauNVO 0,49

zzgl. Flächen nach § 19 (4) BauNVO 0,76

Geschossfläche (GF) 131,00 m²

Geschossflächenzahl (GFZ) 0,82

Bauplanungsrecht

Im rechtsgültigen Flächennutzungsplan der Stadt Freising ist der Planbereich am Graben als Besondere Wohnbaufläche und der Bereich an der Kammergasse als öffentliche Grünfläche ausgewiesen.

Das verfahrensgegenständliche Vorhaben befindet sich denkmalgeschützten Ensemble „Domberg und Altstadt Freising“ und innerhalb des Sanierungsgebietes II „Altstadt“. Vorhaben im förmlich festgelegten Sanierungsgebiet bedürfen einer sanierungsrechtlichen Genehmigung nach § 144 BauGB. Das Sanierungsrecht ist jedoch aufgrund der gewählten Fragestellung nicht Gegenstand dieses Vorbescheidsverfahrens. Die bauplanungsrechtliche Beurteilung erfolgt nach § 34 BauGB.

Die Art der baulichen Nutzung für Wohnen einschließlich der zugehörigen Stellplätze und Garagen ist bauplanungsrechtlich zulässig.

Das Maß der baulichen Nutzung entspricht den Kennwerten des stark verdichteten Altstadtbereichs entlang der Kammergasse und ist bauplanungsrechtlich zulässig.

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (17.) vom 07. Juli 2021

Bauordnungsrecht

Das Bauordnungsrecht ist aufgrund der gewählten Fragestellung nicht Gegenstand dieses Vorbescheidsverfahrens.

Denkmalschutz

Bei beiden Gebäuden handelt es sich um Ensemblebauten nach Art. 1 Abs. 3 BayDSchG.

Das Denkmalschutzrecht ist aufgrund der gewählten Fragestellung nicht Gegenstand dieses Vorbescheidsverfahrens.

Beschluss-Nr. 147/17a

Anwesend: 13 Für: 13 Gegen:0 den Beschluss

Die mit dem Vorbescheid gestellten Fragen werden wie nachfolgt beantwortet:

1. Die Art der baulichen Nutzung für Wohnen ist bauplanungsrechtlich zulässig.
2. Die Stellplätze und Garagen für die zugelassene Wohnnutzung sind nach der Art der baulichen Nutzung bauplanungsrechtlich zulässig.
3. Die Anbauten und das Nebengebäude sind hinsichtlich des Maßes der baulichen Nutzung bauplanungsrechtlich zulässig.

TOP 4 Fahrradfreundliche Umgestaltung der Wippenhauser Straße
- Beschluss

Anwesend: 13

Die Stadt Freising hat sich zum Ziel gesetzt den Anteil des Umweltverbunds bestehend aus Fußverkehr, Radverkehr und ÖPNV zu verbessern. Dabei sollen alle diese Verkehrsmittel gleichermaßen in wichtigen Verbindungsstraßen berücksichtigt und gefördert werden. Eine davon ist die Wippenhauser Straße, welche immer wieder aufgrund ihrer momentan schlechten Radverkehrsführung in die Kritik kommt. Aufgrund des Wettbewerbs zum Schulzentrum an der Wippenhauser Straße und der damit zu erwartenden Steigerung der Radverkehrsfahrten in diese Richtung, wurden

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (17.) vom 07. Juli 2021

nochmals Möglichkeiten evaluiert die Situation in der Wippenhauser Straße zu verbessern.

Verkehrlicher Rahmen

Die Wippenhauser Straße ist eine der wichtigsten Verbindungsstraßen in Freising und wird sowohl vom Radverkehr als auch vom ÖPNV sowie dem Motorisierten Individualverkehr (MIV) stark frequentiert.

Laut Aussagen des Stadtbusses fahren zu Spitzenzeiten ca. 80 Busse in der Stunde durch die Wippenhauser Straße. Befahren wird die Wippenhauser Straße von den wichtigen Stadtbuslinien 620/621, welche den kompletten Freisinger Norden anbinden, sowie die Linie 639 von der Langen Point kommend in Richtung Süden. Der MVV bedient diverse Schulbuslinien, welche das Schulzentrum mit den umliegenden Orten (z.B. Kirchdorf, Wolfersdorf, Attenkirchen, Paunzhausen, Schweitenkirchen) sowie den Bahnhof verbinden. Im südlichen Bereich befindet sich mit der Haltestelle „AOK“ eine der am meisten frequentierten Haltestellen im Stadtgebiet.

Laut dem Mobilitätskonzept der Stadt Freising fahren im Bereich südlich der Kammergasse ca. 16.100 Fahrzeuge am Tag, weiter nördlich zwischen Kammergasse und Haydstraße sind es knapp 12.500 und noch weiter in Richtung Wetterstreinring weniger als 8.000 Fahrzeuge.

In der letzten Verkehrszählung zur Baustellenumfahrung am 8. Oktober 2020 wurden entlang der Wippenhauser Straße nördlich der Kammergasse 11.200 und südlich 15.800 Fahrzeuge gezählt.

Im Mobilitätskonzept der Stadt Freising wurde die Wippenhauser Straße als Hauptachse für den Radverkehr definiert. Im Hauptnetz soll ein schnelles und sicheres Vorankommen für Radfahrer*innen ermöglicht werden. Nach Möglichkeit sollte den Fahrradfahrer*innen eine eigene Infrastruktur zur Verfügung stehen. Dies ist momentan nicht der Fall, da Radfahrer*innen momentan im Mischverkehr auf der Straße mit dem Kfz-Verkehr fahren müssen. Bei der letzten Zählung aufgrund der Evaluierung

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (17.) vom 07. Juli 2021

der Baustellenumfahrung im Oktober 2020 wurden 720 Radfahrer*innen nördlich der Kammergasse und 790 südlich der Kammergasse gezählt.

Die Wippenhauser Straße teilt sich in insgesamt 4 Bereiche

- Bereich I zwischen Wettersteinring und Lange Point
- Bereich II zwischen Lange Point und Haydstraße
- Bereich III zwischen Haydstraße und Kammergasse
- Bereich IV zwischen Kammergasse und Karlwirts Kreuzung

Der nördliche Bereich I verfügt momentan über beidseitige Radfahrstreifen, welche jedoch bereits verbleichen und erneuert werden müssen. Die Radfahrstreifen sind dabei zu klein und nicht ERA-konform. Der Straßenraum im Bereich I ist Teil des Wettbewerbsumfangs Schulzentrum Wippenhauser Straße. Die Stadt Freising hat verkehrsplanerische Ziele für den Bereich formuliert (u.a. städtebauliche Fassung und Aufwertung des Straßenraums, Schaffung einer attraktiven Verbindung zur Innenstadt, Stärkung des Fuß- und Radverkehrs), die im Wettbewerb berücksichtigt werden. Es besteht die Möglichkeit den westlichen Geh- und Radweg auf das Schulgelände zu verlagern. Dabei soll die genaue Nutzung und Umgestaltung des Straßenprofils der Wippenhauser Straße im Entwurf erkennbar sein. Die Preisgerichtssitzung zum Wettbewerb Schulzentrum Wippenhauser Straße findet Ende Juli 2021 statt. Im Anschluss daran sollen die Siegerentwürfe verkehrsplanerisch geprüft und in die Machbarkeitsstudie integriert werden.

Bereich II weist keinerlei Radverkehrsanlagen auf. Auf der westlichen Seite („Stadtwerke“) befindet sich ein Gehweg, welcher häufig – widerrechtlich - auch von Radfahrer*innen genutzt wird. Auf der östlichen Seite befindet sich ein breites Schrammbord, welches verhindern soll, dass Fahrzeuge zu nah an die Mauer entlang der Straße fahren. Fußgänger*innen können diesen Bereich nutzen, was aufgrund der geringen Breite jedoch nicht zu empfehlen ist. Die Breite der Fahrbahn liegt bei ca. 7 m.

Bereich III weist ebenfalls keine Radverkehrsanlagen auf. Hier befinden sich auf beiden Seiten Gehwege, welche sicher genutzt werden können. Wie bei Bereich II wird

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (17.) vom 07. Juli 2021

der Gehweg allerdings häufig von Fahrradfahrer*innen ebenfalls mitbenutzt. Der Bereich zwischen Möhlestraße und Kammergasse ist aufgrund des Linksabbiegers zwar recht breit, allerdings verschmälert sich die Straße in Richtung Norden zügig auf ca. 7 Meter.

Der südlichste Bereich IV verfügt ebenfalls über keine Radverkehrsanlagen. Eine Ausnahme bildet der Schutzstreifen, welcher aufgrund der Baustellenumfahrung der Innenstadt von der Karlwirts Kreuzung in Richtung Kammergasse führt. Wie in den anderen beiden Bereichen II und III wird insbesondere der westliche Gehweg auch von Radfahrer*innen mitbenutzt. Der Bereich verfügt aufgrund der Abbiegestreifen in die Schönmetzlerstraße und Obere Hauptstraße über insgesamt 3 Spuren und eine Fahrbahnbreite von ca. 10 Metern.

Historie

Schon im Jahr 2016 war die Wippenhauser Straße Thema im Planungsausschuss. Dabei wurde untersucht, ob ein Schutzstreifen in der Wippenhauser Straße angeordnet werden kann. Ein Schutzstreifen für Radfahrer*innen hat laut den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) eine Regelbreite von 1,50 m bei einer Mindestbreite von 1,25 m. Zudem sollte das Aufkommen an Schwerlastverkehr (Busse, Lkws) nicht zu hoch sein. In dem damaligen Gutachten stellte Prof. Dr. Jürgen Gerlach fest, dass die Wippenhauser Straße in den meisten Abschnitten (insbesondere südlich der Langen Point) nicht die Fahrbahnbreiten aufweist, die notwendig wären, um Schutzstreifen anzulegen. Mindestmaße wären in diesen Bereichen anzuordnen, welche der Bedeutung des Straßenzuges nicht gerecht würden. Ein einseitiger Schutzstreifen wurde ebenfalls nicht empfohlen, da die Gefahr besteht, dass dieser in Gegenrichtung befahren wird.

Alternativ wurde vom Gutachter empfohlen, Varianten mit verkehrlichen, verkehrsregelnden und/oder baulichen Veränderungen zu entwickeln, z.B. die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit (Tempo 20/10). Von Seiten Amt 32 und Polizei wurde dabei bereits darauf verwiesen, dass diese Geschwindigkeitsbegrenzungen nicht in Hauptverkehrsstraßen angeordnet werden dürfen. Auch die Anordnung von 30 km/h ohne begleitende straßengestalterische Änderungen sei verkehrsrechtlich nicht vertretbar.

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (17.) vom 07. Juli 2021

Ideen die Wippenhauser Straße zu einer Fahrradstraße umzuwidmen oder eine abschnittsweise Reduzierung der Fahrbahnbreiten, in denen in kurzen Bereichen keine Begegnung zweier Busse / Lkws möglich ist, wurden nicht weiterverfolgt.

Die Stadt Freising hat sich zudem im Rahmen der Erstellung des Mobilitätskonzepts „nachhaltig.mobil“ mit einer fahrradfreundlichen Umgestaltung der Wippenhauser Straße beschäftigt.

Im Mobilitätskonzept ist der Umbau der Wippenhauser Straße als eine der 30 umzusetzenden Maßnahmen aufgeführt. Dabei soll das Ziel einer erhöhten Verkehrssicherheit auf dieser wichtigen Verbindung zwischen der Innenstadt mit dem Bahnhof und den Schulstandorten verfolgt werden.

Die Vertiefung der Einzelmaßnahmen beleuchtet die Maßnahme zur Umgestaltung der Wippenhauser Straße bereits intensiver (Vgl. Mobilitätskonzept „nachhaltig.mobil“ Kapitel 5.4.2).

Dabei wird für Abschnitt II und III (Lange Point bis Kammergasse) festgehalten, dass aufgrund der räumlichen Randbedingungen die Einordnung einer richtliniengemäßen Radverkehrsanlage nicht möglich ist. Auch die Aufweitung des Verkehrsraums ist aufgrund der räumlichen Randbedingungen nur schwer umsetzbar. Die gutachterliche Empfehlung lautet daher eine ganztätig gültige Beschränkung der Geschwindigkeit auf 30 km/h sowie die Anbringung von Fahrradpiktogrammen zu prüfen. Für den südlichsten Abschnitt zwischen Kammergasse und Karlwirtskreuzung sind laut des gutachterlichen Vorschlags aufgrund der ähnlichen Randbedingungen die gleichen Maßnahmenansätze zu prüfen.

Ende 2019 wurden für die Machbarkeitsstudie zur fahrradfreundlichen Umgestaltung der Wippenhauser Straße die Büros Planungsgesellschaft Stadt Land Verkehr (PSLV) und toponauten beauftragt. Insgesamt sollten sie 3-4 Varianten erstellen, welche den Fuß- und Radverkehr stärken, den Durchgangsverkehr reduzieren und die städtebaulichen Strukturen einbinden sollen. Schwerpunkt liegt dabei im ersten Schritt auf dem Abschnitt II zwischen Lange Point und Haydstraße, weil hier relativ

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (17.) vom 07. Juli 2021

wenig Kfz-Verkehr vorherrscht, jedoch aufgrund der engen Verhältnisse keine richtlinienkonformen Schutzstreifen oder andere Radverkehrsanlagen möglich sind. Diese 4 Varianten wurden ebenfalls bereits in der Sitzung des Runden Radltisch am 1. Oktober 2020 vorgestellt.

Neben der Machbarkeitsstudie zur Wippenhauser Straße befindet sich momentan ebenfalls eine Machbarkeitsstudie zu einer Umwidmung der Kammergasse in eine Fahrradstraße in Bearbeitung. Da die Entwicklungen in der Kammergasse direkten Einfluss auf den Verkehrsfluss in der Wippenhauser Straße haben, sollten dabei die in den jeweiligen Ausschüssen beschlossenen Grundlagen ebenfalls in die Machbarkeitsstudie zur Wippenhauser Straße einfließen. Nach heutigem Stand wird dabei mit einer Gegenläufigkeit in der Alois-Steinecker-Straße / Haydstraße sowie eine Umwidmung der gesamten Kammergasse als Fahrradstraße (Anlieger frei) geplant. Ein Linksabbiegen von der dann gegenläufigen Alois-Steinecker-Straße in die Mainburger Straße soll nicht möglich sein, was zu einer Verlagerung des Kfz-Verkehr in die Prinz-Ludwig-Straße führt. Die Prinz-Ludwig-Straße ist ebenfalls eine Hauptroute für den Radverkehr und sollte nicht zu stark durch Kfz-Verkehr belastet werden. Dies ist bei den untenstehenden Varianten immer zu berücksichtigen.

Vorstellung der Varianten

Variante A – Umfahrung entlang des Goldbergs

Die erste Variante schlägt eine Umfahrung der Wippenhauser Straße über den Goldberg vor. Dabei sollen die Radfahrer*innen über die Mozartstraße und entlang des Geländes der HSWT westlich des Studentenwohnheims auf die Lange Point gelangen. Das Schulgelände wäre somit von hinten erschlossen. Eine Weiterführung über das Schulgelände bis zum Wettersteinring wäre denkbar.

Bei der Variante wäre eine sichere Führung für den Radverkehr möglich. Weder der Pkw-Verkehr noch der ÖPNV wären negativ beeinflusst.

Auf der anderen Seite ergibt sich kaum städtebauliches Potenzial zur Aufwertung der Wippenhauser Straße. Auch eine Verbreiterung der Gehwege zur Steigerung der Attraktivität für Fußgänger*innen wäre nicht möglich. Außerdem ist der doch recht

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (17.) vom 07. Juli 2021

starke Anstieg entlang der Mozartstraße sowie der Umweg für Radfahrer*innen nicht ideal.

Bei dieser Variante ist zusätzlich zu berücksichtigen, dass die Führung zu einem Großteil auf der Fläche der HWST liegt. Die Führung entlang der Mozartstraße wird heute schon regelmäßig genutzt, jedoch befindet sich am Ende der Straße ein Tor, welches vom zuständigen Lehrstuhl momentan verschlossen wird. Nach Rücksprache mit dem zuständigen Ansprechpartner bei der HWST sind der Grund hierfür insbesondere die häufigen Gefahrensituationen zwischen fahrradfahrenden Schüler*innen und den schweren Fahrzeugen der HSWT (z.B. Traktoren), welche die Anlage befahren. Es wäre somit nötig gemeinsam mit dem Freistaat nach Lösungen zu suchen, welche den Radverkehr möglichst abseits des Schwerverkehrs der HSWT führen. Die Stadt versucht sich hier im Rahmen des „Masterplan Campus“ einzubringen.

Variante B – Einbahnstraße Richtung Süden

Die zweite Variante sieht eine Einbahnstraße für den Kfz-Verkehr in Richtung Süden zwischen der Haydstraße und Lange Point vor. Diese Einbahnstraße würde für den Radverkehr geöffnet werden, sodass dieser in dem Bereich in beide Richtungen fahren kann. Schutzstreifen könnten für den Radverkehr in beide Richtungen integriert werden und ein zügiges Vorankommen ermöglichen. Sollte die Alois-Steinecker-Straße weiterhin eine Einbahnstraße in Richtung Westen bleiben, wäre zudem auch der nächste Abschnitt III (Haydstraße – Kammergasse) geeignet für eine Einbahnstraße in Südrichtung, weil der Kfz-Verkehr zu einem Großteil in die Kammergasse abbiegen wird und an der Kreuzung Wippenhauser Straße / Haydstraße / Ferdinand-Zwack-Straße nur noch ein Einfahren in die Ferdinand-Zwack-Straße möglich wäre. Durch die Umwidmung zur Einbahnstraße würde sich der Verkehr, welcher in Richtung Norden fahren will, auf die Prinz-Ludwig-Straße oder Mainburger Straße verlagern. Berücksichtigt man die Planungen zur „Fahrradstraße Kammergasse“ wäre jedoch die Route Wippenhauser Straße – Haydstraße - Alois-Steinecker-Straße - Mainburger Straße nicht möglich, weil das Linksabbiegen in die Mainburger Straße nicht gestattet ist. Die Verlagerungen würden sich somit alleine auf die Prinz-Ludwig-

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (17.) vom 07. Juli 2021

Straße beschränken, welche jedoch ebenfalls Bestandteil des Hauptnetzes für den Radverkehr ist und nicht zu stark durch Kfz-Verkehr belastet werden sollte. Ein weiterer Nachteil der Variante stellt die Führung des Busses dar. Wie oben besprochen ist die Wippenhauser Straße eine der am meisten durch den Bus befahrenen Straßen in Freising. Durch die Einbahnstraße wäre eine Umleitung des Busses notwendig. Die beiden Möglichkeiten wären hier entweder über die Prinz-Ludwig-Straße und über den Plantagenweg zur Biernerstraße (oder weiter nördlich die Obervellacher Straße) oder bei einer westlichen Umfahrung entlang der Straße „Am Staudengarten“. Es ist dabei jedoch zu berücksichtigen, dass keine der Straßen dafür konzipiert ist, einen so starken Linienverkehr abzuwickeln. Beim Staudengarten ist zusätzlich noch zu bemerken, dass der Freistaat Eigentümer der Straße ist, weswegen eine gegebenenfalls notwendige Verbreiterung des Straßenraums mit diesem abzustimmen ist. Beide Möglichkeiten sind deutlich länger als die momentane Route der Busse und würden somit zu einem Verlust an Attraktivität führen.

Variante C – Einbahnstraße in Richtung Norden

Die Variante C entspricht im Wesentlichen der Variante B, jedoch mit einer umgekehrten Richtung der Einbahnstraße, wobei der Radverkehr in beide Richtungen fahren kann. Wie in Variante B würde durch diese Variante ebenfalls an den beiden Seitenrändern Raum für Schutzstreifen für Radfahrer*innen entstehen.

In Variante C würde sich der Kfz-Verkehr ebenso wie der Busverkehr in die Prinz-Ludwig-Straße verlagern. Die Planungen zur Fahrradstraße in der Kammergasse haben hier jedoch geringere Auswirkungen auf das Verkehrssystem als in der vorherigen Variante. Der Entfall des Linksabbiegens ist dabei nicht so entscheidend wie in der vorherigen Variante, da über die Wippenhauser Straße weiterhin Richtung Norden gefahren werden kann.

Die Führung des Busses bleibt jedoch wie in der vorherigen Variante äußerst schwierig. Umleitungsstrecken entlang der Prinz-Ludwig-Straße oder Am Staudengarten wären hier ebenfalls notwendig, was die Attraktivität des Busses deutlich herabsetzen würde.

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (17.) vom 07. Juli 2021

Unabhängig von der weiteren Planung bezüglich der Kammergasse müsste der Abschnitt III zwischen Haydstraße und Kammergasse voraussichtlich im Zweirichtungsverkehr angelegt werden, da Fahrzeuge wahrscheinlich weiterhin von der Haydstraße südlich in Richtung Karlwirtskreuzung fahren werden. Details müssten hier noch weiter untersucht werden, unter welchen Bedingungen Abschnitt III ebenfalls verbessert werden könnte.

Variante D – Anlieger / Bus / Rad frei

Variante D versucht die Anliegen des Busses stärker zu berücksichtigen und sperrt den Abschnitt II zwischen Lange Point und Haydstraße für einen Großteil des Verkehrs. Berechtigten wären nur noch Anlieger*innen, Busse und Radfahrer*innen. Zwar gäbe es durch diese Anpassung keine Möglichkeiten den Straßenraum neu zu gliedern (z.B. durch Schutzstreifen für den Radverkehr), jedoch wäre der Straßenzug so verkehrsberuhigt, dass ein sicheres Befahren für den Radverkehr problemlos möglich wäre.

Wie in Variante B (Einbahnstraße Richtung Süden) ist auch hier in Kombination mit der Machbarkeitsstudie zur Fahrradstraße Kammergasse davon auszugehen, dass es zu einer starken Verlagerung des Kfz-Verkehr in die Prinz-Ludwig-Straße kommen wird. Auch unabhängig von der Fahrradstraße in der Kammergasse wird die Prinz-Ludwig-Straße aufgrund der Sperrung für den Kfz-Verkehr im Bereich Lange Point – Haydstraße deutlich stärker belastet werden.

Eine weitere Schwierigkeit besteht in der Akzeptanz der Maßnahme. Zwar dürfen Anlieger*innen weiterhin die Straße befahren, allerdings ist es schwierig zu prüfen, wer als Anlieger*in zählt. Es ist davon auszugehen, dass ein nicht unerheblicher Teil der Kfz-Fahrer*innen trotzdem die Wippenhauser Straße befahren werden. Bauliche Elemente, z.B. herunterfahrbare Poller oder eine Busschleuse, um dies zu verhindern, wurden intern diskutiert, sind jedoch in dem Bereich aufgrund der recht hohen Geschwindigkeiten schwer umzusetzen.

Auch in Variante D gäbe es keine direkte Weiterführung einer fahrradfreundlichen Umgestaltung in den Abschnitt III (Haydstraße – Kammergasse) unabhängig von einer Entscheidung zur Umwidmung der Kammergasse in eine Fahrradstraße.

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (17.) vom 07. Juli 2021

Zwischenfazit

Es lässt sich erkennen, dass alle der oben besprochenen Varianten größere Nachteile aufweisen. Während Variante A (Umfahrung Goldberg) nur in Kooperation mit dem Freistaat umsetzbar ist, führen Varianten B und C (Einbahnstraße Süd bzw. Nord) zu einer deutlichen Reduzierung der Attraktivität für den ÖPNV, welcher ebenfalls ein wichtiger Teil des Umweltverbunds ist. Hinzu kommen vor allem bei Variante B (in Kombination mit der Gegenläufigkeit der Alois-Steinecker-Straße) starke Verlagerungseffekte des Kfz-Verkehrs in die Prinz-Ludwig-Straße. Diese wären ebenfalls bei Variante D gegeben, wobei hier aufgrund der beidseitigen Sperrung in noch stärkerem Maß als bei Varianten B und C.

Da alle vier Varianten über nicht unwesentliche Nachteile verfügen, wurde von der Stadtverwaltung noch eine fünfte Variante E ausgearbeitet, welche einen Fahrbahntrenner in der Mitte der Fahrbahn vorsieht.

Variante E (Fahrbahntrenner)

In der Wippenhauser Straße wurde beobachtet, dass die kritischsten Situationen dann entstehen, wenn Bus oder Kfz die Radfahrer*innen zu nahe überholen und den geforderten Sicherheitsabstand von 1,5 m zu Radfahrer*innen nicht einhalten.

Daraus entstand die Idee die Fahrbahn durch einen baulichen Fahrbahntrenner in zwei Spuren so aufzuteilen, dass der Kfz-Verkehr die Radfahrer*innen nur noch schwer überholen kann. Als Vorbild dient hier die Frankfurter Straße in der Stadt Hennef, welche diese Variante umgesetzt hat. Die Frankfurter Straße verfügt über ähnliche Verkehrsstärken wie die Wippenhauser Straße und dient als Ortsdurchfahrt durch die Stadt. Der Ansatz der Frankfurter Straße war ein „Shared Space“, welche durch die Anlage des Fahrbahntrenners die Geschwindigkeit reduzieren und gleichzeitig das Überqueren der Straße für den Fußverkehr vereinfachen sollte. Die Frankfurter Straße ist so konzipiert, dass schnelle Radfahrer*innen auf der Straße fahren, während langsame den Gehweg (Rad frei) verwenden dürfen. Radfahrer*innen würden somit vor dem Pkw fahren und diese müssten sich an die Geschwindigkeit des Radverkehrs anpassen. Der Fahrbahntrenner wurde nicht mit Verkehrsbaken oder

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (17.) vom 07. Juli 2021

Gummiborden umgesetzt, sondern als ca. 1 m breite Fläche längs der Fahrbahn mit Kopfsteinpflaster, auf welchem auch Fußgänger kurz stehen können. Die Fläche wird gelegentlich durch Straßenlaternen unterbrochen, welche sich in der Mitte der Fahrbahn befinden.

Laut einer Untersuchung der Frankfurter Straße aus dem Jahr 2009 durch BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung konnte dabei festgestellt werden, dass die Geschwindigkeit durch die Fahrbahntrennung deutlich reduziert werden konnte. Als Maß für die Geschwindigkeit wurde dabei das Geschwindigkeitsniveau V_{85} herangezogen, welches die Geschwindigkeit angibt, die von 85 % der Fahrzeuge nicht überschritten wird. Während in Bereichen der Frankfurter Straße ohne den Fahrbahntrenner ein Wert von ca. 45 km/h gemessen wurde, liegt die Geschwindigkeit in den Messstellen in Bereichen mit Fahrbahntrenner bei 34 km/h bis 37 km/h (bei Herausrechnen der abbiegenden Fahrzeuge). Zudem stellte das Gutachten fest, dass es keine besonderen Auffälligkeiten bezüglich des Unfallgeschehens gab.

Das Gutachten stellt weiterhin fest, dass ein Großteil der Radfahrer*innen den Gehweg nutzt. Die Stadt Hennef hat jedoch diese Regelung vor kurzem aufgehoben. Gründe sind die häufigen gefährlichen Interaktionen zwischen Fußgänger*innen und Radfahrer*innen sowie einige Unfälle zwischen Radfahrer*innen, die auf dem Gehweg fahren, und Kfz an Einmündungen aufgrund der recht unübersichtlichen Verkehrsführung. Die Grundidee, dass sich der Kfz-Verkehr an den Radverkehr anpasst, scheint jedoch gut zu funktionieren. In 49 % der Fälle blieb der Kfz-Verkehr hinter dem Radfahrer oder der Radfahrerin und in nur 12 % wurde dieser überholt. In 39 % der Fälle gab es keine Interaktion zwischen Rad- und Kfz-Verkehr. Die Stichprobengröße ist mit 57 Radfahrer*innen jedoch eher gering.

Aufgrund der Breite der Wippenhauser Straße wäre die Anordnung eines Fahrbahntrenners grundsätzlich möglich. Dieser hätte je nach Straßenabschnitt eine Breite von ca. 70 cm bis 1,0 Metern. Nach dem Vorbild in Hennef würde die Fahrbahn mit einem baulichen Fahrbahntrenner versehen werden. Das Material und die genaue Gestaltung müssten in einem nächsten Schritt genauer betrachtet werden. Wichtig wäre dabei jedoch in jedem Fall eine deutliche optische Unterscheidung zur Fahrspur. Außerdem ist eine Ausbauvariante in der Art anzustreben, dass ein*e Kfz-

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (17.) vom 07. Juli 2021

Fahrer*in auch akustisch wahrnimmt, wenn der Fahrbahntrenner überfahren wird. Der Fahrbahntrenner ist jedoch so anzuordnen, dass auch Anlieger von ihrem Grundstück aus den Trenner problemlos überfahren können.

Zusätzlich kann in dem Zusammenhang geprüft werden, das neu in der StVO aufgenommene Verkehrszeichen „Überholverbot einspuriger Fahrzeuge“ anzuordnen, welches das Überholen eines Radfahrers / einer Radfahlerin durch den Kfz-Verkehr verbietet.

Vorteile durch die Variante E sind eine Geschwindigkeitsreduzierung im Abschnitt II (Lange Point – Haydstraße) der Wippenhauser Straße durch die bauliche Verengung der Fahrspuren sowie eine Erhöhung der subjektiven Sicherheit durch weniger Überholvorgänge durch den Kfz-Verkehr. Der ÖPNV kann die Wippenhauser Straße in beide Richtungen befahren.

Auf der anderen Seite ist die Verbesserung für den Radverkehr geringer als in den oben genannten Varianten. Inwieweit die neue Situation durch Fahrbahntrenner von insbesondere Schülerinnen und Schülern angenommen wird, kann nicht abschließend beurteilt werden. Verlagerungseffekte durch den Kfz-Verkehr können nicht abschließend bewertet werden. Eine Informationskampagne für den Kfz-Verkehr wurde nach Gesprächen mit Verantwortlichen der Stadt Hennef empfohlen.

Fazit

Insgesamt wurden 5 Varianten erarbeitet, welche das Ziel haben den Radverkehr zu verbessern. Von Seiten des Planungsbüros wurde dabei die Variante C (Einbahnstraße in Richtung Norden) als beste Variante erachtet. Varianten B und D sind dabei aufgrund der sehr hohen Verkehrsbelastungen in Kombination mit der „Fahrradstraße Kammergasse“ nicht weiter zu verfolgen.

Im Zuge der Machbarkeitsstudie wurden dabei alle 5 Varianten auch den Freisinger Stadtwerken mit Bitte um Stellungnahme übergeben. Dabei wurde klar erklärt, dass die Variante C „eine deutliche Verschlechterung für den Linienbusverkehr und die Schülerbeförderung von Stadt und Landkreis“ darstelle.

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (17.) vom 07. Juli 2021

Es liegt im Interesse der Stadt Freising nicht nur den Radverkehr, sondern den gesamten Umweltverbund zu stärken, weswegen nach Prüfung der Stellungnahme des Stadtbusses durch die Verwaltung auch die Variante C nicht weiterverfolgt werden sollte.

Variante E ist nach Streichung der Variante C gemäß der Bewertungsmatrix der beauftragten Büros PSLV und toponauten die beste der verbliebenen Optionen und sollte weiter geprüft werden.

Nach Rücksprache mit Amt 64 ist eine Sanierung der Asphaltdecke der Wippenhauser Straße für die nähere Zukunft bereits geplant. Es wird vorgeschlagen, die Planungen für einen Fahrbahntrenner im Bereich Lange Point – Haydstraße weiter voranzutreiben und in die Planungen zur Erneuerung der Deckschicht zu integrieren. Sollte die Akzeptanz dieser Lösung ausreichen, wäre auch eine Erweiterung des Fahrbahntrenners im Bereich III (Haydstraße – Kammergasse) denkbar.

Beschluss-Nr. 148/17a

Anwesend: 13 Für: 2 Gegen: 11 den Beschluss

Der Tagesordnungspunkt wird vertagt mit der Bitte, noch weitere Anmerkungen insbesondere von der PVG, einzuholen.

Der Vertagungsantrag ist somit abgelehnt.

Beschluss-Nr. 149/17a

Anwesend: 13 Für: 10 Gegen: 3 den Beschluss

Die Verwaltung wird beauftragt, Planungen auf Grundlage der Variante E weiter voranzutreiben. Bei der Planung zur Sanierung der Asphaltdecke in der Wippenhauser Straße ist ein Fahrbahntrenner zu berücksichtigen. Ausgestaltung und zusätzliche Kosten für den Fahrbahntrenner sind dem Ausschuss erneut vorzustellen.

Variante A ist gemeinsam mit dem Freistaat im Zuge des Masterplan Campus ebenfalls als Alternative weiter zu verfolgen.

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (17.) vom 07. Juli 2021

TOP 5 Hochwasserschutz Thalhauser Graben Bauabschnitt 1
Projektbeschluss
Anwesend: 13

Das Hochwasserschutzkonzept wurde als Projekt Nr. 19 mit sehr hoher Priorität in den Stadtentwicklungsplan STEP 2030 aufgenommen. Als Ziel wurde die Stärkung des natürlichen Gewässerhaushalts durch ökologische Gewässerentwicklung in Kombination mit naturnahen Rückhalteräumen formuliert. Dadurch sollen die Fließgewässer hydraulisch (Regenrückhalt) und stofflich (Erosionsminderung) entlastet werden.

Beim „Junihochwasser 2013“ hatten auch die zuführenden Gräben (Gewässer 3. Ordnung im Zuständigkeitsbereich der Stadt Freising) auf Grund der anhaltend hohen Niederschläge zu einer Verschärfung der Pegelstände in den Moosach – Läufen geführt.

Ziel von schlüssigen Schutzkonzepten muss es daher auch sein, die Einleitmengen aus den Gräben in die Moosach zu reduzieren.

Es wurden für die Untersuchung eines Integralen Hochwasserschutz- und Rückhaltekonzepts drei Bereiche festgelegt (Anlage 1).

Freising West (Los 1) beinhaltet die Bereiche Sünzhausen, Hohenbachern, Kleinbachern

Freising Nord (Los 2) für Thalhauser- und Wippenhauser Graben (Anlage 2)

Freising Nordost (Los 3) für die Bereiche Tüntenhäuser, Altenhausen, Tuching und Wies

Integrale Hochwasserschutz- und Rückhaltekonzepte sind Planungskonzepte,

- die nicht nur das Gewässer selbst, sondern auch das Einzugsgebiet oberhalb von Hochwassergefährdungen betrachten,

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (17.) vom 07. Juli 2021

- die alle drei Handlungsfelder des Hochwasserschutzes, also natürlichen Rückhalt, technischen Hochwasserschutz und Hochwasservorsorge berücksichtigen,
- die aufzeigen, wie auch in Kombination verschiedener Maßnahmen ein Schutz vor dem hundertjährigen Hochwasser für Siedlungsbereiche an den Gewässern erreicht werden kann,
- die neben dem Hochwasserschutz auch die Verbesserung der Gewässergüte, die Verringerung der Bodenerosion und die Wiederherstellung des natürlichen Wasserhaushaltes als Ziel haben.

Innerhalb der integralen Hochwasserschutzkonzepte werden folglich auch Gewässerentwicklungskonzepte erstellt.

Für die 3 o.g. Lose wurden nach Angebotseinholung im April 2014 jeweils Fachplanungsbüros beauftragt, wobei stets eine Kombination aus Ingenieurbüro / Landschaftsplaner vorlag.

In mehreren Sitzungen des Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt wurde über die Planungsstände berichtet, die jeweiligen Integralen Hochwasserschutzkonzepte beschlossen und die Verwaltung beauftragt, Detailplanungen für sinnvolle Umsetzungsabschnitte zu erstellen.

Aufbauend auf das Integrale Hochwasserschutzkonzept für den Bereich „Freising Nord“ wurde für den Bauabschnitt 1 am Thalhauser Graben die Entwurfsplanung für die ersten stadtnahen Rückhaltebereiche ausgearbeitet.

Dieser Abschnitt umfasst den Bereich Oberstrom der „Mensaweiher“ bis zur Zufahrt nach Dürnast (siehe Anlage 3).

Die Rückhaltebereiche sind mit „Hochwasserrückhaltebecken 11/12“, „Hochwasserrückhaltebecken 10“ und „Hochwasserrückhaltebecken 09“ bezeichnet.

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (17.) vom 07. Juli 2021

Auf 1 Dammbauwerk konnte vollständig verzichtet werden, so dass anstatt der ursprünglich konzipierten 4 Dämme nun lediglich 3 Dämme erforderlich sind, wobei das erzielte Rückhaltevolumen dabei sogar vergrößert werden konnte.

Mit Realisierung des Bauabschnitts 1 liegen dann 24.480 m³ Rückhaltevolumen vor.

Als Drosselabfluss an den einzelnen Dämmen wird jeweils rund 6,5 m³/s vorgesehen, der Mittel- und Niedrigwasserabfluss wird dabei nicht behindert.

Somit kann gegenüber der derzeitigen Situation bereits eine spürbare Verbesserung der Hochwassersituation am Thalhauser Graben erreicht werden.

Die vollständige Wirksamkeit des Rückhaltekonzepts bezogen auf den Bemessungsfall (HQ 100 + 15 %) wird jedoch erst erreicht, wenn sämtliche konzipierte Einstauflächen am Thalhauser Graben hergestellt sind.

Insgesamt waren im Konzept dazu 14 Rückhaltebereiche vorgesehen. Durch die oben genannte Verringerung um 1 Dammbauwerk beim Bauabschnitt 1 sind aktuell somit insgesamt 13 Rückhaltebereiche erforderlich.

Hiervon befinden sich 6 Rückhaltebereiche auf Gemeindegebiet Kranzberg. Für die Detailplanung und Realisierung von 3 dieser Rückhaltebereiche ist gem. der vorliegenden Vereinbarung zwischen der Stadt Freising und der Gemeinde Kranzberg die Stadt Freising zuständig.

Die Beauftragung der Detailplanung für den nächsten sinnvollen Abschnitt (Bauabschnitt 2) am Thalhauser Graben ist ab 2022 vorgesehen, vorbehaltlich der Bereitstellung der dazu erforderlichen Haushaltsmittel.

Hier sind die weiteren konzipierten Rückhaltebereiche ab der Zufahrt Dürnast bis zur Stadtgrenze Freising beinhaltet.

Die Entwurfsplanung für den aktuellen Bauabschnitt 1 wurde am 11.09.2019 im Ausschuss für Planen, Bauen und Umwelt vorgestellt und genehmigt (Beschluss-Nr. 945/66a).

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (17.) vom 07. Juli 2021

Darauf aufbauend wurden die Unterlagen für den Antrag auf wasserrechtliche Plangenehmigung erstellt und im Januar 2020 beim Landratsamt Freising eingereicht.

Die Genehmigung wurde mit Datum vom 24.03.2021 erteilt.

Die Abarbeitung der Auflagen aus der wasserrechtlichen Plangenehmigung erfolgt im Zuge der Ausführungsplanung, bzw. im Rahmen der Umsetzung der Baumaßnahme (z.B. Umweltbaubegleitung).

Ein Gestattungsvertrag zwischen der Stadt Freising und der Immobilien Freistaat Bayern (IMBY) zur Nutzung der staatseigenen Flächen für Dammbauten, Einstaubebereiche und gewässerökologische Maßnahmen gemäß der beschlossenen Entwurfsplanung liegt vor. Ein Erwerb von Teilflächen (Dammbereiche) durch die Stadt Freising wurde von der IMBY abgelehnt.

Für die Beantragung einer Förderung sind die wasserrechtliche Plangenehmigung und die Grundstücksverfügbarkeit Voraussetzung.

Der Antrag auf Förderung der Maßnahme, bzw. die Zustimmung zum vorzeitigen Vorhabenbeginn wird aktuell beim WWA München eingereicht.

Die formale Zustimmung des WWA München zum vorzeitigen Vorhabenbeginn ist zwingend notwendig, um die Baumaßnahme ausschreiben und beauftragen zu dürfen, ohne dabei förderschädlich zu handeln.

Eine Förderung der Maßnahme nach RZWas wurde durch das WWA München in Vorgesprächen bereits grundsätzlich in Aussicht gestellt.

Die Höhe der Förderung kann zum derzeitigen Zeitpunkt jedoch noch nicht beziffert werden.

Als Fördersatz sind bis zu 65 % der zuwendungsfähigen Kosten möglich. Voraussetzung hierfür ist, dass 10 % der Kosten für die Gewässerökologie aufgewendet werden. Dies ist hier der Fall.

Nach der vorliegenden Kostenberechnung vom 09.04.2021 betragen die Gesamtkosten der Maßnahme einschl. der Honorare für Planung und Gutachterkosten ca.

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (17.) vom 07. Juli 2021

980.000 € (brutto).

Auf Grund der jetzt vorhandenen Situation bei den Baupreisen, die aus der Materialknappheit bei fast allen Baustoffen resultieren, ist mit Gesamtprojektkosten in Höhe von ca. 1.150.000 € zu rechnen.

Hierin enthalten sind:

- Herstellen der technischen Anlage
- Herstellen der Ausgleichsflächen
- ökologische Maßnahmen am Gewässerlauf
- Planungsleistungen
- Bauüberwachung und Bauleitung
- gesonderte ökologische Baubegleitung
- Sachverständigenleistungen für die wasserrechtliche Abnahme
- Baugrunderkundung
- baubegleitende Kontrollprüfungen
- Leistungen der Sicherheits- und Gesundheitskoordination
- Nicht enthalten sind Grunderwerbskosten

Im Haushalt 2021 wurden 1.100.000 € für die Umsetzung der Maßnahme berücksichtigt.

In den Vorjahren wurden ca. 50.000 € für bereits erbrachte Leistungen ausgegeben.

Mit der Umsetzung der Baumaßnahme könnte, vorbehaltlich der Zustimmung des WWA München zum vorzeitigen Maßnahmenbeginn, ab Spätherbst 2021 begonnen werden. Die Fertigstellung wäre dann im Frühjahr 2022 möglich.

Ein vollständiger Hochwasserschutz am Thalhauser Graben für ein HQ 100 + 15 Klimazuschlag wird aber erst mit Umsetzung aller Bauabschnitte erreicht.

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (17.) vom 07. Juli 2021

Durch die Umsetzung eines ersten Bauabschnitts zum Hochwasserschutz Thalhauser Graben ergibt sich aber schon eine deutliche Verbesserung im Hochwasserfall für die Anwesen an der Thalhauser Straße.

Über den Antrag auf Vertagung wird wie folgt abgestimmt:

Beschluss-Nr. 150/17a

Anwesend: 13 Für: 2 Gegen: 11 den Beschluss

Beschluss-Nr. 151/17a

Anwesend: 13 Für: 13 Gegen: 0 den Beschluss

Die Umsetzung der Maßnahme zum Hochwasserschutz Thalhauser Graben Bauabschnitt 1 wird als Projekt mit Gesamtkosten in Höhe von 1.150.000 € beschlossen. Die Verwaltung wird beauftragt, zeitnah über die ökologischen Maßnahmen im Zuge des integralen Hochwasserschutzkonzeptes zu berichten.

TOP 6 Berichte und Anfragen

TOP 6.1 Aufgang zum Lindenkeller

Anwesend: 13