

Ref. / Abt. / Amt	
6/61	
Datum	AZ.
11.11.2019	

Vorlage Nr.	öffentl.	nichtöffentl.
4	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**Beschlussvorlage der Verwaltung
an**

StR
 FVA
 PBA
 KuA
 WerkA
 WerkA
 RPA
20.11.2019
Stadtentw.
Stadtwerke

Nach Entscheidung

genehmigt
 abgelehnt
mit : Stimmen

Entwicklung eines Konzepts zur fahrradfreundlichen Umgestaltung der Kammergasse
- Vorstellung Bestandsanalyse, Konzeptentwicklung- und Bewertung, Verkehrsberechnung sowie weiteres Vorgehen
- Beschluss

Anlagen:

- Konzeptskizzen Erschließung Varianten A bis E
- Gesamtbewertung Erschließungssystem Varianten A bis E

I. Sachbericht des Fachamtes

A) Ausgangssituation und Planungsgrundlage

Die Kammergasse am nördlichen Rand der Innenstadt (Teil des Altstadtrings) ist stark mit motorisiertem Verkehr belastet, der begrenzte Straßenquerschnitt umfasst zwei Fahrspuren in West- Ost-Richtung (Einbahnstraße). Gleichzeitig stellt der Verlauf der Kammergasse als Parallele zur Oberen- und Unteren Hauptstraße eine der Haupttrouten für den Radverkehr in der Stadt dar und wurde als solches auch im Zielnetz Radverkehr vom 27.09.2019 (Abbildung 9 des Mobilitätskonzepts Freising – nachhaltig Mobil) als Hauptnetz ausgewiesen. Die Bedeutung der Haupttroute Kammergasse wird vor dem Hintergrund der derzeitigen Neugestaltung bzw. Verkehrsberuhigung als Bypass der Innenstadt künftig weiter zunehmen. Wichtige Fußwegeverbindungen kreuzen die Kammergasse und verbinden z. B. die nördlich gelegenen Kliniken und die VHS mit der Innenstadt und in der Verlängerung mit dem Bahnhof. Die Kammergasse weist starke Defizite für den Fuß- und Radverkehr auf. Gehwege sind zu schmal, aufgrund fehlender Radverkehrsanlagen und des hohen Kfz- Aufkommens besteht Gefährdungspotenzial für den Radverkehr.

Vor diesem Hintergrund wurde in das integrierte Innenstadtentwicklungskonzept aus dem Jahr 2011 das Projekt Nr. 6 „Altstadtring“ aufgenommen, das eine Machbarkeitsprüfung zur Einrichtung einer Fahrradstraße bzw. Anwohnerstraße Kammergasse umfasst. Das Planungsziel einer Verbesserung der Situation für den Fuß- und Radverkehr wurde im September 2018 im Rahmen des „Mobilitätskonzeptes Freising – nachhaltig

mobil“ bekräftigt, als Maßnahme Nr. 9 wurde die „Fahrradfreundliche Umgestaltung der Kammergasse“ aufgenommen. Für die Erstellung einer Machbarkeitsstudie zur Umgestaltung der Kammergasse und Alois-Steinecker-Straße wurde eine Planungsgemeinschaft aus dem Verkehrsplanungsbüro Stadt-Land-Verkehr (PSLV) und dem Freianlagenplanungsbüro toponauten beauftragt. Für die begleitende Verkehrsuntersuchung wurde das Büro Schlothauer & Wauer beauftragt. Der Planungsumgriff erstreckt sich über die gesamte Kammergasse, Alois-Steinecker-Straße mit Haydstraße, den Abschnitt der Wippenhauser Straße vom Knotenpunkt (KP) Wippenhauser Straße/Haydstraße bis KP Wippenhauser Straße/Kammergasse, den Abschnitt der Prinz-Ludwig-Straße zwischen Kammergasse und Alois-Steinecker-Straße sowie den Abschnitt der Mainburger Straße von der nordwestlichen Einmündung in die Korbiniankreuzung bis zum KP Mainburger Straße/Alois-Steinecker-Straße. Über den Planungsumgriff hinaus werden auch wichtige Wegebeziehungen und Querverbindungen des Fuß- und Radwegenetzes berücksichtigt.

B) Bestandsanalyse

Folgende verkehrsplanerische, städtebauliche und grünplanerische Aspekte waren Bestandteil der Bestandsanalyse:

- Bewertung der städtebaulichen Qualität
- Bewertung des Grünraums
- Bestandsanalyse der Wegeverbindungen (Fuß- und Radverkehr, ÖPNV, MIV, Ruhender Verkehr)
- Historische Analyse (Überlagerung mit historischen Karten, Synthese und Bewertung)
- Analyse des Erschließungssystems (Verkehrsregelungen)
- Gegenüberstellung Breitenverhältnisse des Straßenraums von motorisierten und nicht motorisierten Verkehr (Fahrbahnanteile an Gesamtbreiten)
- Analyse von Engstellen und Gefahrenpunkten
- Fotodokumentation

Im Lenkungskreis Runder-Radltisch wurde bereits ein Zwischenstand der Bestandsanalyse vorgestellt, diskutiert und ein Leitbild für die weiteren Planungen definiert. Folgendes Leitbild wurde im Planungsausschuss am 31.07.2019 als Bericht vorgestellt:

Leitbild: Bürger*innenfreundliche und barrierefreie Straßenraumgestaltung

– Steigerung des Fuß- und Radverkehrsanteils

- Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr
- Verbesserung des Komforts für Fuß- und Radverkehr (Definition von Regelbreiten)
- Fahrradstraße oder Zweirichtungsverkehr für den Radverkehr in der Kammergasse
- Verbesserung der Querungen für wichtige Fußwegeverbindungen
- Verbesserung für den ÖPNV
- Berücksichtigung der historischen Struktur insbesondere im Kreuzungsbereich Mainburger Berg
- Barrierefreiheit
- Tempo 30 in der Kammergasse
- Kammergasse ohne Durchgangsverkehr und lediglich mit Anliegerverkehr
- Attraktive Umfeldgestaltung (Eingrünung, Begrenzungen, Bebauung)
- **Planungsmethodik → Straßenraumgestaltung vom Rand aus**

C) Konzeptentwicklung

Aufbauend auf der Bestandsanalyse konnten fünf (siehe Anhang: Konzeptskizzen Erschließung Varianten A bis E) grundsätzlich denkbare Erschließungsvarianten für die zukünftige Verkehrsführung entwickelt werden.

Alle Verkehrsvarianten ermöglichen:

- Zweirichtungsradverkehr in der Kammergasse und Prinz-Ludwig-Straße.
- Durchlässigkeit des ÖPNV und MIV von der Wippenhauser Straße zur Mainburger Straße.

Die Konzeptvarianten unterscheiden sich:

- in der Art der vorgeschlagenen Radverkehrsführung (Fahrradstraße, Radfahrstreifen/Fahrradschutzstreifen) In der Verkehrsführung (Ein-/Zweirichtungsverkehr) für den ÖPNV, MIV und dem Radverkehr
- Die Durchlässigkeit für den MIV entlang der Kammergasse
- Variante D nimmt eine Sonderrolle ein, da diese Variante als einzige eine neue Straßenverbindung zwischen Alois-Steinecker Straße und Kammergasse über den ehemaligen Hofgarten vorsieht.

D) Konzeptbewertung

Für die fünf Konzeptvarianten wurde eine Bewertung auf Grundlage folgender Kriterien durchgeführt:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr
- Erhöhung des Mobilitätskomforts für den Fuß und Radverkehr
- Gewährleistung der Befahrbarkeit der Kammergasse in beide Richtungen für den Radverkehr
- Verbesserung der Querungen wichtiger Fußwegeverbindungen/ Stärkung nordsüdlicher Verbindungen im Wegenetz
- Gewährleistung der Barrierefreiheit
- Klimagerechte(r) Erweiterung/Umbau des Straßengrüns
- Attraktive Umfeldgestaltung durch städtebauliche Integration von Straßenabschnitten / Platzraumsituationen
- Nutzung der Potenziale zur Aufwertung der städtischen Freiräume
- Reduzierung/Unterbindung Durchgangsverkehr und Ermöglichung einer Tempo 30 Regelung in der Kammergasse
- Erhalt/Optimierung der momentanen Anbindungssituation durch den ÖPNV

Als Ergebnis der Konzeptbewertung ist festzuhalten, dass die Varianten A und D die favorisierten Erschließungsvarianten darstellen. Beide Varianten wurden für die Verkehrsuntersuchung an das Büro Schlothauer & Wauer übermittelt. Bei der Überprüfung der Leistungsfähigkeit in den maßgeblichen Knotenpunkten wurde grundsätzlich davon ausgegangen, dass die Spuren nur in den bestehenden Verkehrsflächen erstellt werden können. Eine Erweiterung der Fahrspuren zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit ist aufgrund der eingeschränkten Platzverhältnisse des zur Verfügung stehenden Straßenraums nicht möglich.

E) Verkehrsberechnung

Durch das Büro Schlothauer & Wauer wurden Verkehrsuntersuchungen (Analysebelastung, Prognose null- und Prognoseplanfall sowie die Untersuchung der Leistungsfähigkeit an den maßgeblichen Knotenpunkten) für die beiden favorisierten Varianten A + D durchgeführt. Die Verkehrsuntersuchung für den Prognose null- und Prognoseplanfall wurden auf der Grundlage der Prognosezahlen 2035 erstellt. Dabei wurde weiterhin berücksichtigt, dass in der Mainburger Straße im Abschnitt zwischen Alois-Steinecker Straße und General-von-Nagel Straße eine Spur zu Gunsten des Radverkehrs entfällt. Unter dieser Maßgabe ist nur die Variante D in den maßgeblichen Knotenpunkten leistungsfähig.

Die Verkehrsberechnung zeigt für beide Varianten eine Verkehrsverlagerung auf die neuen Umfahrungen Westtangente und B 301 Nordost-Umfahrung, jedoch auch eine Verkehrszunahme

in dem umliegenden Straßennetz wie z.B. entlang der Johannis-, Saar-, Münchner- und Ottostraße.

F) Weiteres Vorgehen

Auf der Grundlage der Konzeptskizze Erschließung (Variante D) soll von der Planungsgemeinschaft PSLV und toponauten eine Überprüfung über die mögliche Aufteilung der Verkehrsflächen (Fußgänger, Radverkehr und motorisierter Verkehr) im vorhandenen Straßenraum erarbeitet werden. Sobald die Ergebnisse vorliegen, werden diese im Ausschuss vorgestellt.

Auf der Grundlage der vorgenannten Ergebnisse müsste dann eine Verkehrsanlagenplanung der umzubauenden Straßenabschnitte sowie eine Überprüfung der Lärmauswirkungen gemäß der 16. BImSchV (wesentliche Änderung der Verkehrsführung) erfolgen.

II. Finanzierungsvorschlag:

Kosten	Haushaltsstellen	vorgesehen im Jahr

III. Beteiligte Referate

Ref. Sichtverm.	Ref. Sichtverm.	Ref. Sichtverm.	Ref. Sichtverm.	Ref. Sichtverm.	Ref. Sichtverm.
32	<i>B.11.19</i> <i>[Signature]</i>				

StR-Referent beteiligt:

Herr Freitag,
Herr Bernack,
Herr Drobny

IV. Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird beauftragt auf Grundlage der Konzeptskizze Erschließung (Variante D) eine Überprüfung über die Aufteilung der Verkehrsflächen (Fußgänger, Radverkehr und motorisierten Verkehr) im vorhandenen Straßenraum zu erarbeiten und die Ergebnisse im Ausschuss erneut vorzustellen.

[Signature]

Amt 61, Barbara Schelle

[Signature]

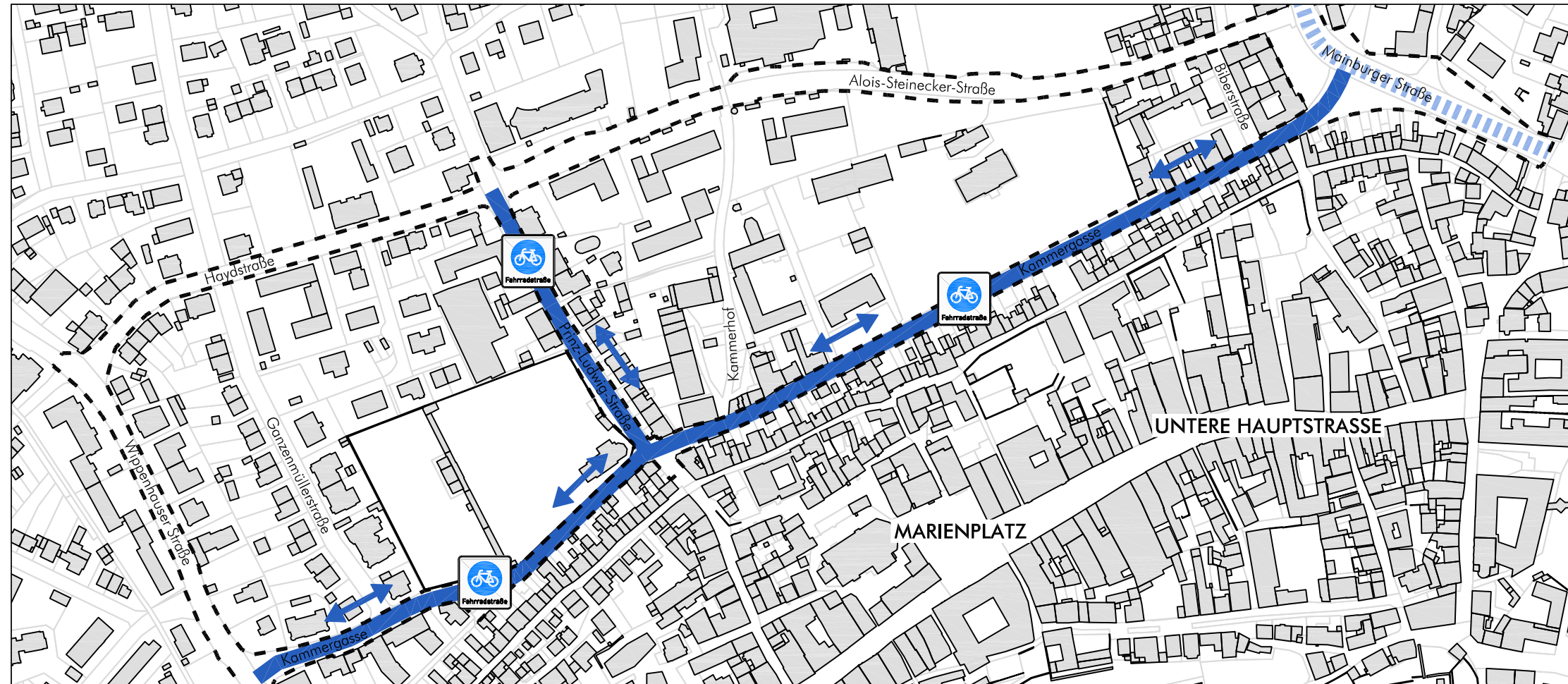
Amt 62, Rüdiger Jürgens

[Signature]

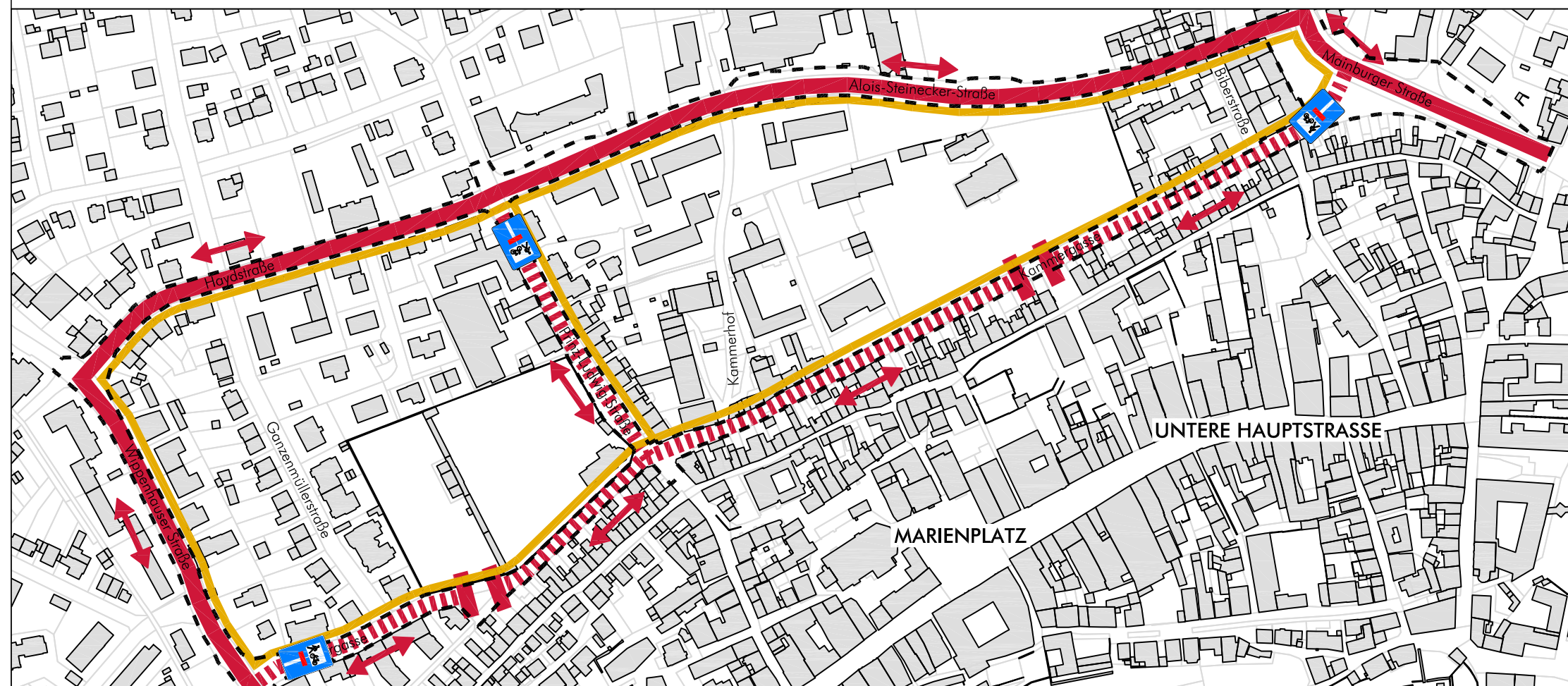
Ref. 6, Gerhard Koch

V. Beschlussbuchauszug an Ref. / Abt. / Amt:

61, 62



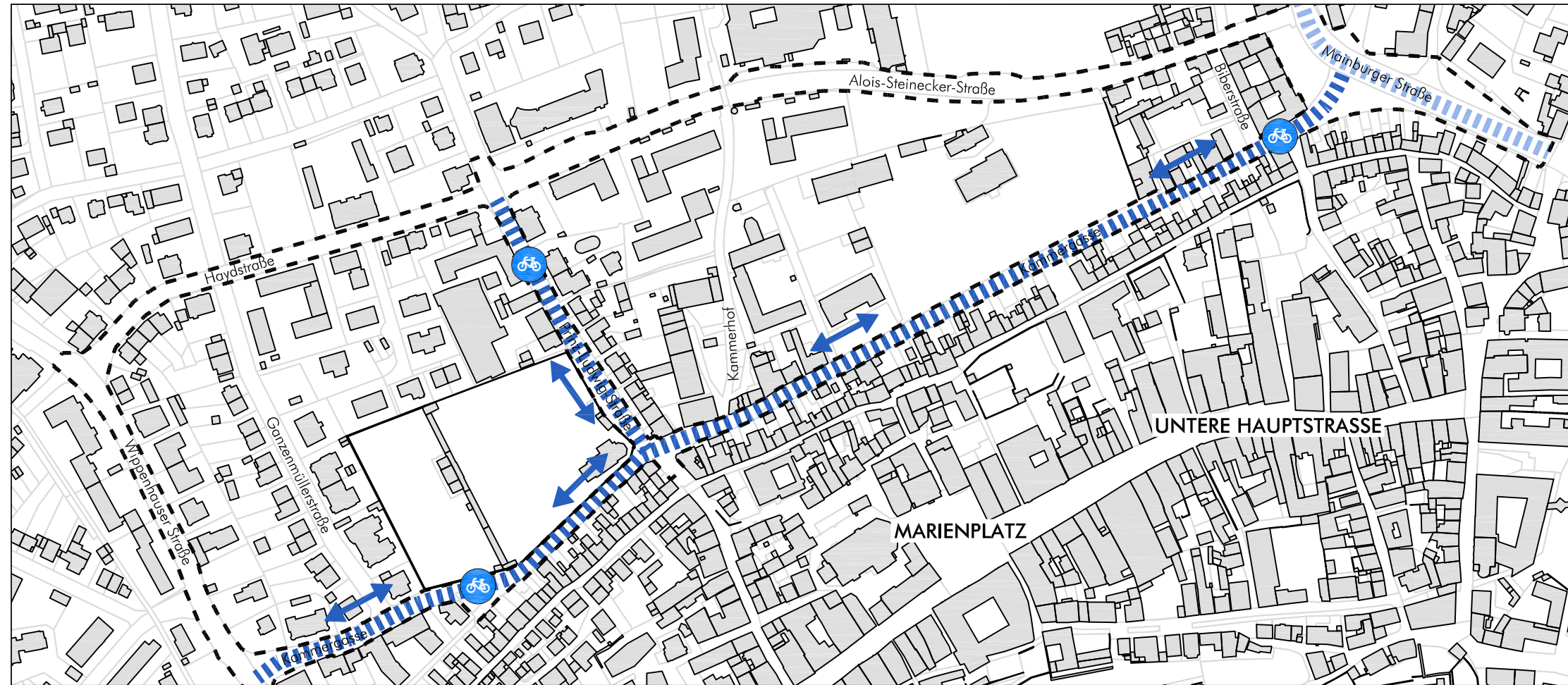
- Verkehrsregelung Rad-Verkehr**
- Fahrradstraße
 - - - Fahrrad-/ Schutzstreifen
 - ↔ Zweirichtungs-Verkehr






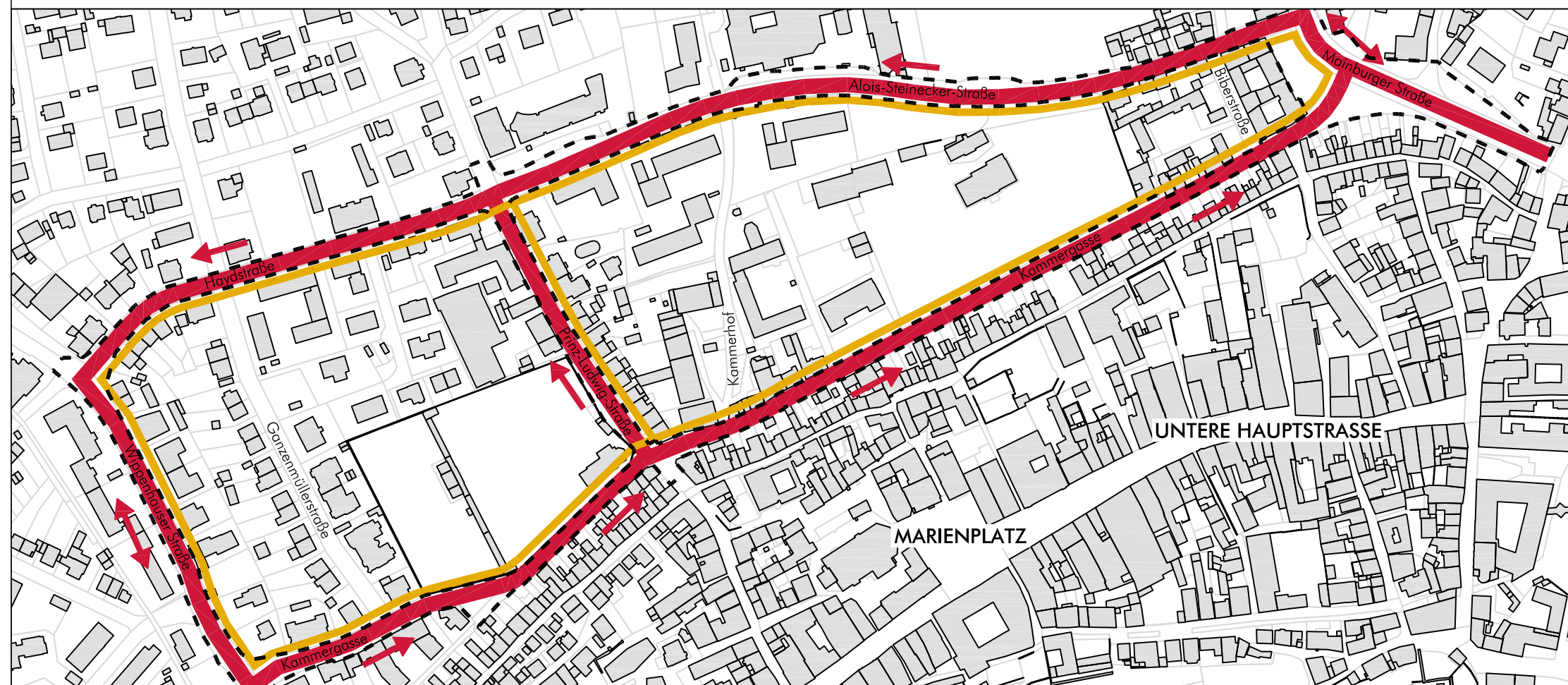
- Verkehrsregelung Kfz-Verkehr**
- Durchgangsverkehr
 - - - Erschließung Anlieger: Sackgasse
- Wendemöglichkeit für Kfz-Verkehr
- Durchfahrtmöglichkeit für Busverkehr
 - ↔ Zweirichtungs-Verkehr
 - Busverkehr





Anlage 4.1
Konzeptskizze Erschließung (Variante A)
 Übersicht

Maßstab 1:3.500 (DIN A3)
 Planstand 31.10.2019



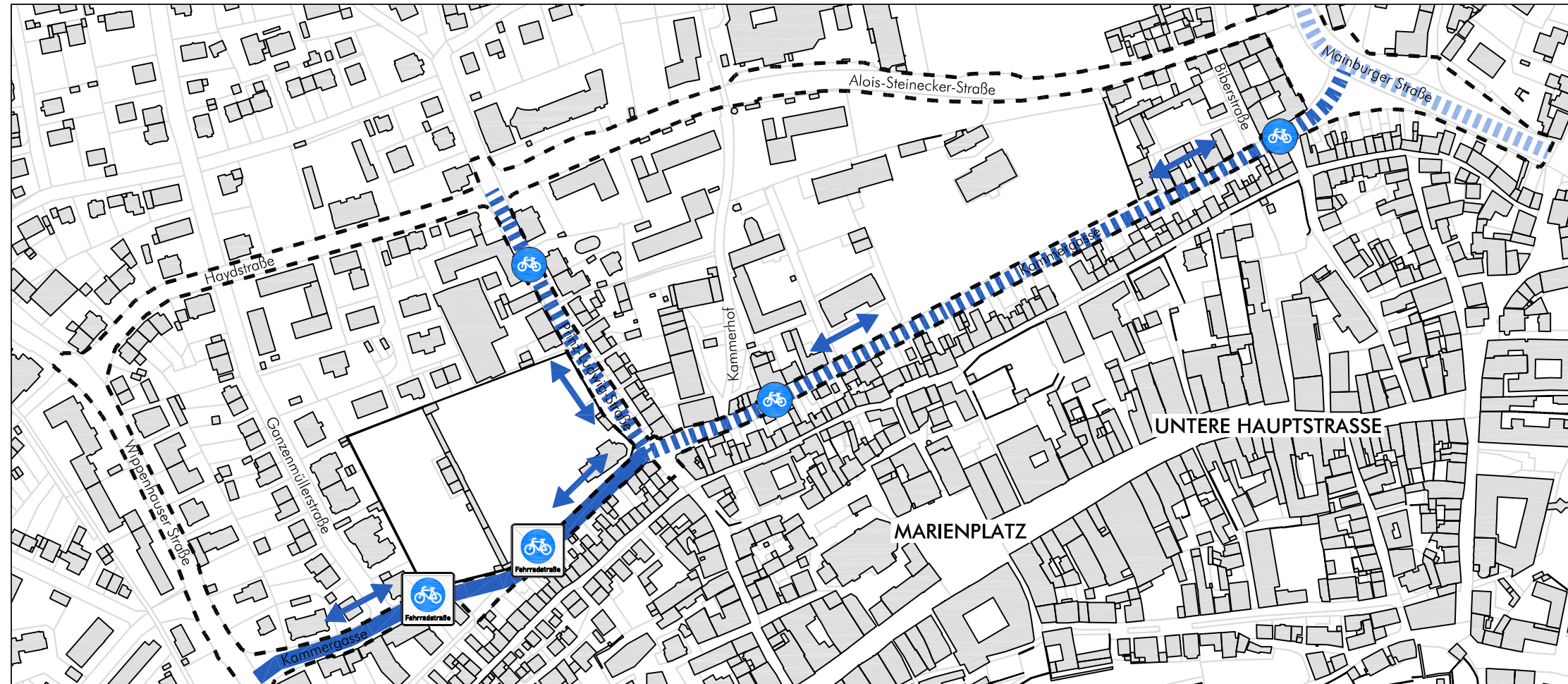
- Verkehrsregelung Rad-Verkehr**
-  Fahrradstraße
 -  Fahrrad-/ Schutzstreifen
 -  Zweirichtungs-Verkehr







- Verkehrsregelung Kfz-Verkehr**
-  Durchgangsverkehr
- Reduzierung Kammergasse auf eine Fahrspur
 -  Zweirichtungs-Verkehr
 -  Einbahn-Verkehr
 -  Busverkehr

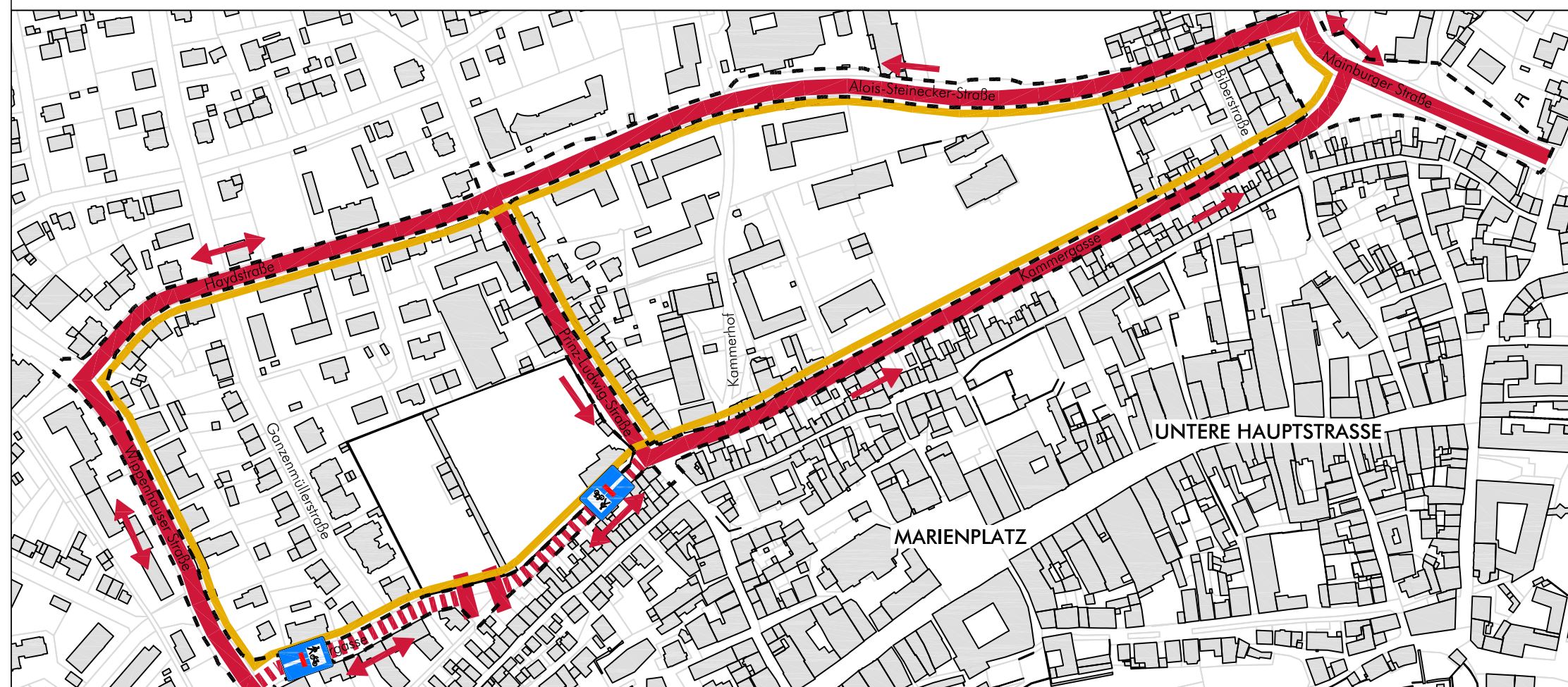
Anlage 4.2
Konzeptskizze Erschließung (Variante B)
 Übersicht

Maßstab 1:3.500 (DIN A3)
 Planstand 31.10.2019








Verkehrsregelung Rad-Verkehr

-  Fahrradstraße
-  Radweg
-  Fahrrad-/ Schutzstreifen
-  Zweirichtungs-Verkehr

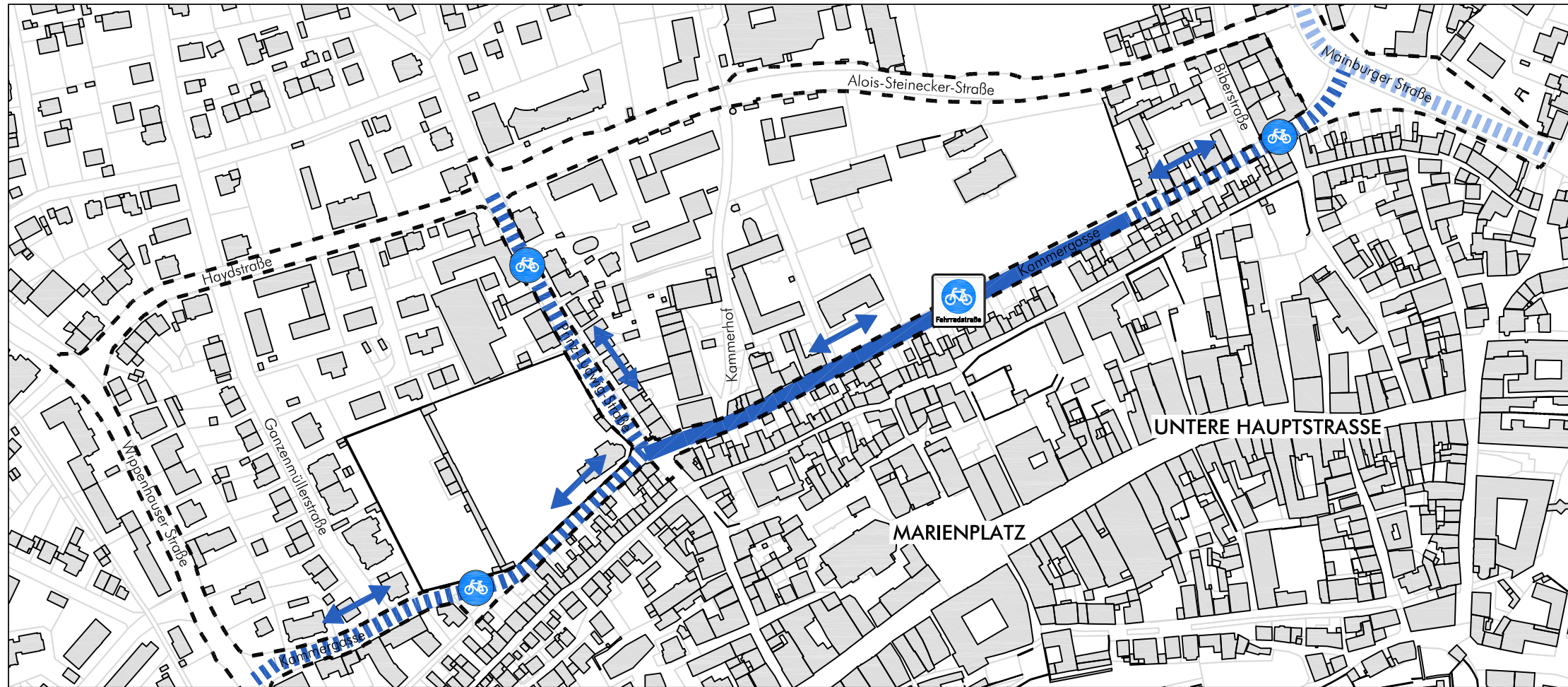


Verkehrsregelung Kfz-Verkehr

-  Durchgangsverkehr
- Reduzierung Kammergasse Ost auf eine Fahrspur
-  Erschließung Anlieger: Sackgasse Kammergasse West
- Wendemöglichkeit für Kfz-Verkehr
- Durchfahrtmöglichkeit für Busverkehr
-  Zweirichtungs-Verkehr
-  Einbahn-Verkehr
-  Busverkehr

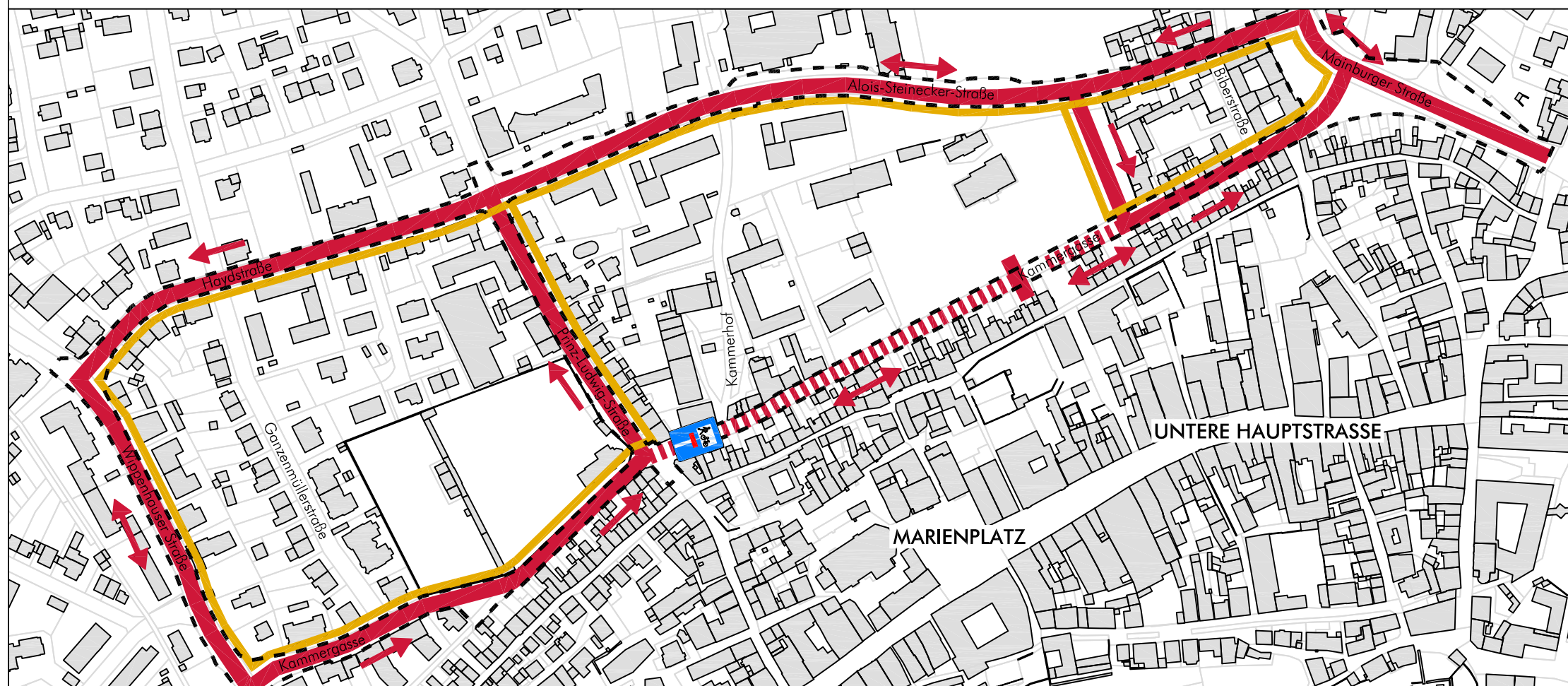
Anlage 4.3
Konzeptskizze Erschließung (Variante C)
 Übersicht

Maßstab 1:3.500 (DIN A3)
 Planstand 31.10.2019



Verkehrsregelung Rad-Verkehr

- Fahrradstraße
- Radweg
- Fahrrad-/ Schutzstreifen
- Zweirichtungs-Verkehr

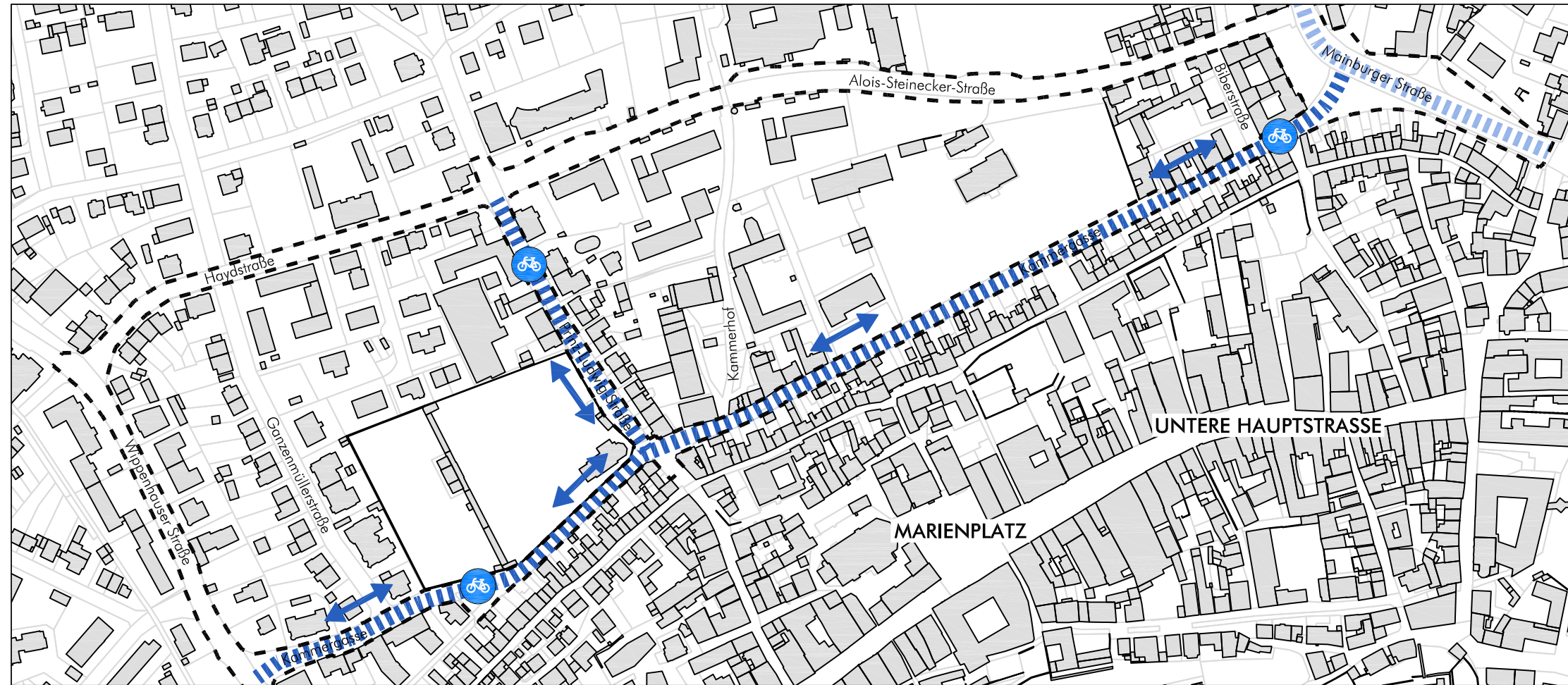


Verkehrsregelung Kfz-Verkehr

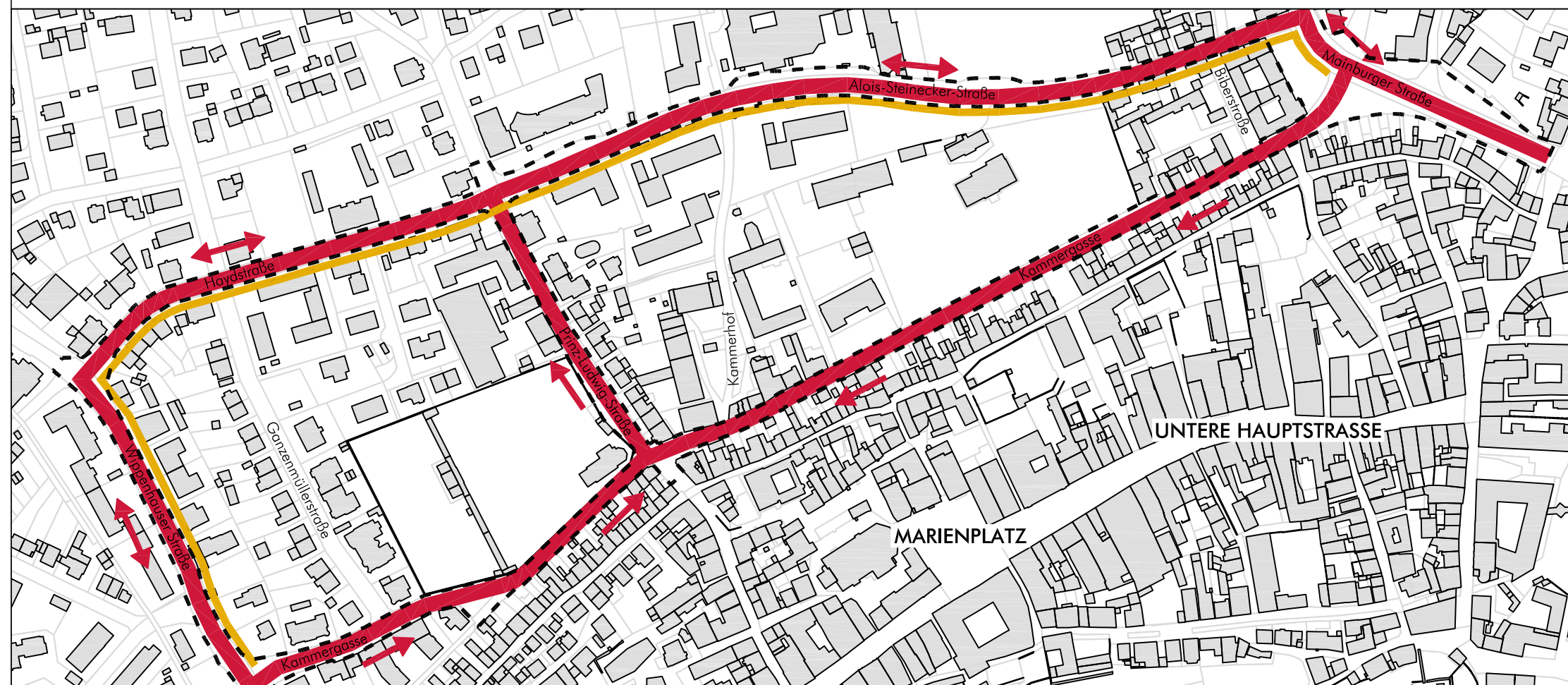
- Durchgangsverkehr
 - Reduzierung Kammergasse West und Ost auf eine Fahrspur
 - Ergänzung Verbindung zwischen Alois-Steinecker-Straße und Kammergasse im Hofgarten Ost
- Erschließung Anlieger
 - Kammergasse Mitte (West): Sackgasse mit Wendemöglichkeit für Kfz-Verkehr
 - Kammergasse Mitte (Ost): Verlängerung Verkehrsberuhigter Bereich Amtsgerichtsgasse bis Durchstich Alois-Steinecker-Straße/ Kammergasse
- Zweirichtungs-Verkehr
- Einbahn-Verkehr
- Busverkehr

Anlage 4.4
Konzeptskizze Erschließung (Variante D)
Übersicht

Maßstab 1:3.500 (DIN A3)
Planstand 31.10.2019



- Verkehrsregelung Rad-Verkehr**
- Radweg
 - Fahrrad-/ Schutzstreifen
 - Zweirichtungs-Verkehr



- Verkehrsregelung Kfz-Verkehr**
- Durchgangsverkehr
 - Reduzierung Kammergasse auf eine Fahrspur
 - Teilabschnitte Kammergasse West und Ost als gegenläufige Einbahnstraßen
 - Zweirichtungs-Verkehr
 - Einbahn-Verkehr
 - Busverkehr

Anlage 4.5
Konzeptskizze Erschließung (Variante E)
 Übersicht

Maßstab 1:3.500 (DIN A3)
 Planstand 31.10.2019

Erschließungssystem Übersicht Varianten A bis E

	Variante A	Variante B	Variante C	Variante D	Variante E
Ziel					
1 Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer	o	+	o	+	o
2 Erhöhung des Mobilitätskomforts für Fußgänger und Radfahrer	o	+	+	+	o
3 Gewährleistung der Befahrbarkeit der Kammergasse in beide Richtungen für den Radverkehr	++	++	++	++	++
4 Verbesserung der Querungen wichtiger Fußwegeverbindungen/ Stärkung nord-südlicher Verbindungen im Wegenetz	+	o	o	+	o
5 Gewährleistung der Barrierefreiheit	+	o	o	o	o
6 Klimagerechte(r) Erweiterung/ Umbau des Straßengrüns	+	o	o	+	o
7 Attraktive Umfeldgestaltung durch städtebauliche Integration von Straßenabschnitten/ Platzraumsituationen	+	+	o	+	o
8 Nutzung der Potentiale zur Aufwertung der städtischen Freiräume	+	o	o	+	-
9 Reduzierung/ Unterbindung Durchgangsverkehr und Ermöglichung einer Tempo-30-Regelung in der Kammergasse	++	o	+	+	o
10 Erhalt/ Optimierung der momentanen Anbindungssituation durch den ÖPNV	+	+	+	+	o
11 Integration Haltestelle für Touristenbusse	o	+	+	+	o
Gesamtbewertung	2	3	4	1	5

Legende Bewertung: Potential bei Realisierung ist...



sehr gut



gut



neutral



schlecht



sehr schlecht