

**Niederschrift**  
**über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (50.) vom 20. März 2024**

---

**Tagesordnung**

1. Bauantrag E-2023-155  
Abbruch eines Garagengebäudes und Neubau eines Gewerbegebäudes mit Lager, Büro und Nebenräumen auf dem Grundstück An der Goldach 21, Flst. 595/1 Gemarkung Attaching
2. Bauantrag E-2023-325  
Neues Wohnen an der Johann-Braun-Straße  
Neubau einer Wohnanlage mit gemeinsamer Tiefgarage auf dem Grundstück Johann-Braun-Straße 2-12, Flst. 1525, 1526/1, 1526/2, 1526/3, 1526/4 Gemarkung Freising
3. Bauhof Freising: Lagerplatz Tuching  
Immissionsschutzrechtliche Genehmigung BImSchG  
Vereinfachtes Verfahren für die zeitweilige Lagerung von gefährlichen und nicht gefährlichen Abfällen, Baugenehmigung für Lagerflächen und Lagerhallen  
- Vorstellung Entwurf  
- Beschluss
4. Parkraumbewirtschaftungskonzept Neustift  
- Grundsatzbeschluss
5. Errichtung einer Lärmschutzwand am Karwendelring 1 – 3  
Antrag der Bewohner der Siedlung „Am Waldrand“  
- Vorstellung der Überprüfung  
- Beschluss
6. Umbau Plantagenweg  
Verbreiterung des Grünstreifens unter Neuordnung der Fahrbahnbreite  
- Vorstellung Entwurf  
- Beschluss
7. Radverkehrsführung in der Mainburger Straße im Abschnitt Korbiniankreuzung bis Rotkreuzstraße  
- Beschluss
8. Beteiligung nach § 4 Abs. 2 BauGB zur 18. Änderung des Flächennutzungsplans der Gemeinde Hallbergmoos  
- Beschluss
9. Berichte und Anfragen



**Niederschrift**  
**über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (50.) vom 20. März 2024**

---

**TOP 1      Bauantrag E-2023-155**  
**Abbruch eines Garagengebäudes und Neubau eines Gewerbege-**  
**bäudes mit Lager, Büro und Nebenräumen auf dem Grundstück**  
**An der Goldach 21, Flst. 595/1 Gemarkung Attaching**  
**Anwesend: 14**

**Beschlussvorlage der Verwaltung**

Beantragt wird der Abbruch eines Garagengebäudes und der Neubau eines Gewerbegebäudes mit Lager-, Büro und Nebengebäude auf dem Grundstück An der Goldach, Fl.Nr. 595/1 Gemarkung Attaching. Nach der Betriebsbeschreibung vom 25.10.2023 handelt es sich bei dem Gewerbebetrieb um einen Foodtruck & Catering Service mit 4 Food-Trucks, einem Kühlanhänger und einer mobilen Küche. Am geplanten Standort werden die Food-Trucks mit den Lebensmitteln und Wasser zur Reinigung beladen bzw. nach dem Einsatz entleert, gereinigt und aufbereitet. Im Vorbereitungsraum werden Großpackungen aufgeteilt, zudem Obst und Gemüse vorbereitet. Die Betriebszeiten sind zwischen 6:00 Uhr und 20:00 Uhr von April bis Oktober.

**Planung**

Der Antragsteller plant den Abriss einer Garage, die zum Anwesen An der Goldach 20 gehörig ist, sowie den Neubau eines Gewerbegebäudes E+1 mit einem Satteldach, Dachneigung 20 ° und daran angebaut eine PKW-Garage. An der Nord-Ost-Seite erschließt eine Außentreppe das Obergeschoss.

Das Hauptgebäude misst 15,74 m bzw. 15,845 m x 5,995 m bzw. 7,305 m. Die Grundfläche incl. Außentreppe beträgt 119,07 m<sup>2</sup>.

**Niederschrift**  
**über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (50.) vom 20. März 2024**

---

Im Erdgeschoss sind eine Lagerhalle, ein Vorbereitungsraum sowie Technik und Hausanschluss geplant. Im Obergeschoss werden 2 Büroräume, ein Besprechungsraum sowie WC und Teeküche untergebracht.

### **Bauplanungsrecht**

Im FNP ist dieser Bereich als Fläche für die Landwirtschaft dargestellt. Die planungsrechtliche Beurteilung erfolgt nach § 35 BauGB, Außenbereich.

Ein Grundstück ist dem Außenbereich zuzuordnen, wenn es nicht innerhalb eines vorhandenen Bebauungszusammenhangs liegt, der ein für die Einstufung als Ortsteil hinreichendes Gewicht hat und Ausdruck einer organischen Siedlungsstruktur ist. Nach der Rechtsprechung ist ausschlaggebend für das Bestehen eines Bebauungszusammenhangs, dass die aufeinander folgende Bebauung trotz etwa vorhandener Baulücken nach der Verkehrsauffassung den Eindruck der Geschlossenheit und Zusammengehörigkeit vermittelt und die zur Bebauung vorgesehene Fläche selbst diesem Zusammenhang (noch) angehört. Mit diesem Kriterium soll die Abgrenzung zur unerwünschten Splittersiedlung erreicht werden. Die Bebauung „An der Goldach“ südwestlich und südöstlich sowie nordöstlich des Baugrundstücks kann nicht den Eindruck der Zusammengehörigkeit und Geschlossenheit erwecken.

Diese Auffassung wurde durch die Regierung von Oberbayern 2007 bestätigt. An der damaligen Situation hat sich bis heute nichts geändert.

Zudem endet die Splittersiedlung auf dieser Straßenseite am Gebäude An der Goldach 19.

Das Vorhaben ist nicht i. S. d. § 35 Abs. 1 BauGB privilegiert.

**Niederschrift**  
**über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (50.) vom 20. März 2024**

---

Das Bauvorhaben ist auch nicht als sonstiges Vorhaben nach § 35 Abs. 2 BauGB zulassungsfähig, da es öffentliche Belange i. S. d. § 35 Abs. 3 BauGB in mehrfacher Hinsicht beeinträchtigt. So widerspricht es der Darstellung „Fläche für die Landwirtschaft“ im Flächennutzungsplan, beeinträchtigt gemäß Stellungnahme der Unteren Naturschutzbehörde vom 24.10.2023 die Belange des Naturschutzes und die natürliche Eigenart der Landschaft und deren Erholungswert und lässt die Verfestigung bzw. die Erweiterung der bestehenden Splittersiedlung befürchten.

### **Ortsentwicklungskonzept Attaching**

Für Attaching wurde ein Ortsentwicklungskonzept erarbeitet und hieraus zwei Rahmenpläne für Attaching Mitte und Attaching Nord formuliert. Der gegenständliche Splitter liegt nicht im untersuchten Gebiet.

### **Wasserrecht**

An der Gebäuderückseite verläuft unmittelbar der Ludwigskanal (Gewässer 2. Ordnung). Die Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes München als Unterhaltungspflichtiger steht noch aus.

### **Beschluss-Nr. 502/50a**

**Anwesend: 14                      Für: 14                      Gegen: 0                      den Beschluss**

Dem Bauantrag wird nicht zugestimmt.

Bei dem Vorhaben handelt es sich um ein sogenanntes „sonstiges“ Vorhaben nach § 35 Abs. 2 BauGB. Es beeinträchtigt öffentliche Belange, wie sie in § 35 Abs. 3 BauGB beispielhaft aufgezählt sind. Es widerspricht der Darstellung

**Niederschrift**  
**über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (50.) vom 20. März 2024**

---

„Fläche für die Landwirtschaft“ im Flächennutzungsplan, beeinträchtigt die Belange des Naturschutzes und die natürliche Eigenart der Landschaft und lässt die Verfestigung bzw. die Erweiterung der bestehenden Splittersiedlung befürchten.

**TOP 2            Bauantrag E-2023-325**  
**Neues Wohnen an der Johann-Braun-Straße**  
**Neubau einer Wohnanlage mit gemeinsamer Tiefgarage auf dem**  
**Grundstück Johann-Braun-Straße 2-12, Flst. 1525, 1526/1,**  
**1526/2, 1526/3, 1526/4 Gemarkung Freising**  
**Anwesend: 14**

**Beschlussvorlage der Verwaltung**

Beantragt wird die bauaufsichtliche Genehmigung für den Neubau einer Wohnanlage mit Tiefgarage auf dem Grundstück Johann-Braun-Straße 2-12, Fl.Nrn. 1525, 1526/1, 1526/2, 1526/3, 1526/4 Gemarkung Freising. Die Antragsgrundstücke liegen im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 160 „Johann-Braun-Straße“. Der Wohnungsbau unterliegt den Richtlinien der EOF-Einkommensorientierten Förderung.

**Planung**

Für die Überplanung der Baugrundstücke zwischen Johann-Braun-Straße und Karwendelring wurde im Jahr 2020 ein Architektenwettbewerb durchgeführt. Der vorliegende Entwurf ging als 1. Preisträger daraus hervor. Mit dem Bebauungsplan Nr. 160 wurden nachfolgend die rechtlichen Voraussetzungen für die Umsetzung der Wohnanlage geschaffen.

**Niederschrift**  
**über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (50.) vom 20. März 2024**

---

Die bauliche Anlage besteht aus 6 aneinandergereihten Häusern, die sich auf einer geschwungenen Grundfläche entwickeln, um so einen möglichst großen Teil des Freiraums sowie des Baumbestandes zu erhalten. Die durchgehende Gebäudeanordnung schirmt zudem die Lärmentwicklung des Karwendelrings ab und lässt Richtung Johann-Braun-Straße einen geschützten Quartiersplatz entstehen. Die Ausdehnung beträgt 22,14 m x ca. 107 m. Die Grundfläche beträgt 1.741,34 m<sup>2</sup>. Die Wohnanlage zeigt eine gestaffelte Höhenentwicklung von 4 und 5 Geschossen. Durch die Staffelung wird zudem die Ausbildung von Außenwohnbereichen als Dachterrassen ermöglicht. Die Gründächer werden extensiv begrünt und mit PV-Analgen kombiniert. In Richtung Johann-Braun-Straße sind zwei Kopfbauten mit jeweils 3 Geschossen geplant. Insgesamt werden 81 Wohneinheiten realisiert. Die Geschossfläche beträgt 7.108,27 m<sup>2</sup>, die Wohnfläche 4.709,43 m<sup>2</sup>. Die Erschließung der Gebäude erfolgt von Norden, wo zudem ein Quartiersplatz und private Kinderspielflächen liegen. Im Bereich des Erdgeschosses gibt es zwei Durchgänge, die nach Süden an die öffentliche Grünfläche, den ÖPNV und eine neue Lastenradmietstation anbinden. Zum Nachweis der notwendigen Stellplätze wird die Wohnanlage mit einer Tiefgarage unterbaut, die von Osten über die Rotkreuzstraße erschlossen wird. In der Garage werden 49 Einstellplätze erbracht. Im Außenraum werden 10 Freiflächenstellplätze als Besucherstellplätze ausgewiesen.

Die Kennwerte des Maßes der baulichen Nutzung stellen sich wie folgt dar:

Grundstücksgröße

(Fl.Nrn. 1526/1, 1526/2, 1526/3, 1526/4): 5.033,00 m<sup>2</sup>

Grundflächen nach § 19 BauNVO

Grundfläche (GR I) nach § 19 Abs. 2 BauNVO 1.741,34 m<sup>2</sup>

**Niederschrift**  
**über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (50.) vom 20. März 2024**

---

|   |                         |
|---|-------------------------|
| Grundfläche (GR II) nach § 19 Abs. 4 BauNVO | 1.166,62 m <sup>2</sup> |
| Summe Grundfläche (GR I, GR II)             | 2.907,96 m <sup>2</sup> |
| GRZ (I)                                     | 0,35                    |
| GRZ (II)                                    | 0,58                    |
| Geschossfläche nach § 20 BauNVO             | 7.108,27 m <sup>2</sup> |
| EG  | 1.630,67 m <sup>2</sup> |
| OG 1  | 1.608,80 m <sup>2</sup> |
| OG 2  | 1.608,80 m <sup>2</sup> |
| OG 3  | 1.368,90 m <sup>2</sup> |
| OG 4  | 891,10 m <sup>2</sup>   |
| Summe der Geschossfläche                    | 7.108,27 m <sup>2</sup> |
| GFZ   | 1,41                    |

### **Bauplanungsrecht**

Das Vorhaben liegt im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 160 „Johann-Braun-Straße“. Die bauplanungsrechtliche Beurteilung bemisst sich demzufolge nach § 30 BauGB.

#### Art der baulichen Nutzung

Der Bebauungsplan setzt ein allgemeines Wohngebiet (WA) fest. Die geplante Wohnnutzung ist allgemein zulässig.

**Niederschrift**  
**über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (50.) vom 20. März 2024**

---

Maß der baulichen Nutzung/ Bauweise/ Überbaubare Grundstücksfläche

Wesentliche Festsetzungen des Bebauungsplanes sind:

Bauweise: abweichende Bauweise (Baukörperlängen über 50 m bei sonst offener Bauweise zulässig)

Bauräume (Hochbau, Tiefgarage und Unterkellerung)

Lage Ein- und Ausfahrt Tiefgarage

Wandhöhen (Abgrenzung unterschiedlicher Wandhöhen mit WH min. und WH max.)

Grundfläche (GR): max 1.720 m<sup>2</sup> (§ 19 Abs. 2 BauNVO), wobei die Grundfläche durch Anlagen nach § 19 Abs. 4 BauNVO um 65 % überschritten werden darf.

Geschossfläche (GF): max. 6.950 m<sup>2</sup>

Öffentliche Grünfläche im Südosten zwischen Wohnbebauung und Karwendelring.

Das Vorhaben entspricht den Festsetzungen mit Ausnahme folgender Abweichungen:

Überschreitung der maximalen Grundfläche (GR)

Der Bebauungsplan setzt eine max. zul. Grundfläche von 1.720 m<sup>2</sup> fest. Die Grundfläche wird um 21,34 m<sup>2</sup> überschritten (GR 1.741,34 m<sup>2</sup> statt GR max. 1.720 m<sup>2</sup>), dies entspricht einer Überschreitung von 1,24 %.

Überschreitung der maximalen Geschossfläche (GF)

Der Bebauungsplan setzt eine max. zul. Geschossfläche von 6.950 m<sup>2</sup> fest. Die Geschossfläche wird um 158,27 m<sup>2</sup> überschritten (GF 7.108,27 m<sup>2</sup> statt 6.950 m<sup>2</sup>), dies entspricht einer Überschreitung von 2,28 %.

**Niederschrift**  
**über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (50.) vom 20. März 2024**

---

Beide Abweichungen begründen sich ausschließlich in der baulichen Umsetzung eines höheren Energiestandards. Aufgrund der seit Frühjahr 2023 veränderten Rahmen- und Förderbedingungen ist ein Förderkredit der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) für das Bauvorhaben nur als Effizienzhaus-Stufe 40 (EH-40) möglich. Dem Bebauungsplan liegt der Wettbewerbsgewinnerentwurf und eine Planung als Effizienzhaus-Stufe 55 (EH-55) zu Grunde. Die Realisierung im höheren Energiestandard EH-40 gegenüber EH-55 hat folglich Auswirkungen auf die Gebäudehülle. Die Anforderungen bedingen höhere Außenwanddämmstärken und damit eine Zunahme der Gebäudeabmessungen. Die Abweichung entspricht einer Überschreitung bei der GR von 1,24 % und der GF von 2,28 %.

Die Grundzüge der Planung werden nicht berührt. Die Abweichungen sind städtebaulich vertretbar und sind auch unter Würdigung nachbarlicher Interessen mit den öffentlichen Belangen vereinbar.

Überschreitung Tiefgaragenbauraum

Die Stellplatzbreiten der Tiefgarage entsprechen grundsätzlich der Garagen- und Stellplatzverordnung. Um eine gute Einfahrbarkeit und gefahrloses Rangieren in den beiden westlichen Randstellplätzen zu ermöglichen, wird die 6,50 m breite Fahrspur über die beiden Stellplätze in einer Tiefe von 0,35 m verlängert. Die Abweichung ist geringfügig und beträgt 2,275 m<sup>2</sup>. Die Grundzüge der Planung werden nicht berührt. Die Abweichung ist städtebaulich vertretbar und ist auch unter Würdigung nachbarlicher Interessen mit den öffentlichen Belangen vereinbar.

**Niederschrift**  
**über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (50.) vom 20. März 2024**

---

Überschreitung der Grundfläche durch Anlagen nach § 19 Abs. 4 BauNVO

Der Bebauungsplan setzt eine max. zul. Grundfläche von 1.720 m<sup>2</sup> fest. Die Grundfläche darf durch Anlagen nach § 19 Abs. 4 BauNVO um 65 % überschritten werden. Die Grundfläche GR II wird um 67,8 % überschritten, dies entspricht 48,62 m<sup>2</sup> (GR II 1.166,62 m<sup>2</sup> statt GR II 1.118 m<sup>2</sup>).

Beseitigung von anfallendem Oberflächenwasser überwiegend in der öffentlichen Grünfläche

Nach den textlichen Festsetzungen ist das anfallende Oberflächenwasser auf dem eigenen Grundstück zu versickern. Aufgrund des zu erhaltenden Baumbestandes, den zur Personenrettung erforderlichen Feuerwehraufstellflächen und den gemäß geotechnischem Gutachten schlecht versickerungsfähigen Böden sind nur im Osten der Antragsgrundstücke Muldenrigolen möglich. Die versickerungsfähigen Flächen reichen zur Beseitigung des anfallenden Niederschlagswassers jedoch nicht aus. Zur Ausbildung von Mulden und Muldenrigolen wird die öffentliche Grünfläche Fl.Nr. 1525, die im Besitz der Stadt Freising ist, herangezogen. Im städtebaulichen Vertrag mit der Stadt Freising wurde der Niederschlagswasserbeseitigung auf dem städtischen Grundstück bereits zugestimmt. Die geplanten Entwässerungseinrichtungen stehen dem Nutzungszweck öffentliche Grünfläche nicht entgegen. Die Grundzüge der Planung werden nicht berührt. Die Abweichung ist städtebaulich vertretbar und ist auch unter Würdigung nachbarlicher Interessen mit den öffentlichen Belangen vereinbar.

**Niederschrift**  
**über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (50.) vom 20. März 2024**

---

**Bauordnungsrecht**

Stellplatznachweis Kfz

Die Anzahl der erforderlichen und nach Art. 47 BayBO herzustellenden Garagen und Stellplätze ist aufgrund der bestehenden Ortssatzung anhand der Richtzahlliste zur Satzung der Stadt Freising über die Herstellung von Stellplätzen und Garagen und deren Ablösung (Stellplatz- und Garagensatzung) zu ermitteln. Nach der Richtzahlliste zur 1. Änderungssatzung sind für Wohnungen des geförderten Wohnungsbaus mit dauerhafter Bindung 0,75 Stellplätze je Wohnung zu erbringen. Der Bebauungsplan setzt eine abweichende Stellplatzzahl für Besucher fest, sodass insgesamt 49 Stellplätze auf dem Baugrundstück zu erbringen sind.

81 WE      0,75 Stpl./ WE      61 Stellplätze      (hiervon: 49 Bewohner, 12 Besucher)

Lt. Bebauungsplan sind abweichend nur 10 Besucherstellplätze zu erbringen.

Damit sind insgesamt 59 Stellplätze auf dem Baugrundstück nachzuweisen. Der Stellplatznachweis wird mit 49 Garageneinstellplätzen und 10 Freiflächenstellplätzen für Besucher erfüllt.

Fahrradabstellplatznachweis

Das Bauvorhaben löst nach der Fahrradabstellplatzordnung der Stadt Freising einen Bedarf von 167 Abstellplätzen aus.

| Verkehrsquelle        |       | Abstellplatzbedarf |    |
|-----------------------|-------|--------------------|----|
| Wohnungen (1-Zi-Whg.) | 16 WE | 1 APl./WE          | 16 |

**Niederschrift**  
**über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (50.) vom 20. März 2024**

|  |       |            |    |
|--|-------|------------|----|
| Wohnungen (R-Whg. für 2 Pers.)               | 1 WE  | 2 APL./WE  | 2  |
| Wohnungen (bis 70 m <sup>2</sup> )           | 43 WE | 2 APL./WE  | 86 |
| Wohnungen (über 70 m <sup>2</sup> )          | 21 WE | 3 APL./WE  | 63 |
| <b>Zahl der erforderlichen Abstellplätze</b> |       | <b>167</b> |    |

Auf dem Baugrundstück werden 168 Abstellplätze für Fahrräder erbracht.

**Beschluss-Nr. 503/50a**

**Anwesend: 14                  Für: 14                  Gegen: 0                  den Beschluss**

Dem Bauantrag wird zugestimmt.

Befreiungen nach § 31 Abs. 2 BauGB von den Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 160 "Johann-Braun-Straße" für

- die Überschreitung der maximal zulässigen Grundfläche um 21,34 m<sup>2</sup> (GR 1.741,34 m<sup>2</sup> statt GR max. 1.720 m<sup>2</sup>),
- die Überschreitung der maximal zulässigen Geschossfläche um 158,27 m<sup>2</sup> (GF 7.108,27 m<sup>2</sup> statt 6.950 m<sup>2</sup>),
- die Überschreitung des Tiefgaragenbauraums nach Westen um 2,275 m<sup>2</sup>,
- die Überschreitung der Grundfläche durch Anlagen nach § 19 Abs. 4 BauNVO um 67,8% statt maximal zulässig 65 % und
- der Beseitigung von anfallendem Oberflächenwasser überwiegend in der öffentlichen Grünfläche statt ausschließlich auf dem eigenen Grundstück

werden erteilt.

Die Beseitigung des anfallenden Oberflächenwassers auf dem benachbarten Grundstück Fl.Nr. 1525 Gem. Freising ist gegenüber der Bauaufsichtsbehörde rechtlich zu sichern.

**Niederschrift**  
**über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (50.) vom 20. März 2024**

---

- TOP 3      Bauhof Freising: Lagerplatz Tuching**  
**Immissionsschutzrechtliche Genehmigung BImSchG**  
**Vereinfachtes Verfahren für die zeitweilige Lagerung von**  
**gefährlichen und nicht gefährlichen Abfällen, Baugenehmigung**  
**für Lagerflächen und Lagerhallen**  
**- Vorstellung Entwurf**  
**- Beschluss**  
**Anwesend: 14**

**Beschlussvorlage der Verwaltung**

Im Mai 2023 wurde auf den Grundstücken mit den Flurnummern 625/3 und 865 (Lagerplatz Tuching) durch das Landratsamt Freising eine unangekündigte Ortseinsicht durchgeführt.

Eigentümerin der Flurnummern ist die Stadt Freising, die auf dem Gelände seit Jahrzehnten einen Lagerplatz betreibt. Bei der Ortseinsicht wurde vom Landratsamt Freising beanstandet, dass auf dem Gelände Abfälle mit einer Gesamtmenge von über 100 t gelagert werden.

Die Stadt Freising verfügt aktuell nicht über die erforderliche immissionsschutzrechtliche Genehmigung zur Lagerung solcher Abfälle auf dem Gelände. Das Gelände des Bauhofs soll laut Anlage 3 in zwei Bereiche gegliedert werden. Wobei die Abfälle, für die eine immissionsschutzrechtliche Genehmigung zur Lagerung erforderlich sind in dem rot umrandeten Bereich behandelt und gelagert werden. Die Abfälle, die auf diesem Immissionsschutzgelände liegen, müssen entweder sofort behandelt werden oder dürfen max. 1 Jahr dort gelagert werden.

Die Lagerhalle wird mit einem asymmetrischen Satteldach gebaut. Auf der Südseite wird die Dachfläche mit Photovoltaik ausgestattet.

**Niederschrift**  
**über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (50.) vom 20. März 2024**

---

Die Stadt Freising wurde vom Landratsamt Freising aufgefordert, ein Gesamtkonzept für den Betrieb des Lagerplatzes Tuching vorzulegen, in dem insbesondere auch dargestellt werden muss, wie und in welchem Umfang der Betrieb des Lagerplatzes Tuching erfolgen soll.

Problematisch ist auch die Einhaltung der Lärmgrenzwerte. In den letzten Jahren gab es bereits Beschwerden einiger Anwohner, die sich vom Lärm ausgehend vom Lagerplatz belästigt fühlen. Durch bauliche Anlagen sowie Umstrukturierung des gesamten Geländes muss hier Abhilfe geschaffen werden. Es wurde zusammen mit dem Lärmgutachter ein Konzept zur Einhaltung der Lärmgrenzwerte erarbeitet.

Um rechtliche Sicherheit zu erlangen, ist ein Antrag für die immissionsschutzrechtliche Genehmigung erforderlich. Eine Baugenehmigung für die Nutzung als Lagerfläche sowie eine Baugenehmigung für die neue Lagerhalle auf dem BImSchG-Gelände müssen ebenfalls beantragt werden. Für den Erdhügel, der als Lärmschutz dienen soll, ist ebenfalls eine Baugenehmigung erforderlich.

Die Genehmigungen sollen auf Grundlage des Entwurfes vom 15.02.2024 beantragt werden, sh. Anlagen:

Anl1: Tuching Lagerplatz, Übersichtsplan

Anl2: Tuching Lagerplatz, BImSchG-Antrag, Lageplan

Anl3: Tuching Lagerplatz, BImSchG-Antrag, Ansichten

Anl4: Tuching Lagerplatz, Nutzung Lagerflächen für Bauhof, Lageplan

Die Investitionskosten für die Errichtung der zu beantragenden BImSchG-Anlage beinhalten die Baukosten für die neue Lagerhalle für Abfälle, die Befestigung der Fahrwege mit Asphalt, die Anlage der Kiesfläche für die Haufwerke

**Niederschrift**  
**über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (50.) vom 20. März 2024**

---

von Erdaushub, Boden und Steine sowie die Erd- und Begrünungsarbeiten für Wall und Hügel.

Kostenabschätzung:

Lagerhalle mit 74 x 15m Grundfläche, FH= 8,00m, TH = 7,20m

Längsseite offen, ebenerdig mit Betonboden und Zwischenwände aus Betonblocksteinen: ca. 510.000 EUR

Asphaltfahrflächen neu, ca. 2.850 m<sup>2</sup> x 75,00 EUR/m<sup>2</sup> = 214.000 EUR

Lagerfläche Haufwerke, ca. 6.900 m<sup>2</sup> x 11,00 EUR/m<sup>2</sup> = 76.000 EUR

Erdarbeiten Wall, Hügel, Grünanlagen, ca. 7.000 m<sup>3</sup> = 140.000 EUR

Photovoltaik-Dachanlage, ca. 400 m<sup>2</sup> (= 80 kWp) = 110.000 EUR

Baukosten geschätzt: ca. 1.050.000 EUR

Planungskosten geschätzt: ca. 300.000 EUR

**Beschluss-Nr. 504/50a**

**Anwesend: 14                  Für: 14                  Gegen: 0                  den Beschluss**

Dem Entwurf vom 15.02.2024 als Grundlage für die erforderlichen Genehmigungen (Immissionsschutzrechtliche Genehmigung BImSchG und Baugenehmigungen) wird zugestimmt.

Die Verwaltung wird beauftragt, die erforderlichen Genehmigungen für den Betrieb des Lagerplatzes in Tuching zu beantragen sowie die weiteren Detailplanungen zur baulichen Umsetzung voranzutreiben.

**Niederschrift**  
**über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (50.) vom 20. März 2024**

---

**TOP 4      Parkraumbewirtschaftungskonzept Neustift**  
**- Grundsatzbeschluss**  
**Anwesend: 14**

**Beschlussvorlage der Verwaltung**

Die Stadt Freising hat im Jahr 2021 ein stadtweites Parkraumbewirtschaftungskonzept beschlossen und dabei die einzelnen Stadtteile genauer betrachtet.

Für den Stadtteil Neustift kam das Gutachterbüro zu folgendem Schluss:  
Der Bereich Neustift ist durch eine noch annehmbare Auslastung im Norden des Gebietes und sehr hohen Auslastungen im Südteil (insbesondere entlang der Alten Poststraße) gekennzeichnet. Während im Nordteil kein grundsätzlicher Handlungsbedarf gesehen wird, sollte andererseits überlegt werden, ob auf der Alten Poststraße nicht Kurzzeitparker und ggfs. eine finanzielle Bewirtschaftung einzuführen wären. Dies würde Dauerparker verlagern und die Erreichbarkeit tagsüber verbessern. Bezogen auf die Einwohnerzahl weist der Bereich Neustift ebenfalls eine sehr geringe Ausstattung mit privaten Tiefgaragenstellplätzen auf.

Maßnahmen für den übrigen Bereich wurden in diesem Konzept nicht vorgeschlagen. Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans 162 „Neustifter Feld“ wurde die Stadtverwaltung von Anwohnerinnen und Anwohner darauf hingewiesen, dass in den Straßen entlang des Quartiers durch Fremdparker bereits heute hoher Parkdruck besteht und durch die neue Bebauung der Druck noch weiter steigen wird. Entsprechend wurde von Seiten der Stadtverwaltung vorgeschlagen, ein vertiefendes Konzept zur Parkraumbewirtschaftung im Stadtteil Neustift zu erarbeiten. Für die Erarbeitung des Konzepts wurde das Planungsbüro Strunz aus Bamberg beauftragt.

**Niederschrift**  
**über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (50.) vom 20. März 2024**

---

Bestand

Im April 2023 fanden an einem Dienstag, Mittwoch, Donnerstag und Samstag innerhalb derselben Woche Zählungen des ruhenden Verkehrs in Neustift statt. Es fanden an jedem Tag insgesamt fünf Zählungen zu unterschiedlichen Zeiten statt. Dadurch konnte ermittelt werden, welche Nutzungsansprüche an den öffentlichen Parkraum im Bestand gestellt werden, z.B. spricht eine lange Parkdauer zwischen 8 Uhr und 15 Uhr dafür, dass es sich wahrscheinlich um Beschäftigte handelt, während eine kurze Parkdauer für Kunden oder Besucher spricht. Bewohner parken dagegen über Nacht. Tagsüber können sie ihr Fahrzeug entweder stehen lassen oder damit in die Arbeit fahren.

Zur Analyse wurden vom Planungsbüro Zeiteinheiten erfasst. Eine Zeiteinheit beschreibt, dass ein Fahrzeug einmal bei der Zählung notiert wurde. Eine Zeiteinheit beinhaltet also eine Parkdauer von wenigen Minuten, falls das Fahrzeug direkt nach dem Notieren losgefahren ist, bis max. knapp 3 Stunden. Jede weitere Zeiteinheit verschiebt das Zeitfenster um weitere 3 Stunden.

Dabei konnten die Ergebnisse bezüglich der Auslastung aus dem Parkraumbewirtschaftungskonzept bestätigt werden. Zudem konnten die angesprochenen Nutzergruppen stärker nach den jeweiligen Straßenzügen ausdifferenziert werden.

Die Zählungen zeigen, dass es im Norden von Neustift noch recht große Kapazitäten gibt. Die Auslastung liegt werktags im Durchschnitt bei circa 50 Prozent. Eine Ausnahme stellt die Werdenfelser Straße dar, die mit knapp 80 % eine größere Belastung erfährt.

**Niederschrift**  
**über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (50.) vom 20. März 2024**

---

Im Bereich des Lankesbergs ist die Auslastung in Richtung der General-von-Stein-Straße deutlich höher als im mittleren Bereich (z.B. Meichelbeckstraße). Ein ähnliches Bild sieht man auch am Wochenende.

Die Belastungen um das Neustifter Feld sind erwartungsgemäß hoch. Vor allem in der Heinbogenstraße und Hochackerstraße sowie Bereichen der Herrmannstraße gibt es kaum noch Restkapazitäten. Erwähnenswert sind hier die recht hohen Parkdauern, die auf Fremdparker hinweisen.

Ebenfalls hohe Belastungen weisen die Alte Poststraße sowie die Wiesenthalstraße (südlich der Hecknerstraße) auf. Hier liegt die Belastung werktags bei über 85 %. Die Parkdauern sind ebenfalls verhältnismäßig hoch. Eine Ausnahme bildet der Teil der Alten Poststraße auf Höhe des Landratsamts, da hier bereits eine Parkzeitbeschränkung von 2 Stunden angeordnet wurde.

### Lösungsvorschläge

Im Rahmen des Konzepts werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

1. Parken nur in gekennzeichneten Bereichen

Dabei werden Zonen gebildet, in welchen Parken nur in am Boden markierten Bereichen erlaubt ist. Ein Parken außerhalb der gekennzeichneten Flächen wird geahndet.

Diese Maßnahme eignet sich in Bereichen mit hohem Anteil von illegalem Parken (z.B. in Kurvenbereichen) und bei häufigem Anordnen von Halteverboten. Durch die effiziente Gliederung der Parkmöglichkeiten werden nutzbare Verkehrsräume erhöht und Schilder können entfallen. Durch die Dimensionierung

**Niederschrift**  
**über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (50.) vom 20. März 2024**

---

der Parkplätze für einen regulären PKW kann das Parken von LKWs im Wohnquartier ebenfalls verhindert werden. Die Markierungen werden grundsätzlich für den gesamten Stadtteil Neustift als gute Lösung gesehen.

**2. Bewohnerparken (in Kombination mit zeitlicher Befristung)**

Gemäß §45 Abs. 1b Nr. 2a StVO muss für die Anordnung von Bewohnerparken ein Mangel an privaten Stellplätzen bei gleichzeitig erheblichem Parkdruck nachgewiesen werden. Bewohnerinnen und Bewohner müssen im Bestand regelmäßig keine Möglichkeit haben, ihr Fahrzeug in ortsüblich zumutbarer Entfernung zu ihrer Wohnung abzustellen. Die Zone darf maximal einen Kilometer groß sein. Werktags darf tagsüber nicht mehr als 50 % der Parkfläche für Bewohnende reserviert sein.

Für den Antrag auf einen Bewohnerparkausweis beim Ordnungsamt ist aktuell ein Nachweis notwendig, mit Hauptwohnsitz in Freising gemeldet zu sein und keinen eigenen oder angemieteten Stellplatz zur Verfügung zu haben. Falls ein Stellplatz vorhanden ist, aber der Haushalt über 2 Fahrzeuge verfügt, wird ein Bewohnerparkausweis gewährt. Der Parkausweis wird für insgesamt 3 Jahre ausgestellt und kostet dabei insgesamt 85 €.

Beim Bewohnerparken gibt es unterschiedliche Möglichkeiten. Einerseits gibt es das reine Bewohnerparken, bei welchem nur Personen mit entsprechendem Ausweis parken dürfen.

Eine andere Möglichkeit ist eine Kombination mit einer zeitlichen Befristung. Dabei können Fahrzeuge ohne Bewohnerparkausweis z.B. werktags nur zwischen 8 – 18 Uhr in der Zone parken, Fahrzeuge mit einem Ausweis jedoch zeitlich unbefristet.

Bewohnerparkzonen eignen sich für Straßen mit hoher Auslastung – auch durch Fremdparker - und geringer Anzahl privater Garagen bzw. Stellplätzen.

**Niederschrift**  
**über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (50.) vom 20. März 2024**

---

Sollten tagsüber Kapazitäten frei sein, bietet sich eine Lösung in Kombination mit zeitlicher Befristung an.

Durch Bewohnerparken werden Stellplätze für Anwohnerinnen und Anwohner gesichert, Fremdarker (v.a. Dauerarker) reduziert und die Nutzung bestehender Garagen erhöht.

Das Bewohnerparken mit zeitlicher Befristung wird vor allem im Lankesberg (Königsfeldstraße, Sighartstraße, Eckerstraße, Jahnstraße) gesehen.

Eine Einführung einer reinen Bewohnerparkzone wird für den Bereich um das Neustifter Feld (Herrmannstraße, Hecknerstraße, Grüne Lohne) sowie in einem Teilbereich der Alten Poststraße vorgeschlagen.

### 3. Bewohnerparken (in Kombination mit Kurzzeitparken)

Eine weitere Möglichkeit des Bewohnerparkens ist eine Kombination mit Kurzzeitparken. Es werden vier Subvarianten für den Bereich Kurzzeitparken vorgestellt. Analog zur Bewirtschaftung mit zeitlicher Befristung ist in diesem Bereich ein Parken mit Bewohnerparkausweisen durchgängig möglich, für Fremdarker ist die Parkdauer auf z.B. zwei Stunden begrenzt. Diese Form der Bewirtschaftung eignet sich vor allem für Bereiche mit hoher Auslastung und hohem Anteil Anlieger, jedoch vorhandenen Dienstleistungen, die nahe gelegene Parkmöglichkeiten benötigen. Diese Maßnahme eignet sich besonders für die Wiesenthalstraße im südlichen Bereich nahe des Landratsamts.

Es wurden 4 Abschnitte gebildet:

#### Abschnitt 1: Lankesberg

Auslastung:

- Werktags vor allem Richtung Gen.-von-Stein-Straße sehr hoch
- Illegales parken in der südlichen Lankesbergstraße
- Samstags ebenfalls gering im Süden und hoch im Norden

**Niederschrift**  
**über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (50.) vom 20. März 2024**

---

Parkdauer:

- Durchgängig zwischen 1,7 bis 2,7 Zeiteinheiten
- Wechsel aus Anwohnern und Fremdparkern

Vorschlag:

- Parken in gekennzeichneten Flächen
- Parken werktags von 8 – 18 Uhr plus Bewohnerparken in dicht beparkten Straßen wie Königsfeldstraße, Sighartstraße, Asamstraße (teilweise), Aribostraße, Eckerstraße und Jahnstraße.

Abschnitt 2: Neustifter Feld

Auslastung:

- Hohe Auslastung in der Heinbogenstraße, Hecknerstraße, Wiesenthalstraße und z.T. Hermannstraße
- Kapazität in übrigen Straßenzügen
- Samstag variable aber weiterhin hohe Auslastung, höherer Anteil an Fremdparkern

Parkdauer:

- Relativ lange Parkdauern in der Heinbogenstraße und Hochackerstraße.

Vorschlag:

- Parken in gekennzeichneten Flächen
- Bewohnerparken in dicht beparkten Straßen zur Deckung des Bedarfs in der Hermannstraße, Heinbogenstraße, Reiheweg, Grüne Lohe und südliche Moltkestraße.

Abschnitt 3: Neustift Nord

Auslastung:

- Relativ hohe Kapazitäten verfügbar
- Parkdruck in der Werdenfelser Straße

**Niederschrift**  
**über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (50.) vom 20. März 2024**

---

- Begegnungsverkehr Bus-Bus in Bismarkstraße/Wiesenthalstraße durch Beschilderung möglich

Parkdauer:

- Parkdauern zwischen 2,0 und 2,4 Zeiteinheiten
- Keine größeren Ausreißer nach oben oder unten

Vorschlag:

- Parken in gekennzeichneten Flächen

Abschnitt 4: Alte Poststraße/Wiesenthalstraße

Auslastung:

- Durchgängig sehr hohe Auslastung

Parkdauer:

- Geringe Parkdauern nahe des Landratsamtes (bereits vorhandene Bewirtschaftung)
- Relativ lange Parkdauern in der Wiesenthalstraße/Alte Poststraße durch Anwohner oder Beschäftigte

Vorschlag:

Es werden 4 verschiedene Abschnitte vorgeschlagen, die denselben Kern verfolgen jedoch mit kleineren Unterschieden.

Abschnitt 1 ganz im Westen:

- Parken mit Parkschein für 2 Std. gegen Gebühr
- Bewohner mit Parkausweis frei

Abschnitt 2:

- Reines Bewohnerparken mit Parkausweis

Abschnitt 3 Bereich Landratsamt:

- Parken mit Parkscheibe für 2 Std. werktags
- Bewohner mit Parkausweis frei 18 – 9 Uhr

Abschnitt 4 Wiesenthalstraße:

**Niederschrift**  
**über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (50.) vom 20. März 2024**

---

- Parken mit Parkscheibe für 2 Std. werktags
- Bewohner mit Parkausweis Freitag

4. Bewohnerparken (in Kombination mit finanzieller Bewirtschaftung)

Eine dritte Möglichkeit ist die Kombination von Bewohnerparken und finanzieller Bewirtschaftung. Dabei werden Parkgebühren für Fahrzeuge erhoben, die keinen Bewohnerparkausweis haben. Die Wirkungen sind recht analog zur vorherigen Maßnahme, sind aufgrund der finanziellen Auswirkungen jedoch noch einmal stärker. Die Alte Poststraße im östlichen Bereich nahe der Innenstadt eignet sich für eine finanzielle Bewirtschaftung, wobei hier im Verlauf der Planung geprüft werden muss, ob ausreichend Platz für Parkscheinautomaten vorhanden ist und wie viele Stellplätze entfallen müssten.

Anforderungen in Freising für einen Bewohnerparkausweis:

- Hauptwohnsitz in Freising
- Nachweis, dass kein eigener oder angemieteter Stellplatz zur Verfügung steht.
- Falls 1 Stellplatz vorhanden, aber 2 Fahrzeuge kann für 2. Fahrzeug Bewohnerausweis beantragt werden.

Der Parkausweis wird für 3 Jahre ausgestellt und kostet insgesamt 85 €. Es besteht kein Rechtsanspruch, auf einen Parkplatz in der Umgebung der Wohnung bzw. einen zugeordneten Parkplatz.

Im nächsten Schritt soll das Konzept im Rahmen eines Bürgerdialogs den Bürgerinnen und Bürgern in Neustift vorgestellt werden. Anschließend soll das Konzept auf Grundlage der Rückmeldungen gegebenenfalls angepasst und die Kosten für Markierungen und Schilder abgeschätzt werden. Zudem sollen die

**Niederschrift**  
**über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (50.) vom 20. März 2024**

---

Vergaberichtlinien für die Ausstellung von Bewohnerparkausweisen überarbeitet werden.

**Beschluss-Nr. 505/50a**

**Anwesend: 14                  Für: 14                  Gegen: 0                  den Beschluss**

Der Ausschuss für Planen, Bauen und Umwelt stimmt dem im Sachvortrag vorgestellten Konzept zu. Die Stadtverwaltung wird beauftragt, einen Bürgerdialog mit den Bürgerinnen und Bürgern in Neustift zu starten und Rückmeldungen einzuholen und das Konzept entsprechend zu überarbeiten.

Dem Ausschuss für Planen, Bauen und Umwelt sind die Ergebnisse sowie Kosten für die Umsetzung erneut vorzustellen.

Die Stadtverwaltung wird beauftragt, die Vergaberichtlinie für Bewohnerparkausweise zu überprüfen, mögliche Optimierungen zu erarbeiten und dem Ausschuss erneut vorzustellen.

**TOP 5                  Errichtung einer Lärmschutzwand am Karwendelring 1 – 3**

**Antrag der Bewohner der Siedlung „Am Waldrand“**

**- Vorstellung der Überprüfung**

**- Beschluss**

**Anwesend: 14**

**Beschlussvorlage der Verwaltung**

Mit dem beiliegenden Antrag der Bewohner aus der Siedlung „Am Waldrand“ vom 23.03.2022 wurde die „Errichtung einer Schallschutzwand“ und weitere entsprechende Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz der Siedlung „Am Waldrand“ beantragt.

**Niederschrift**  
**über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (50.) vom 20. März 2024**

---

Hierbei wurden von den Antragsstellern schwerpunktmäßig folgende Punkte gemäß dem beiliegenden Schreiben vorgebracht:

- Fehlende Lärmschutzwand im Abschnitt der gegenüberliegenden Ein- und Ausfahrt zum Parkplatz des Gewerbegebiets Karwendelring.
- Fehlende Geschwindigkeitswarnanzeige im Karwendelring in der Gefällestrecke (westliche Fahrtrichtung).
- Fehlende Abhandlung des Karwendelrings im Lärmaktionsplan der Stadt Freising.
- Betrachtung des gegenüberliegenden Gewerbegebietes Lidl, Ihle, DM.

Gemäß dem vorgenannten Antrag der Bewohner aus der Siedlung „Am Waldrand“ wurde durch das beauftragte Büro HENTSCHEL CONSULT Ing.-GmbH die folgenden Punkte bearbeitet:

- a.) Überprüfung der Beurteilungsgrundlagen in der schalltechnischen Untersuchung von Dorsch Consult aus dem Jahr 1984 zur Genehmigung des damaligen Straßenneubaus zum Karwendelring
- b.) Berechnung der Immissionsbelastung durch den Straßenverkehr der FS 44 Karwendelring im Abschnitt Knotenpunkt Rotkreuzstraße bis zur Einmündung „Am Waldrand“ auf der Grundlage der vorliegenden Verkehrszählungen aus dem Jahr 2022
- c.) Gegenüberstellung der Immissionsbelastung mit dem Orientierungswert/ Immissionsgrenzwert / Lärmsanierungswert und dem Schwellenwert nach der Lärmschutz – Richtlinien-StV 2007 (Richtlinie für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm).
- d.) Prüfung, ob durch eine Verlängerung der Schallschutzwand Richtung Westen als Lückenschluss zwischen den vorhandenen Lärmschutzwänden eine wirksame Pegelminderung erreicht werden kann.

**Niederschrift**  
**über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (50.) vom 20. März 2024**

---

Die Verkehrslärmuntersuchung des Büros HENTSCHEL CONSULT Ing.-GmbH erfolgte auf der Grundlage einer Bestandsvermessung der vorhandenen Lärmschutzwand in Lage und Höhe, der digitalen Flurkarte und der zu diesem Zeitpunkt durchgeführten Verkehrszählungen im Knotenpunkt FS 44 Karwendelring / Rotkreuzstraße vom 06.10.2022 und im Bereich der FS 44 / Zufahrt Gewerbeflächen.

Weiterhin befindet sich in der FS 44 Karwendelring nordöstlich der Einmündung Am Waldrand eine Dauerzählstelle. Die vorgenannten erfassten Werte der Verkehrszählungen in den Knotenpunkten sowie der Dauerzählstelle wurden in der nachfolgenden Tabelle zusammengetragen. Hierbei wurden in der Verkehrslärmuntersuchung vom Büro Hentschel die werktägliche Verkehrsbelastung zu Grunde gelegt. Grundsätzlich werden bei den Schallschutzberechnungen der DTV (durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung einschließlich der Sonn-, Feier- und Ferientage) verwendet. Der DTV-Wert ergibt sich überschläglich mit einem Faktor 0,9 gegenüber der werktäglichen Verkehrsbelastung und ist nochmals geringer als die werktägliche Verkehrsbelastung. Aufgrund der Auswertung der Ergebnisse an der vorliegenden Dauerzählstelle ist festzustellen, dass sich die Verkehrszahlen der werktäglichen Verkehrsbelastung, bezogen auf den östlich der Gewerbezufahrt vorliegenden Straßenast sich in den letzten zwei Jahren unwesentlich verändert haben.

**Ergebnisse der durchgeführten Verkehrszählungen und der Dauerzählstelle Karwendelring:**

| Zähltag/Zeitraum | DTVw             | DTV | Bemerkungen:  |
|------------------|------------------|-----|---|
| 06.10.2022       | 7.286<br>Kfz/24h |     | Verkehrszählung Zufahrt<br>Gewerbegebiet, <u>westl.</u> |

**Niederschrift**  
**über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (50.) vom 20. März 2024**

|              |                  |                  |   |
|--------------|------------------|------------------|---|
|              |                  |                  | <b>Straßenabschnitt Karwendelring</b>   |
|              | 6.550<br>Kfz/24h |                  | <b>Verkehrszählung</b> Zufahrt Gewerbegebiet, <u>östl.</u><br><b>Straßenabschnitt Karwendelring</b>   |
| 27.02.2024   | 6.518<br>Kfz/24h |                  | Dauerzählstelle   |
| Oktober 2022 | 6.337<br>Kfz/24h | 5.579<br>Kfz/24h | <b>Dauerzählstelle</b> , durchschnittliche Verkehrsbelastung werktätlich (DTV <sub>w</sub> ) sowie einschließlich Sonn- und Feiertage (DTV) |
| März 2023    | 6.526<br>Kfz/24h | 5.792<br>Kfz/24h | <b>Dauerzählstelle</b> , durchschnittliche Verkehrsbelastung werktätlich (DTV <sub>w</sub> ) sowie einschließlich Sonn- und Feiertage (DTV) |

Aus den Auswertungen der Dauerzählstelle wurde unter anderem Geschwindigkeitsüberschreitungen aufgrund der Gefällestrecke festgestellt, die damit auch zu einer Erhöhung des Verkehrslärms führen. Hierbei sind im Zeitraum vom 10.07. bis 14.07.2023 der erfassten Verkehrsteilnehmer ca. 50 % der Kfz mit Geschwindigkeiten > 58 km/h gefahren. Hiervon sind 15 % der erfassten Kfz mit Geschwindigkeiten > 67 km/h unterwegs. Bei einer Geschwindigkeitsüberschreitung um ca. 20 km/h gegenüber der innerorts geltenden Geschwindigkeit von 50 km/h ergibt sich im Bereich des Karwendelrings eine zusätzliche Lärmbelastung von ca. 3,0 dB(A) am Tag und in der Nacht gegenüber den berechneten Lärmwerten im Abschnitt Rotkreuzstraße bis Am Waldrand.

**Niederschrift**  
**über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (50.) vom 20. März 2024**

---

In Zusammenhang mit der Ermittlung der Grundlagen erfolgte auch eine Überprüfung der Höhen der umgesetzten Lärmschutzwände auf der Grundlage der damaligen Verkehrslärmuntersuchung von DorschConsult vom Februar/September 1984. Die Höhenlagen entsprechen grundsätzlich den damaligen Vorgaben der Lärmunteruntersuchung.

Hierbei ist weiterhin festzustellen, dass nach der damaligen Sach- und Rechtslage Lärmschutzmaßnahmen beim Neubau oder bei einer wesentlichen Änderung von Straßen Lärmschutzmaßnahmen erforderlich wurden, insoweit der ermittelte Straßenverkehrslärm den nachfolgenden Grenzwert überschreitet: „In reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten am Tag 62 dB(A) und in der Nacht 52 dB(A).“

Nach den aktuell vorliegenden Vorgaben haben sich die Grenzwerte zwischenzeitlich um 3 d(A) reduziert und liegen gemäß den derzeit vorliegenden Vorgaben bei 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht.

Grundsätzlich erfolgt die Bewertung der Immissionsbelastung, ob:

- 1) Ein Wohngebiet an einem öffentlichen Verkehrsweg herangeführt wird (Planung).
- 2) Ein öffentlicher Verkehrsweg neu gebaut oder wesentlich geändert wird (Lärmvorsorge).
- 3) Die Bebauung und Straße unverändert bestehen (Lärmsanierung).

Im Fall des vorliegenden Antrags der Bewohner aus der Siedlung „Am Waldrand“ erfolgt die Bewertung aufgrund der bereits bestehenden Straße gemäß der vorgenannten Ziffer 3 auf der Grundlage einer Lärmsanierung. Hierbei ist

**Niederschrift**  
**über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (50.) vom 20. März 2024**

---

nach Abstimmung zwischen der Regierung von Oberbayern und der Verkehrsbehörde auch die Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm Lärmschutz-Richtlinien StV-2007 anzuwenden.

Laut einer Rückmeldung des Straßenverkehrsrechts der Regierung von Oberbayern liegt mit Überschreitung der Grenzwerte nach der 16. BImSchV ein Indiz dafür vor, dass die Schwelle zur Ermessenausübung erreicht ist und die untere Straßenverkehrsbehörde Maßnahmen prüfen muss. Beim Erreichen der in den Lärmschutz-Richtlinien-StV festgesetzten Werte verdichtet sich das Ermessen der zuständigen Straßenverkehrsbehörde zu einer Pflicht zum Einschreiten durch adäquate Maßnahmen.

Die durchgeführte Verkehrslärmuntersuchung erbrachte eine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte nach der 16. BImSchV für ein reines Wohngebiet mit 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts, allerdings liegt keine Überschreitung der in den Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm - Lärmschutz-Richtlinien-StV festgesetzten Werte 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts vor, die die zuständige Straßenverkehrsbehörde zum Einschreiten durch adäquate Maßnahmen verpflichtet.

Die höchste ermittelte Immissionsbelastung liegt mit Werten bis zu 67 dB(A) tags und 56 dB(A) nachts vor.

Nach Abstimmung mit der unteren Verkehrsbehörde werden derzeit keine straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen als erforderlich gesehen.

**Niederschrift**  
**über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (50.) vom 20. März 2024**

---

Eine generelle Regelung zum Schutz vor Straßenverkehrslärm an Bestandsstraßen gibt es in Deutschland derzeit nicht, damit besteht auch kein Rechtsanspruch auf die Umsetzung von Lärmsanierungsmaßnahmen.

Derzeit wird eine Lärmsanierung an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes und an Staatsstraßen in der Baulast des Freistaats Bayern als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt, wenn der Beurteilungspegel die Auslösewerte für die Lärmsanierung eines allgemeinen Wohngebiets mit 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts überschreitet. Hierunter fällt z.B. auch passiver Schallschutz wie z.B. der Einbau von neuen schallgedämmten Fenstern.

Der Lärmaktionsplan (LAP) der Stadt Freising sieht hierzu keine Regelungen vor. Der Karwendelring wurde bei der Aufstellung des vorliegenden LAP der Stadt Freising im Jahr 2019 auch nicht als Lärm-Hotspot identifiziert. Weiterhin ist nach der derzeit vorliegenden Erfassung der Verkehrsbelastung festzustellen, dass der Karwendelring im Abschnitt der Antragssteller unter einem DTV von 8.200 Kfz/24h liegt. Hierzu ist allerdings auch zu erwähnen, dass aufgrund der derzeit vorliegenden Grundlagen für den bayernweiten LAP nur Bundes- und Staatsstraßen ab einer Verkehrsbelastung  $DTV \geq 8.200$  Kfz/24h erfasst werden. Das Stadtplanungsamt würde nach Fertigstellung und Veröffentlichung des bayernweiten LAP durch die Regierung von Oberfranken mit dieser nochmals Abstimmungen durchführen, wie grundsätzlich mit hochbelasteten Kreis- und Gemeindestraßen im Stadtgebiet umgegangen werden soll.

Durch die Verkehrsbehörde wurde zwischenzeitlich die im Antragsschreiben vorgebrachte fehlende Geschwindigkeitswarnanzeige im Karwendelring wieder aufgestellt. Weiterhin wurde für den Abschnitt des Karwendelrings eine Messstelle/Geschwindigkeitsmessung beim kommunalen Zweckverband beantragt

**Niederschrift**  
**über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (50.) vom 20. März 2024**

---

und nach Rückmeldung der Verkehrsbehörde auch bereits eine Messung durchgeführt.

**Beschluss-Nr. 506/50a**

**Anwesend: 14                  Für: 14                  Gegen: 0                  den Beschluss**

Gemäß der durchgeführten Verkehrslärmuntersuchung am Karwendelring zwischen Rotkreuzstraße und Am Waldrand besteht auf der Grundlage einer Überprüfung auf Lärmsanierung kein Anspruch auf die Errichtung oder auch Optimierung der bestehenden Lärmschutzwand bzw. weiterer Lärmschutzmaßnahmen.

Im Zuge des Lärmaktionsplans sollen die innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen im Stadtgebiet mit hoher Verkehrsbelastung aufgenommen werden.

- TOP 6                  Umbau Plantagenweg**  
**Verbreiterung des Grünstreifens unter Neuordnung der**  
**Fahrbahnbreite**  
**- Vorstellung Entwurf**  
**- Beschluss**  
**Anwesend: 14**

**Beschlussvorlage der Verwaltung**

Im Plantagenweg befindet sich im Straßenabschnitt Camerloherstraße bis Biernerstraße eine stadtbildprägende Lindenreihe aus 9 Linden (Linden, Winterlinde, Sommerlinde) auf einem ca. 1,00 m breiten Grünstreifen. Die Bäume weisen aufgrund des eingeschränkten Baumstandorts bereits Schäden an den

**Niederschrift**  
**über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (50.) vom 20. März 2024**

---

Stämmen auf bzw. hat sich die Asphaltdecke durch die Wurzeln bereits angehoben sowie die Bordsteine teilweise herausgedrückt. Eine Sanierung der Fahrbahn im vorgenannten Straßenabschnitt ist mittelfristig nicht vorgesehen.

Zur Einschätzung der Vitalität der Bestandsbäume wurde im Vorfeld eine Untersuchung durch ein Fachbüro durchgeführt. Dieses kommt zu dem Ergebnis, dass die Bäume auf eingeschränkten Baumstandorten gepflanzt wurden. Eine Erweiterung der Baumstandorte für die Bestandsbäume wird empfohlen. In Zusammenhang mit der Bewertung der vorhandenen Bäume wurde festgestellt, dass bereits 2 stark geschädigte Bäume aufgrund ihres Zustands gefällt werden müssen.

Das Stadtplanungsamt sieht in Abstimmung mit der Stadtgärtnerei, auf der Grundlage der vorgenannten Untersuchung, eine Verbreiterung des Grünstreifens und somit eine Verbesserung der Baumstandorte unter der Prüfung einer Fahrbahnversmälnerung als notwendig. In diesem Zusammenhang wird auch auf das am 14.09.2022 beschlossene Klimaanpassungskonzept 2050 - Klaps50 verwiesen. Entsprechend dem vorgenannten Konzept weist die betroffene Baumreihe im Plantagenweg bereits einen wichtigen Beitrag zum Stadtklima auf.

Ein Verzicht der Verbreiterung der Baumquartiere oder der Verlust der Straßenbaumreihe hat aus der Sicht des Stadtplanungsamtes negative Auswirkungen, unter anderem auf die Hitzeereignisse und die künftige Wohn- und Lebensqualität in Freising. Aufgrund des wertvollen Beitrags der bestehenden Baumreihe zur Klimaanpassung, der ökologischen Vielfalt und der positiven Wirkung auf den Stadt- und Straßenraum empfiehlt Amt 61 ausdrücklich den Erhalt der Linden und die erforderliche Verbreiterung des Grünstreifens.

**Niederschrift**  
**über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (50.) vom 20. März 2024**

---

Auf der Grundlage des vorgenannten Sachstands wurde eine Entwurfsplanung in Abstimmung mit dem Stadtplanungsamt, Technischen Betrieben, Mobilitätsmanagement, Verkehrsbehörde und Polizei zur Verbesserung der vorhandenen Baumstandorte unter der Prüfung einer Fahrbahnreduzierung im Straßenabschnitt Camerloherstraße bis Biernerstraße entwickelt.

Die Verkehrsbelastung der Kraftfahrzeuge beträgt laut einer Verkehrszählung vom 05.10.2021 im Plantagenweg im 1. Abschnitt Camerloherstraße bis Eichendorffstraße ca. 890 Kfz/24h bzw. im 2. Abschnitt Eichendorffstraße bis Biernerstraße ca. 970 Kfz/24h/24h (südliche Fahrtrichtung ca. 530 Kfz/24h und nördliche Fahrtrichtung ca. 440 Kfz/24h). Der Anteil der Radfahrer betrug im ersten Abschnitt ca. 210 Radfahrer/24h bzw. im 2. Abschnitt ca. 240 Radfahrer/24h.

Durch die Reduzierung der vorhandenen Fahrbahnquerschnitte ist eine Verbreiterung des vorhandenen Bestandsgrünstreifens auf ca. 2,00 m bis 2,40 m gemäß den beiliegenden Regelquerschnitten möglich. Die vorhandene Planung sieht hierbei eine Reduzierung des Fahrbahnquerschnitts im Abschnitt Camerloherstraße bis Eichendorffstraße auf 4,50 m und im Abschnitt Eichendorffstraße vor. Der vorhandene Mindestquerschnitt wird zuzüglich dem ca. 1,60 m breiten Gehweg für die Anfahrbarkeit der vorhandenen privaten Senkrechtstellplätze benötigt. Im Abschnitt Eichendorffstraße bis Biernerstraße wird eine Fahrbahnreduzierung auf 3,80 m unter der Beschilderung einer Einbahnstraße mit südlicher Fahrtrichtung mit Radverkehr in Gegenrichtung vorgeschlagen. Durch die Reduzierung der vorhandenen Fahrbahnbreite im Abschnitt Eichendorffstraße bis Biernerstraße wird ein Entfall von ca. 9 - 10 Stellplätze erforderlich.

Gemäß der Richtlinie für Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) ermöglicht der Fahrbahnquerschnitt von 4,10 m bei eingeschränkten Bewegungsspielräumen

**Niederschrift**  
**über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (50.) vom 20. März 2024**

---

(Geschwindigkeit < 40km/h), zuzüglich der seitlichen Sicherheitsräume (Lichtraumprofil) von 0,25 m den Begegnungsfall Pkw / Pkw. Für den Begegnungsfall Pkw/Rad wird gleichfalls bei eingeschränkten Bewegungsspielräumen ein Fahrbahnquerschnitt von mindestens 3,80 m, zuzüglich einem seitlichem Sicherheitsraum benötigt.

Für den Umbau ist eine möglichst wurzelschonende Vorgehensweise geplant. Hierbei ist grundsätzlich eine Deckensanierung unter das Aufkleben einer neuen Bordsteinführung geplant, lediglich im Bereich der drei Zufahrten wird ein Eingriff in den Oberbau erforderlich. Im Nachgang erfolgt dann ein Rückschnitt des von der Fahrbahnbreite nicht mehr benötigten Asphaltaufbaus.

Durch die Polizei und Verkehrsbehörde wird die vorgenannte Maßnahme aufgrund des erforderlichen Entfalls der derzeit vorhandenen Stellplätze von ca. 9 - 10 Stellplätzen im Plantagenweg sowie dem bereits vorliegenden Parkdruck in den umliegenden Straßenzügen Biernerstraße, Heiglstraße, Camerloherstraße und Eichendorffstraße als sehr kritisch gesehen. Es wird daher von Seiten der Polizei und Verkehrsbehörde vor einer Umsetzung der Maßnahme die Notwendigkeit für ein Parkraumbewirtschaftungskonzept in diesem Gebiet gesehen. Die Abstimmung des erforderlichen Umgriffs für ein Parkraumbewirtschaftungskonzept erfolgt derzeit in Abstimmung mit der Verkehrsbehörde, Polizei und dem Mobilitätsmanagement.

Die Sanierungskosten für einen Umbau des Plantagenwegs zur Verbreiterung des Grünstreifens wird auf ca. 180.000 € geschätzt. Die erforderlichen Haushaltsmittel wurden für den Haushalt 2024 unter der Haushaltsstelle 1.6154.9505 "Generalsanierung Verkehrsflächen" eingeplant und stehen unter dem Vorbehalt der erforderlichen Haushaltsgenehmigung und der hierfür notwendigen Personalkapazitäten beim Amt für Straßen- und Brückenbau.

**Niederschrift**  
**über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (50.) vom 20. März 2024**

---

**Beschluss-Nr. 507/50a**

**Anwesend: 14                  Für: 14                  Gegen: 0                  den Beschluss**

- a) Mit der am Sachbericht beiliegenden Umbauplanung des Plantagenwegs im Straßenabschnitt Camerloher- bis Biernerstraße für die Verbreiterung des Grünstreifens zur Verbesserung des vorhandenen Baumbestands besteht Einverständnis. Das Vorhaben wird mit Projektkosten in Höhe von 180.000 €, vorbehaltlich einer Genehmigung des Haushaltsplans 2024 genehmigt.
- b) Die Verwaltung wird in Zusammenhang mit dem Umbau des Plantagenwegs beauftragt, ein Parkraumbewirtschaftungskonzept zu erstellen.

**TOP 7                  Radverkehrsführung in der Mainburger Straße im Abschnitt**  
**Korbiniankreuzung bis Rotkreuzstraße**  
**- Beschluss**

**Anwesend: 14**

**Beschlussvorlage der Verwaltung**

Die Stadt Freising hat im Jahr 2018 das Mobilitätskonzept „nachhaltig.mobil“ beschlossen und dabei ein Zielnetz Radverkehr definiert. Dabei wurde das Straßennetz der Stadt Freising in ein Haupt- und Erschließungsnetz aufgeteilt. Das Haupttroutennetz soll eine sichere und möglichst getrennte Führung für den Radverkehr ermöglichen und verbindet die Stadtteile mit dem Zentrum sowie untereinander.

Die Mainburger Straße stellt als Erschließung der Innenstadt von Osten sowie als Verbindung zwischen Lerchenfeld und den Schulen im Freisinger Norden

**Niederschrift**  
**über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (50.) vom 20. März 2024**

---

eine wichtige Hauptachse für den Radverkehr dar. Momentan befinden sich jedoch in der Straße keine, oder nur unzureichende Radverkehrsanlagen, weswegen die Anforderungen aus dem Mobilitätskonzept sowie aus den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) nicht erfüllt sind.

Durch die Eröffnung der Nordostumfahrung sowie der Westtangente in den vergangenen Jahren konnte in der Mainburger Straße an der Korbiniankreuzung der Kfz-Verkehr von 30.609 Fahrten im Jahr 2015 auf 22.493 Fahrten (pro 24 h) deutlich reduziert werden – trotz einer Erhöhung der Einwohnerzahl.

Die Verbesserung der Radverkehrssituation in dem Bereich der Mainburger Straße wurde durch unterschiedliche Planungen der Stadtverwaltung bereits tangiert, z.B. im Zuge der Planungen zur Landshuter Straße oder zum Projekt „Fahrradstraße Kammergasse“. In der Umsetzung befindet sich zudem die Brückenkapfenverbreiterung auf der Hochtrasse und Luitpoldbrücke im Zuge der Isarstraße, um beidseitige gemeinsame Geh- und Radwege zu schaffen. Der Abschnitt der Isarstraße zwischen Ismaninger Straße und Luitpoldstraße wurde zwischenzeitlich fertiggestellt.

Durch die bisherigen Studien und die Reduktion des Kfz-Verkehrs konnten bisher folgende Rahmenbedingungen festgehalten werden, bei der eine Leistungsfähigkeit der Kreuzungen weiterhin gegeben ist:

1. Der Entfall einer Kfz-Spur in der Mainburger Straße von der Alois-Steinecker-Straße bis zur Korbiniankreuzung ist aufgrund der letzten Untersuchung des Büros PVT grundsätzlich möglich, allerdings wird sich durch die Wegnahme einer Spur Rückstau auf der Mainburger Straße in nördlicher Richtung einstellen (Studie Landshuter Straße, vgl. Sachbericht vom 9.9.2020).

**Niederschrift**  
**über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (50.) vom 20. März 2024**

---

2. Der Entfall einer der beiden Linksabbiegespuren von der Mainburger Straße in die Alois-Steinecker-Straße ist möglich (Studie Fahrradstraße Kammergasse).
3. Eine Reduktion einer Fahrspur in der General-von-Nagel-Straße / Landshuter Straße ist möglich (Studie Landshuter Straße).

Auf Grundlage dieser Ergebnisse wurden einerseits die Planungen zur Isarstraße vorangetrieben und andererseits Planungen von Seiten der Stadt zur Weiterführung entlang der Mainburger Straße angedacht. Diese wurden ebenfalls im Runden Radltisch bereits diskutiert und im Rahmen der AGFK Planerwerkstatt mit Radverkehrsbeauftragten aus ganz Bayern sowie renommierten Radverkehrsplanern weiter vertieft.

Aufgrund der anstehenden Fertigstellung der Kappenverbreiterung der Hochtrasse im Zuge der Isarstraße und den damit einhergehenden Markierungsarbeiten an der Isarstraße besteht das Ziel der Stadtverwaltung, eine durchgehende Radverkehrsführung entlang der Mainburger Straße im Bereich zwischen der Korbiniankreuzung und der Rotkreuzstraße zu schaffen. Hierfür ist die Umsetzung der Planung einer durchgehenden Radverkehrs-führung in drei Stufen bzw. Bauabschnitten geplant. Diese Bauabschnitte spiegeln die Priorisierung und den möglichen Umsetzungshorizont der Maßnahmen wider.

Der Abschnitt 1 bildet die Maßnahmen ab, die im Sommer 2024 umgesetzt werden sollen, um die Schlüssigkeit mit der umgestalteten Isarstraße herzustellen. Dieser Abschnitt enthält Markierungsarbeiten und Anpassungen der Lichtsignalanlagen. Die Hauptänderung besteht in dem Entfall einer Fahrspur von Norden nach Süden im Bereich der Alois-Steinecker-Straße bis zur Korbiniankreuzung und darüber hinaus in der Isarstraße bis zum Rechtsabbieger von der Hochtrasse nach unten zur Ottostraße. Eine der beiden Kfz-Fahrspuren wird zu einem Radschutzstreifen umgewandelt.

**Niederschrift**  
**über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (50.) vom 20. März 2024**

---

Im Bereich der Korbiniankreuzung sollen in der Mainburger Straße beidseitig Schutzstreifen entstehen. Damit sind weitere Maßnahmen verbunden, die Anlage 2 entnommen werden können. In Abschnitt 1 sollen Markierungsarbeiten umgesetzt werden und Änderungen an den Lichtsignalanlagen vorgenommen werden. Generell soll vorerst keine durchgehende farbige Markierung entstehen, lediglich die Konfliktstellen sollen rot gekennzeichnet werden.

In Abschnitt 2 werden in der Mainburger Straße zwischen Klebelstraße und Rotkreuzstraße Schutzstreifen geschaffen. In den Mündungsbereichen der Alois-Steinecker-Straße, Kammergasse, Lankebergstraße sowie Klebelstraße in die Mainburger Straße werden Radverkehrsanlagen geschaffen. Ein einseitiger Schutzstreifen führt in der Mainburger Straße bis zur Rotkreuzstraße. Die genaue Planung kann Anlage 2 entnommen werden.

Weiterhin sollen im Abschnitt 2 Markierungsarbeiten, kleine Umbaumaßnahmen und Anpassungen der Lichtsignalanlagen umgesetzt werden.

Im Bauabschnitt 3 werden in der General-von-Nagel-Straße im Bereich von der Korbiniankreuzung bis zur Alten Poststraße beidseitig Radschutzstreifen geschaffen. Eine Kfz-Spur Richtung Neustift entfällt. Die Planung kann Anlage 2 entnommen werden.

In Abschnitt 3 sollen Markierungsarbeiten, größere Umbaumaßnahmen und Anpassungen der Lichtsignalanlage umgesetzt werden.

Im Sommer 2024 soll nur der Bauabschnitt 1 umgesetzt werden. Die geschätzten Kosten belaufen sich auf ca. 170.000 € und sollen auf zwei Haushaltsstellen aufgliedert werden. Der Bereich um die Korbiniankreuzung zählt zur Haushaltsstelle Landshuter Straße (1.6154.9501). Die Mainburger Straße wird der Haushaltsstelle Radlstadt Freising (1.6386.9503) zugerechnet.

Für die Umsetzung der Abschnitte 2 und 3 sind weitere Gutachten nötig, unter anderem die Berechnung der Leistungsfähigkeit der Kreuzungen.

**Niederschrift**  
**über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (50.) vom 20. März 2024**

---

In Anlage 3 und 4 werden die Zwischenstände nach Umsetzung der Abschnitte 1 und 2 dargestellt.

Anlage 5 zeigt den Bauabschnitt 3, dieser Plan entspricht der Zielplanung.

Die Anlagen sind relevant für die Beschlussvorlage.

Wird diese Planung beschlossen, zieht das auch Änderungen für die Planung in der Isarstraße nach sich. Hier soll ebenfalls von Norden nach Süden eine Fahrspur entfallen bis zum Rechtsabbieger/ Rampe Hochtrasse in Richtung St2350 Ottostraße. Darüber hinaus soll hier ein Schutzstreifen im Rechtsabbieger Richtung Neustift entstehen. Die Darstellung dieser Planung kann Anlage 2 und 6 entnommen werden.

Als nächstes sind folgende Schritte geplant:

- Kleine Änderungen durch Sicherheitsaudit
- Verkehrszählungen
- Berechnungen der Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte (PVT)
- Markierungspläne und weitere Planungen für Umsetzung der Phase 1
- Beauftragung der erforderlichen Gutachten für Phase 2 und 3

**Beschluss-Nr. 508/50a**

**Anwesend: 14                      Für: 13                      Gegen: 1                      den Beschluss**

Die Verwaltung wird beauftragt, den Abschnitt 1 im Sommer 2024 mit Projektkosten in Höhe von 170.000 € umzusetzen. Die Planungen in der Isarstraße (Kappenerneuerung) sind entsprechend anzupassen.

Mit der grundsätzlichen Planung der Abschnitte 2 und 3 besteht Einverständnis. Die Verwaltung wird beauftragt, die im Vortrag vorgestellten notwendigen Untersuchungen bezüglich Leistungsfähigkeit durchzuführen. Die Ergebnisse sind dem Ausschuss für Planen, Bauen und Umwelt erneut vorzustellen

**Niederschrift**  
**über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (50.) vom 20. März 2024**

---

**TOP 8      Beteiligung nach § 4 Abs. 2 BauGB zur 18. Änderung des FNP  
der Gemeinde Hallbergmoos  
- Beschluss  
Anwesend: 13**

**Beschlussvorlage der Verwaltung**

Mit Mail vom 7. Februar 2024 wurde die Stadt Freising als Träger öffentlicher Belange im Rahmen der 18. Änderung des Flächennutzungsplans der Gemeinde Hallbergmoos gem. § 4 Abs. 2 BauGB beteiligt. Gem. § 2 Abs. 2 BauGB sind die Bauleitpläne benachbarter Gemeinden aufeinander abzustimmen, im Rahmen der interkommunalen Abstimmung nimmt die Stadt Freising daher zu den veröffentlichten Unterlagen Stellung.

Die veröffentlichten Unterlagen enthalten die Bekanntmachung gem. § 3 Abs. 2 BauGB, die Übersicht der Änderungsbereiche im und ohne Gesamtplan, die einzelnen Teilbereiche (A bis J) sowie eine Begründung mit Umweltbericht. Aus den Planunterlagen geht hervor, dass der Änderungsbereich eine Gesamtfläche von ca. 91,45 ha fasst, es werden Gebiete für Wohnen, Grünflächen, Gemeinbedarf, Grünflächen, Sondergebiete für Freizeit und Erholung, verkehrliche Maßnahmen sowie einen Solarpark ausgewiesen. Der Flächenmäßig größte Anteil der Änderungsbereiche stellt ein urbanes Gebiet (Änderungsbereich C) angrenzend zur B 301 von rd. 37 ha (rd. 40,45 % der gesamten Änderungsfläche) dar, welche mit ca. 75 % Gewerbe, 10 % Freizeit- und Erholungsnutzungen und 15% Wohnnutzung entwickelt werden sollen. Aus den Unterlagen ist zu entnehmen, dass von einer erheblichen Zunahme des Verkehrs auf den Erschließungsstraßen ausgegangen wird, daher soll eine direkte verkehrliche Anbindung an die B 301 im Westen geschaffen werden.

**Niederschrift**  
**über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (50.) vom 20. März 2024**

---

**Entwurf Stellungnahme der Stadt Freising**

Die Stadt Freising bittet im Zuge des weiteren Verfahrens um Vorlage der verkehrlichen Untersuchungen und Darstellung der Auswirkungen auf die Stadt Freising.

**Begründung**

Eine Einschätzung dahingehend, wie sich die vorgesehene Siedlungsentwicklung auf die Verkehrsentwicklung, die Verkehrsströme und Belastung der Verkehrswege auswirkt, lässt sich den Planunterlagen nicht entnehmen. Weiterhin kann den vorliegenden Unterlagen nicht entnommen werden, inwieweit die Erschließung der gewünschten Bauflächen durch die B 301 in der dargestellten Form mit Kreisverkehr möglich ist. Entsprechende Aussagen dazu sind für die Stadt Freising relevant, da die B 301 jetzt schon enormen Belastungen ausgesetzt ist und die Leistungsgrenzen teilweise bereits erreicht sind.

Die Flächennutzungsplanänderung in der Nachbargemeinde könnte daher potenziell zusätzlichen Verkehr auf die im Stadtgebiet Freising verlaufenden Straßen verursachen und die bereits bestehenden Engpässe weiter verschärfen.

Daher wird darum gebeten, die Aussagen zum Thema Verkehr im weiteren Verfahren entsprechend zu ergänzen und zu berücksichtigen.

Insbesondere sind für die Stadt Freising daher Aussagen zu den Verkehrsströmen und deren Auswirkungen, unter anderem auf die bestehenden Knotenpunkte der B 301 mit der Zentralallee sowie der B 301 /Freisinger Allee im Stadtgebiet Freising von Bedeutung.

Auch der Radweg entlang der B301 stellt eine wichtige Radverkehrsverbindung zwischen Freising und München dar. Eine durchgängige Befahrbarkeit ist daher

**Niederschrift**  
**über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (50.) vom 20. März 2024**

---

auch nach Ausbau der Straße dringend erforderlich. Eine sichere Querungsmöglichkeit vom bestehenden Radweg zum neuen Gewerbegebiet und in Richtung der Gemeinde Hallbergmoos nach Bau des neuen Knotenpunkts südlich der Dornierstraße ist aus unserer Sicht empfehlenswert, z.B. in Form einer Unter- oder Überführung der B301 mit Beachtung der Vorgaben nach ERA.

An dieser Stelle möchten wir auch darauf hinweisen, dass die derzeitige Unterführung zur Querung der B301 aus Richtung der Alten Ludwigstraße nicht den Vorgaben der ERA entspricht und möchten daher anregen diesen Bereich mit in das derzeitige Änderungsverfahren aufzunehmen, so dass die Rampenbereiche auch von weniger geübten Radfahrern bewältigt werden können.

Die Stadt Freising befindet sich momentan in der Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans für eine multifunktionale Konzert- und Kongressarena im näheren Umgriff, welche unter anderem auch über die B 301 erschlossen wird.

In entsprechenden Gutachten wird derzeit nach Abstimmung mit dem zuständigen Vertreter der Straßenbaulast der Bundesstraße die Leistungsfähigkeit der B301 bis zum Knotenpunkt Dornierstraße Hallbergmoos untersucht und notwendige Maßnahmen zur Wiederherstellung der Leistungsfähigkeit im Prognosefall vorgeschlagen. Hierbei wird in der Verkehrsuntersuchung zur multifunktionalen Konzert- und Kongressarena beim Knotenpunkt B 301 / Ludwigstraße gemäß Bebauungsplan Nr. 77 „Sondergebiet Büro, Nahversorgung und Freizeit“ am südlichen Straßenast der B 301 ein zusätzlicher Bypass in Richtung Hallbergmoos berücksichtigt und der vorhandene Knotenpunkt B 301/Dornierstraße weiterhin als nicht signalisierte Einmündung betrachtet. Eine Abstimmung zwischen der Gemeinde Hallbergmoos, dem Staatlichen Bauamt Freising und der Stadt Freising bezüglich notwendiger Maßnahmen und der vorgenannten Annahmen auf dem Gemeindegebiet Hallbergmoos hat am 20.02.24 im großen Sitzungssaal der Stadt Freising stattgefunden.

**Niederschrift**  
**über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (50.) vom 20. März 2024**

---

Wir bitten, die dort abgestimmten Lösungen in den weiteren Betrachtungen zu berücksichtigen.

**Beschluss-Nr. 509/50a**

**Anwesend: 13            Für: 13            Gegen: 0            den Beschluss**

Mit der als Anlage beigefügten Stellungnahme der Stadt Freising besteht Einverständnis. Die Verwaltung wird beauftragt, die Stellungnahme an die Gemeinde Hallbergmoos zu übersenden.

**TOP 9            Berichte und Anfragen**

Es liegen keine Berichte bzw. Anfragen vor.