

# Urban Life Freising 2023

REACT-EU Teilmaßnahme B2:  
Städtebauliche Studie Bahnhofstraße

Weitere Informationen unter:  
[www.freising.de](http://www.freising.de)



EUROPÄISCHER FONDS  
FÜR REGIONALE ENTWICKLUNG  
als Teil der Reaktion der Union auf die  
COVID-19-Pandemie finanziert

REACT-EU



Dieses Projekt wird vom Freistaat Bayern  
und der Europäischen Union  
aus Mitteln des Europäischen Fonds  
für regionale Entwicklung (ERDF)  
als Teil der Reaktion der Union  
auf die COVID-19-Pandemie finanziert.

REACT-EU

Stadt  
Freising



Der Wiederaufbaufonds der Europäischen Union stellt den Regionen Europas über das Programm REACT-EU Mittel zur Verfügung, um damit die Krisenbewältigung im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie und den Übergang zu einer nachhaltigen, digitalen und insgesamt zukunftsfähigen Wirtschaft zu unterstützen. Die Mittel aus REACT-EU sollen zudem einen substanziellen Beitrag zu den europäischen Klimaschutzziele leisten. Der Freistaat Bayern setzt das Programm REACT-EU im bestehenden EFRE-Programm der Förderperiode 2014-2020 um. Teil des Programms ist eine EU-Innenstadt-Förderinitiative für bayerische Städte und Gemeinden.

Ziel der Förderinitiative ist es, Synergien zwischen städtebaulicher und gewerblicher Entwicklung herzustellen. Durch die Verbesserung der lokalen Infrastruktur und die Anpassung der Innenstädte an digitale, klimatische und energetische Herausforderungen soll die Bedeutung des Stadtorts Innenstadt für das Gemeinwohl gestärkt werden. Das Programm REACT-EU verfolgt damit das Ziel der Stärkung der Innenstädte.

Dieses Projekt wird finanziell aus dem EFRE unterstützt.



EUROPÄISCHE UNION

**EUROPÄISCHER FONDS  
FÜR REGIONALE ENTWICKLUNG**  
als Teil der Reaktion der Union auf die  
COVID-19-Pandemie finanziert

**REACT-EU**



Dieses Projekt wird vom Freistaat Bayern  
und der Europäischen Union  
aus Mitteln des Europäischen Fonds  
für regionale Entwicklung (EFRE)  
als Teil der Reaktion der Union  
auf die COVID-19-Pandemie finanziert.

**REACT-EU**

# Inhalt

1 Raumanalyse	4
2 Raumkonzepte	20
3 Konzeptvertiefung	34
4 Konkretisierung	94
5 Werkplanung	132

# 1 Raumanalyse

Prägende Orte - Raumkanten und Raumabfolge -  
Verkehrssituation - Baumbestand - Defizite und Chancen

## **Ort und Anlass der Studie**

Der Bereich zwischen dem Freisinger Bahnhof und der historischen Innenstadt war bereits Inhalt unterschiedlicher Planungsaufgaben und Konzeptstudien wie dem „Integrierten Innenstadt-Entwicklungskonzept“ (ISEK) aus dem Jahr 2011 und dem „Masterplan Domberg“ von 2019. Zudem feiert Freising das Bistumsjubiläum 1.300 Jahre Hl. Korbinian und ist mit diesem Thema Gastgeber der Bayerischen Landesausstellung 2024.

Da die Bahnhofstraße nicht nur stadthistorisch sondern auch heute noch als wichtiger Stadteingang fungiert, besteht die Planungsaufgabe darin, diese Wegebeziehung zu analysieren, räumliche Potenziale aufzuzeigen und mit der Umsetzung eines neuen Stadtmobiliars erste temporäre Impulse zu setzen. Die Studie beinhaltet dabei ein Untersuchungsgebiet, das sich zwischen dem Bahnhof Freising über die Bahnhofstraße bis hin zum Innenstadteingang am Rioder-Jackl-Brunnen aufspannt.

Zur Planungsaufgabe gehört auch die Verbesserung der Erschließungssituation insbesondere im Hinblick auf die Landesausstellung, die einen erhöhten Besucherstrom zwischen Bahnhof, Domberg und Innenstadt erwarten lässt. Dazu sollen Standorte für temporäre Haltestellen für Reisebusse gefunden und untersucht werden.



Abbildung 1: Räumlicher Umgriff der Studie

# Prägende Orte

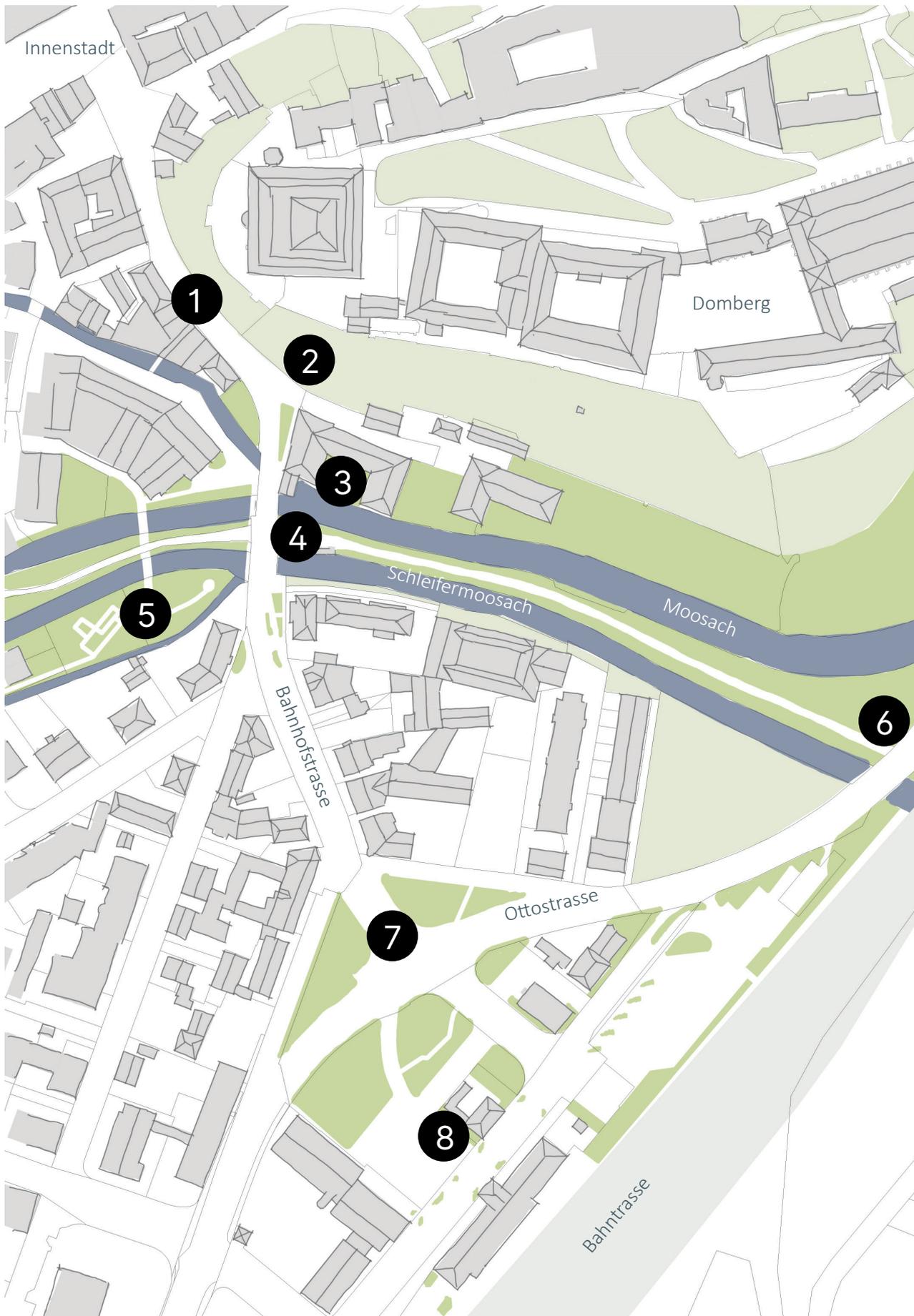


Abbildung 2: Bestandsanalyse - Prägende Orte



1 Nördliche Bahnhofstraße mit Dombergmauer



5 Rosengarten mit Spielplatz



2 Südhang Domberg



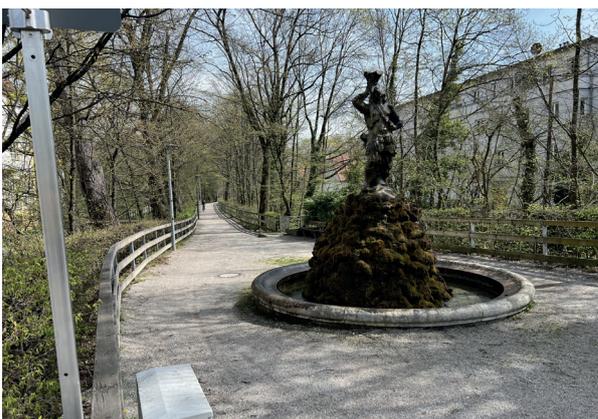
6 Fürstendamm und Denkmal Freiherr von Schroffenberg



3 Vincentinum mit Gartenhof zur Moosach



7 Grünflächen Kreuzung Bahnhofstr. / Ottostr.



4 Mohrenbrunnen



8 Fuss- und Radwegachse am Bahnhof

# Raumkanten



Abbildung 3: Bestandsanalyse - Raumkanten

### Analyse Raumkanten

Die Bahnhofstraße ist überwiegend von festen Gebäudekanten definiert, weist aber auch weiche Übergänge in Form von Vorgärten und Einfahrten auf. Räumlich gut aus der Entfernung wahrnehmbar und aus der Nähe sehr prägnant ist die historische Stützmauer des südwestlichen Teils des Dombergs, die den Besucher förmlich Richtung Innenstadt lenkt.

Während der Anfang der Bahnhofstraße mehr von weicheren Kanten gefasst wird bzw. die Gebäudekanten vermehrt in zweiter Reihe stehen, verdichtet sich die Bebauung Richtung Innenstadt zunehmend und erhält dadurch einen deutlich urbaneren Charakter. Die einzige spürbare Ausnahme in diesem Gradienten ist die Querung der Bahnhofstraße mit den Moosachauen, die zwar dicht bewaldet sind aber insgesamt ein naturnahes, weiches Raumgefühl erzeugen.



# Raumabfolge



Abbildung 4: Bestandsanalyse - Raumabfolge

### Analyse Raumabfolge

Wie in der Untersuchung der Raumkanten erklärt, ist die Bahnhofstraße beidseitig von festen Gebäudekanten gefasst, weist aber auch zahlreiche räumliche Aufweitungen auf. Dazu zählen die Grünflächen an der Kreuzung Bahnhofstraße / Ottostraße, die Moosachauen aber auch die Platzsituation am Roider-Jackl-Brunnen, dessen Freiraum im Zuge des Innenstadtbbaus bereits einer gestalterischen Aufwertung unterzogen worden ist. Diese Unterbrechungen im sonst eher linearen Raumgefüge der Bahnhofstraße gliedern den öffentlichen Freiraum auf angenehme Weise indem immer wieder Orte zum Pausieren, Neu-Orientieren und Perspektive-Wechseln angeboten werden. Im derzeitigen Zustand werden diese Orte gerade im Alltagsgeschehen jedoch kaum als solche wahrgenommen. Der direkt an die Moosach gelegene Aparjon-Garten beispielsweise ist frei zugänglich und bietet einen balkonartigen, durch Begrünung geschützten Blick Richtung Süden und nach Nordwesten. Der Zugang in den Garten und damit der Ort selbst werden jedoch beim Vorbeilaufen und -fahren sehr leicht übersehen. Eine der Hauptaufgaben der im Zuge dieser Studie zu erarbeitenden Maßnahmen wird es sein, entsprechende Akzente zu setzen um das beschriebene Raumpotenzial zu aktivieren.

-  Betrachtungsbereich
-  Hauptverbindungsachse
-  Nebenverbindungen
-  Freiräume mit Potential für Aufenthaltsqualität

# Verkehrssituation



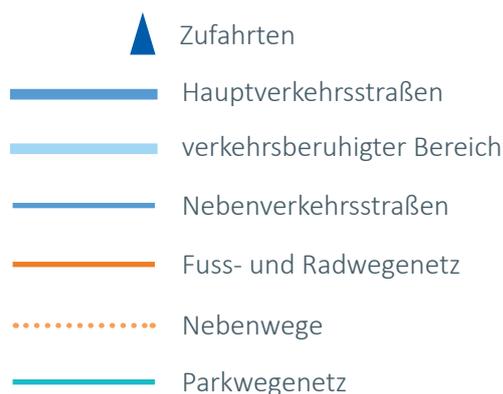
Abbildung 5: Bestandsanalyse - Verkehrssituation

### Analyse Verkehr

Auch in Bezug auf die verkehrliche Nutzung lässt sich in der Bahnhofstraße ein Gradient von Süden nach Norden, also vom Bahnhof Richtung Innenstadt beobachten. Am Verkehrsknotenpunkt Bahnhof überlagern sich die Strukturen für MIV, Busverkehr, Taxidienstleistung, Fuss- und Radverkehr. Gerade Bus und Fahrrad werden in der Studentenstadt Freising häufig genutzt. Entsprechend wird der Freiraum im Bahnhofsumfeld stark von verkehrlichen Einrichtungen wie z. B. Fahrradabs-tellanlagen und Parkplätzen bestimmt. Der daran anschließende Kreuzungsbereich weist zwar die größten an der Bahnhofstraße liegenden Grünflächen auf, diese sind jedoch von der stark befahrenen Ottostraße und den beiden Nebenarmen, die gerne als Umfahrung der Ampelschaltung genutzt werden, beeinträchtigt.

Der zentrale Bereich der Bahnhofstraße ist bereits etwas verkehrsberuhigter, wird beidseitig von Parkstreifen begleitet und die Gehwegbereiche sind häufiger von privaten Zufahrten überlagert. Im Bereich der Straßenbrücken über die Moosach erhält der Besucher Zugang zum Parkwegesystem der Moosachauen, wie z. B. entlang des Fürstendamms. Direkt im Anschluss der Brücken liegt auf westlicher Seite das einzige von der Bahnhofstraße aus nutzbare Parkhaus (Parkhaus am Wörth).

Der letzte Abschnitt der Bahnhofstraße ist ab dem Vizentinum bereits als verkehrsberuhigter Bereich konzipiert und bereits zu großen Teilen umfangreich umgestaltet worden. Die hier dichter gewordene Stadtstruktur weist dadurch den Charakter einer Fussgängerzone auf und lädt über zahlreiche Gassen zum Erkunden ein.



# Baumbestand

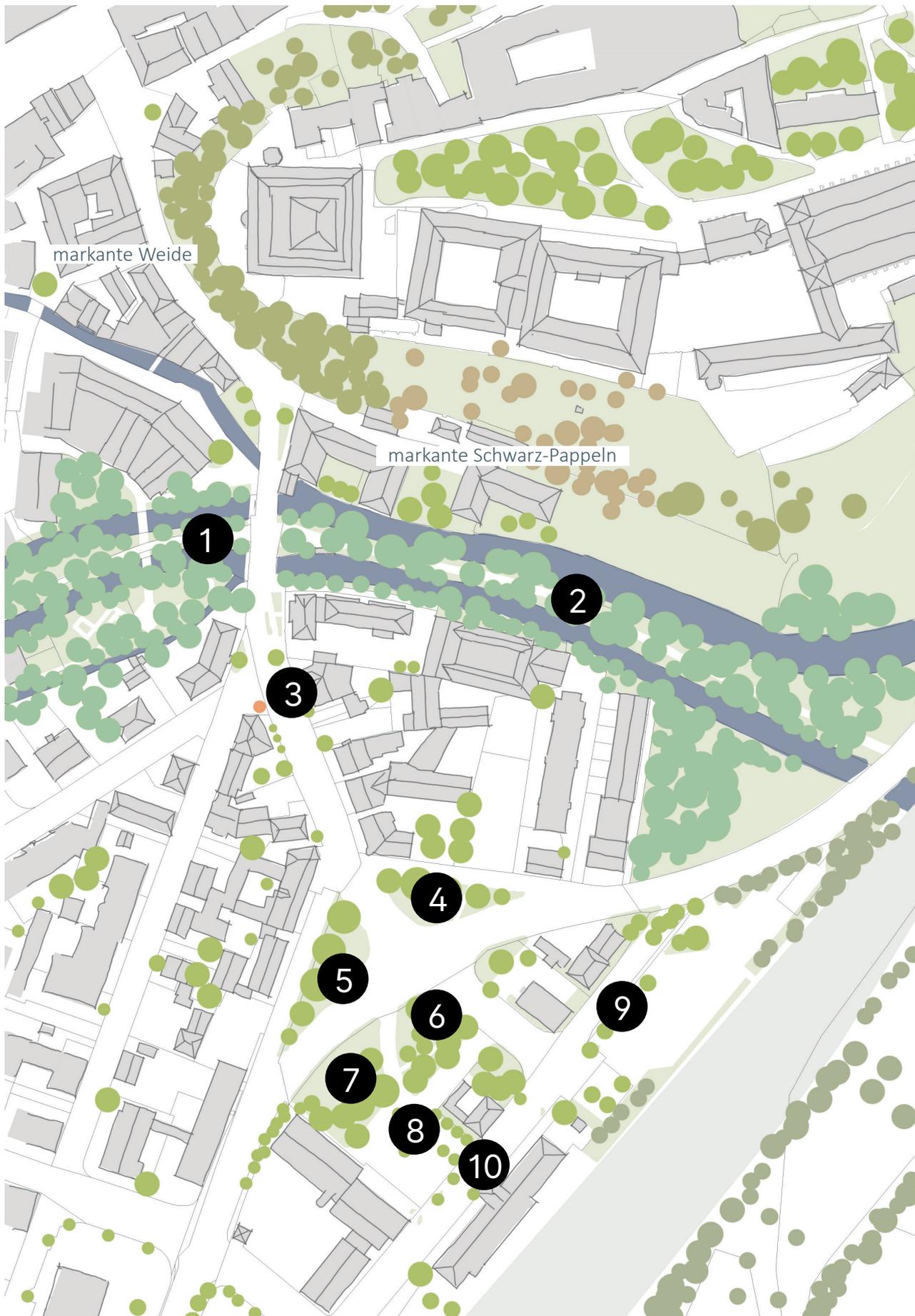


Abbildung 6: Bestandsanalyse - Baumbestand



1 Dichter Auengehölzbestand an der Moosach



4/5 Ahorn-Baumreihen entlang Seitenstraßen, Kreuzung Bahnhofstr. / Ottostr.



2 Dichter Auengehölzbestand am Fürstendamm



6/7 Parkbaumhain an der Kreuzung Bahnhofstr./Ottostr.



3 Baumbestand, mittlere Bahnhofstraße



8 Begrünung am Bahnhofplatz (Parkplatz)

- Garten- und Stadtbaumbestand
- Hangbewuchs Domberg
- Streuobstgehölze Südhang Domberg
- Gehölzstreifen Bahngelände
- Gehölzbestand Moosachauen
- Temporär aufgestellte Stadtbäume



9/10 Pappel-Bestand entlang Bahnhofplatz-Straße

# Defizite und Chancen

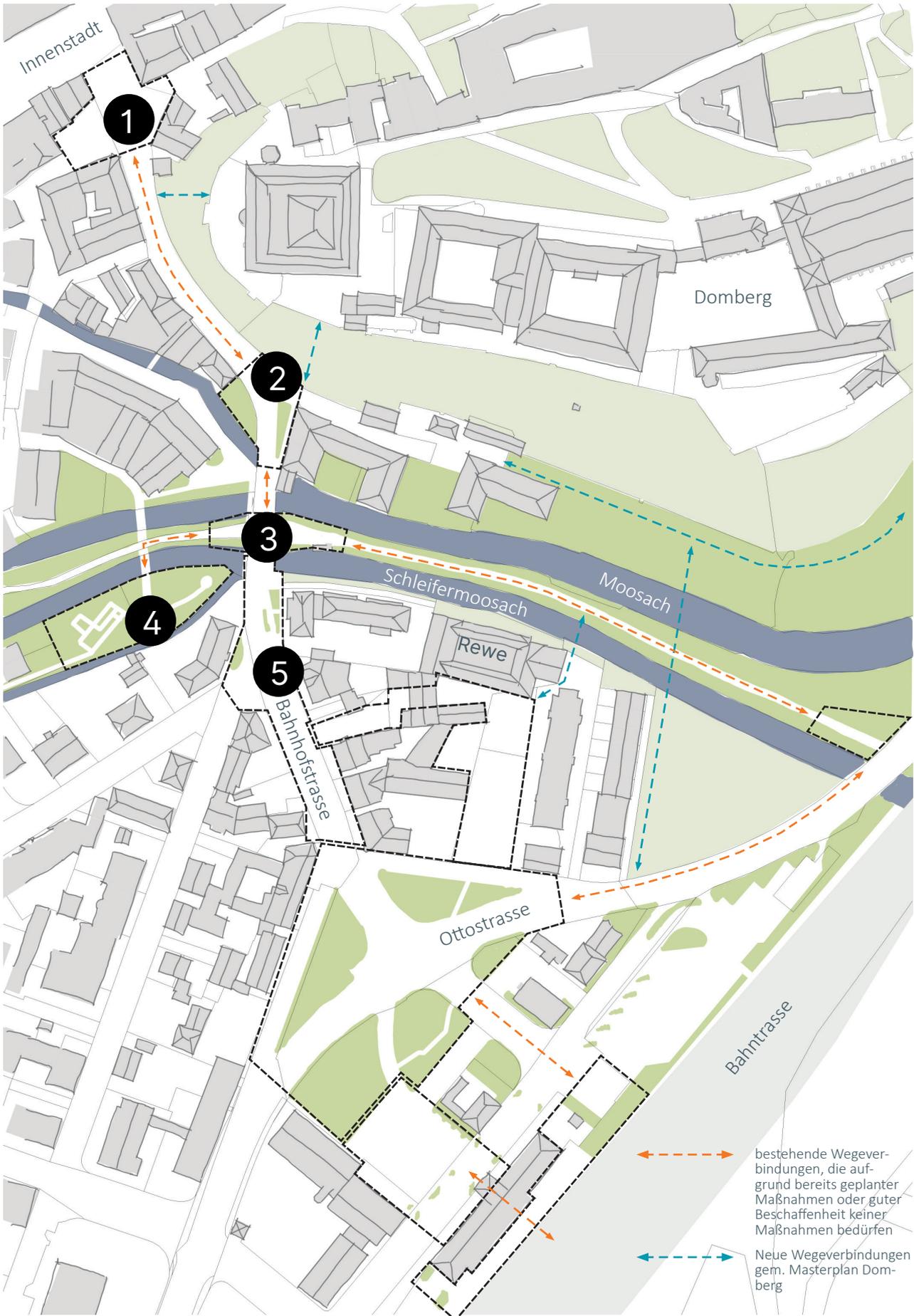


Abbildung 7: Bestandsanalyse - Defizite und Chancen

## 1 Platz am Roider-Jackl-Brunnen

### Positiv / Stärken:

- wird bereits aufgewertet (Belagsgestaltung)
- platzartiges Ende der Bahnhofstraße
- Brunnen als Identifikationsmerkmal

### Negativ / Schwächen:

- wenig Begrünung, Baumpflanzungen
- Aufenthaltselemente nicht erkennbar (Im Zuge der Innenstadtneugestaltung inzwischen erfolgt)

**Verbesserungsvorschlag:** Die Platzfläche als grünes Tor zur Innenstadt stärker begrünen und nach Bedarf mit neuen Sitzelementen ausstatten.

## 2 Aufweitung am Vinzentinum

### Positiv / Stärken:

- wird bereits aufgewertet (Belagsgestaltung)
- kleiner, öffentlich zugänglicher Ufergarten
- spürbare Nähe zum Domberg
- markante Fassade des Vinzentinums

### Negativ / Schwächen:

- aktuell kein Zugang zum Domberg (barrierefreie Erschließung mit Schrägaufzug befindet sich in Planung)
- keine Verbindung zu den Grünflächen südlich des Dombergs
- Arpajon-Garten etwas zu versteckt

**Verbesserungsvorschlag:** Erkennbarkeit / Präsenz des Arpajon-Gartens durch neue Elemente stärken und die in die Jahre gekommene Ausstattung austauschen.

## 3 Knotenpunkt Mohrenbrunnen

### Positiv / Stärken:

- wichtiges Raumgelenk zwischen Bahnhofstraße und Moosachauen
- Brunnen als Identifikationsmerkmal

### Negativ / Schwächen:

- Aufenthalt nur sehr zurückhaltend ausgebildet, könnte attraktiver sein
- unerwünschter Aufwuchs im Bereich des Brun-  
nens

**Verbesserungsvorschlag:** Platzfläche nach Möglichkeit aufweiten oder Nischen ausbilden für mehr und attraktivere Aufenthaltsbereiche auf beiden Seiten der Brücke. Evtl. Querung des Moosach-Parkwegs gestalterisch hervorheben / in Szene setzen.

## 4 Rosengarten

### Positiv / Stärken:

- stark eingegrünte Aufenthaltsbereiche für Ruhe und Erholung abseits der Stadt
- generationenübergreifende Gestaltung mit Spielplatz und Kneippbad
- Anschluss an Parkwegenetz der Moosachauen

### Negativ / Schwächen:

- neue Besucher / Touristen werden nicht auf den Rosengarten hingewiesen bzw. der Garten ist durch den dichten Auenbewuchs von außen kaum sichtbar
- Sitzbänke aus Metall zwar vandalismusresistent aber dafür uneinladend / kalt
- der Zugang zum Wasser mit Naturstufen stark in die Jahre gekommen

**Verbesserungsvorschlag:** Möglichkeit prüfen, durch ein Landartobjekte / eine Stehle auf den Rosengarten hinzuweisen bzw. von den Brücken der Bahnhofstraße aus erkennbar zu machen.

## 5 Mittlere Bahnhofstraße

### Positiv / Stärken:

- teilweise großzügig breite Gehwege
- Aufweitungen mit Potential für höhere Aufenthaltsqualität vorhanden
- ansprechende Gebäudefassaden u. Vorgärten

### Negativ / Schwächen:

- keine Sitzmöglichkeiten, Orte zum Verweilen vorhanden
- Straßenprofil weist kein durchgängiges Bepflanzungskonzept / keine durchgehende Gestaltung mit Stadtbäumen auf

**Verbesserungsvorschlag:** Potenzielle Aufenthaltsbereiche mit Sitzmöglichkeiten und Gestaltungselementen aktivieren. Neue Baumstandorte ausloten und Möglichkeit prüfen, ob ein durchgängiges Bepflanzungskonzept etabliert werden kann.

**Zusatz:** Es ist ein barrierefreier Halt für Reisebusse in das vorhandene Straßenprofil zu planen.

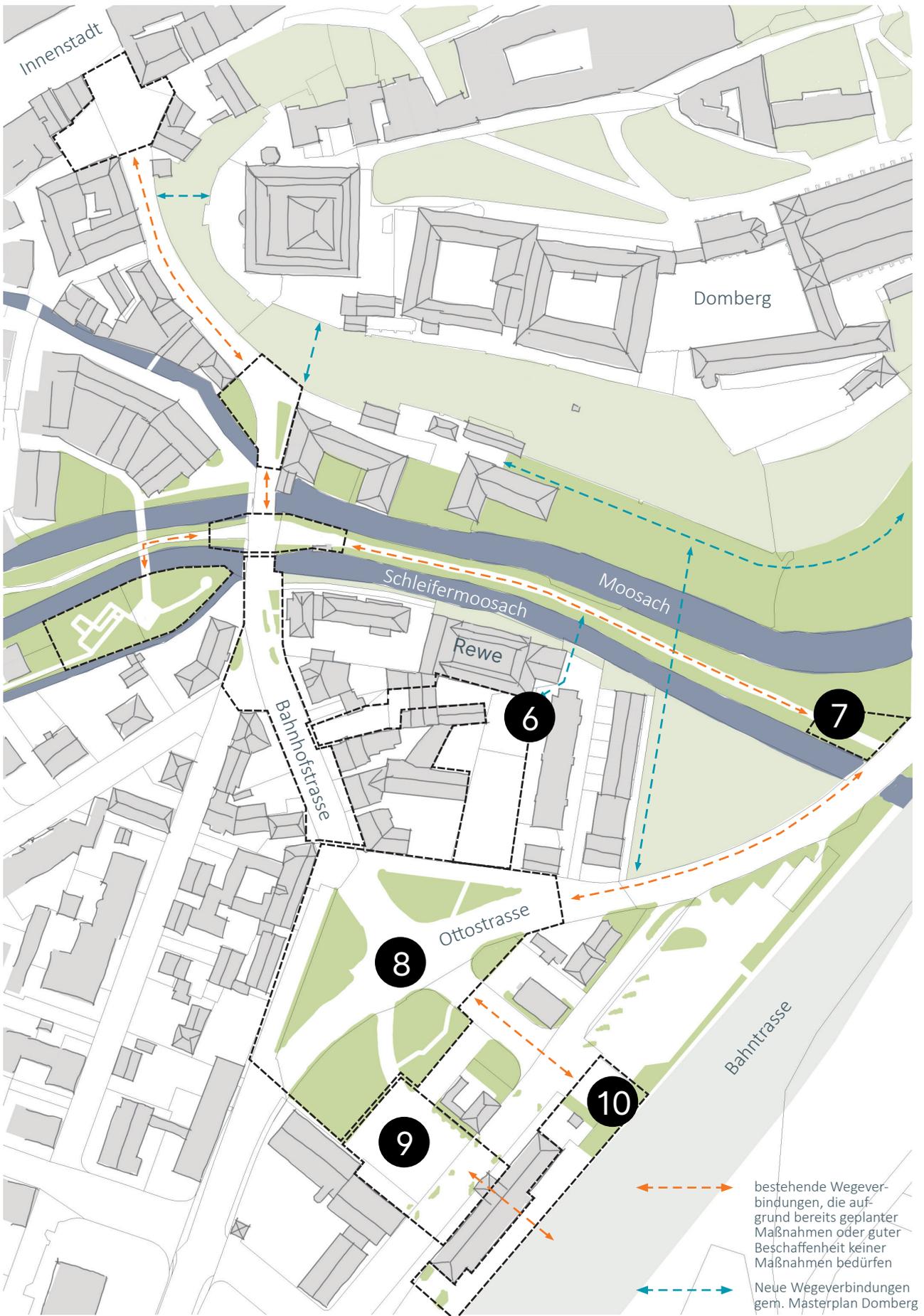


Abbildung 8: Bestandsanalyse - Defizite und Chancen

## 6 Passage am Rewe-Markt

### Positiv / Stärken:

- öffentlich zugänglicher Freiraum, der in den Überlegungen vergangener Machbarkeitsstudien als Verbindungsglied zum Fürstendamm und zu den Grünflächen am südlichen Domberg ausgebaut werden könnte
- durch den Nahversorger relativ hoch frequentierter Freiraum

### Negativ / Schwächen:

- bisher rein zur Erschließung des Nahversorgers ausgelegt und daher keinerlei Gestaltungsansätze vorhanden

**Verbesserungsvorschlag:** Parkierungssituation könnte neu organisiert und auf die neue Wegeverbindung zur Moosach aus dem Masterplan Domberg hin ausgerichtet werden. Seitennischen könnten mit Mobiliar aufgewertet werden.

## 7 Östlicher Zugang Fürstendamm

### Positiv / Stärken:

- vorhanden. Schroffenberg-Denkmal als Identifikationsmerkmal
- „Grüner Stadteingang“ mit trichterförmiger Aufweitung als alternative Route zur Innenstadt aus Richtung Bahnhof oder Lerchenfeld (z. B. über Korbinianbrücke)

### Negativ / Schwächen:

- abruptes Ende an der Ottostraße
- vorgelagerte Grünflächen weisen bisher kein Pflanzthema auf
- wegen Umbaumaßnahmen nur provisorisch ausgebildet, Sitzmöglichkeiten fehlen gänzlich

**Verbesserungsvorschlag:** Eingangs- und Treffpunktfunktion durch neue Elemente, Bepflanzungskonzept und Sitzmöglichkeiten klar herausarbeiten. Möglichkeiten prüfen, die vorhandene Fußgängerquerung zu verbessern.

## 8 Kreuzung Bahnhofstraße / Ottostraße

### Positiv / Stärken:

- große räumliche Aufweitung mit repräsentativem Charakter
- Grünflächen mit großen Gestaltungspotenzial vorhanden
- üppiger, abwechslungsreicher Baumbestand an den Randbereichen der Grünflächen

### Negativ / Schwächen:

- es sind Ansätze vorhanden, die Grünflächen nicht nur dekorativ sondern auch als Aufenthaltsbereiche zu aktivieren, das Potenzial ist insgesamt aber nicht ausgeschöpft
- die beiden Seitenstraßen weisen ein nicht genutztes Potential auf, zu auf Fuss- und Radverkehr ausgelegte Bereiche mit Aufenthaltscharakter umgebaut zu werden
- zerschneidende Wirkung der Ottostraße

**Verbesserungsvorschlag:** Möglichkeit prüfen, die Grünflächen als Aufenthaltszonen zu aktivieren. Die Grünflächen bieten sich für flächige Pflanzkonzepte an.

## 9 Bahnhofplatz

### Positiv / Stärken:

- fussgängerbetonte Promenadengestaltung als Hauptwegebeziehung Richtung Innenstadt vorhanden
- gute räumliche Fassung des Freiraums mit gebauten und grünen Kanten
- breiter Fussgängerüberweg zum Bahnhofsgebäude

### Negativ / Schwächen:

- eigentliche Platzfläche ist monofunktional als Parkplatz ausgebildet
- zerschneidende Wirkung der Erschließungsstraße könnte noch stärker reduziert / breiter geführt werden

**Verbesserungsvorschlag:** Hier gibt es bereits ein Projekt, dass den Platz mit einem Gastro-Pavillon überplant. Eventuell Leitsystem über Hauptweg führen.

## 10 Bahnhofsumfeld

### Positiv / Stärken:

- ringsum verlaufender, frei zugänglicher Freiraum mit ersten Gestaltungsansätzen (z. B. Baumpflanzungen)

### Negativ / Schwächen:

- als erster Berührungspunkt zwischen Bahnsteig und der Stadt zu unattraktiv, wenig einladend gestaltet
- teils baufällige, flickenartige Beläge
- gem. Mobilitätsstudie immer noch zu wenig Fahrradstellplätze

**Verbesserungsvorschlag:** Durchgangspassage parallel zu den Gleisen mit attraktiveren Zaunelementen und / oder Bepflanzung, Sitzbänken aufwerten. Prüfen, ob Abstellanlage und Müllplatz nordöstl. Bahnhofsgebäude zu einem attraktiveren „Ankunftsplatz“ umgebaut werden können bei evtl. Erhöhung der Fahrradstellplatzanzahl.

# 2 Raumkonzepte

## Freiraumkonzepte für die Bahnhofstraße

### **Räumliche Grundidee**

Die Bestandsanalyse hat die Beschaffenheit der Bahnhofstraße als Freiraum erforscht und einige Orte identifiziert, deren Aufwertung das Potential besitzt, der Bahnhofstraße ein neues Raumgefühl einzuhauchen. Im nächsten Schritt der Studie sollen Konzepte gefunden werden, die den aufgezeigten Verbesserungsvorschlägen ein gemeinsames Thema verleihen, das sich in der weiteren Ausgestaltung möglicher neuer Elemente wiederfindet. Dieser Grundansatz folgt ganz der Theorie, dass die Bahnhofstraße nur dann zu einem identitätsprägenden Freiraum weiterentwickelt werden kann, wenn sämtliche Neu- oder Umgestaltungsmaßnahmen im engen Kontext der Stadt Freising stehen. Die simple Platzierung irgendwelcher Katalogmöbel würde dieses Ziel verfehlen.

### **Ein neues Leitsystem**

Neben der Suche nach dem passenden Gestaltungsthema sollen die Maßnahmen in der Bahnhofstraße gerade in Hinblick auf die Landesausstellung 2024 und deren Besucher auch die Orientierung im Freiraum erleichtern. Das Design neuer Aus-

stattungselemente könnte also nicht nur über die Landesausstellung, die Stadt Freising oder den jeweiligen Standort informieren, sondern gleichzeitig als Wegweiser fungieren. Vor allem das direkte Umfeld des Bahnhofs, das stark von verschiedenen Nutzungsstrukturen beansprucht und überlagert wird, könnte von so einem Leitsystem profitieren. Die Untersuchung vor Ort hat dabei ergeben, dass man den Besucher optimalerweise direkt am Ausgang der Unterführung als Verbindung zu den Bahnsteigen mit einer ersten Intervention abholt, durch die Wartehalle des Bahnhofgebäudes leitet und den breiten Fussgängerweg parallel zur Bahnhofstraße nehmen lässt. Ist dieser Schritt getan, kann der Besucher im Prinzip dem linearen Verlauf der Bahnhofstraße folgen. Weitere Interventionen auf diesem Weg helfen dann, den direktesten Weg zu nehmen oder auf die Besichtigungsoptionen und zusätzlichen Wegeverküpfungen hinzuweisen wie beispielsweise einen Abstecher durch die Moosachauen zu nehmen um den städtischen Rosengarten zu sichten.

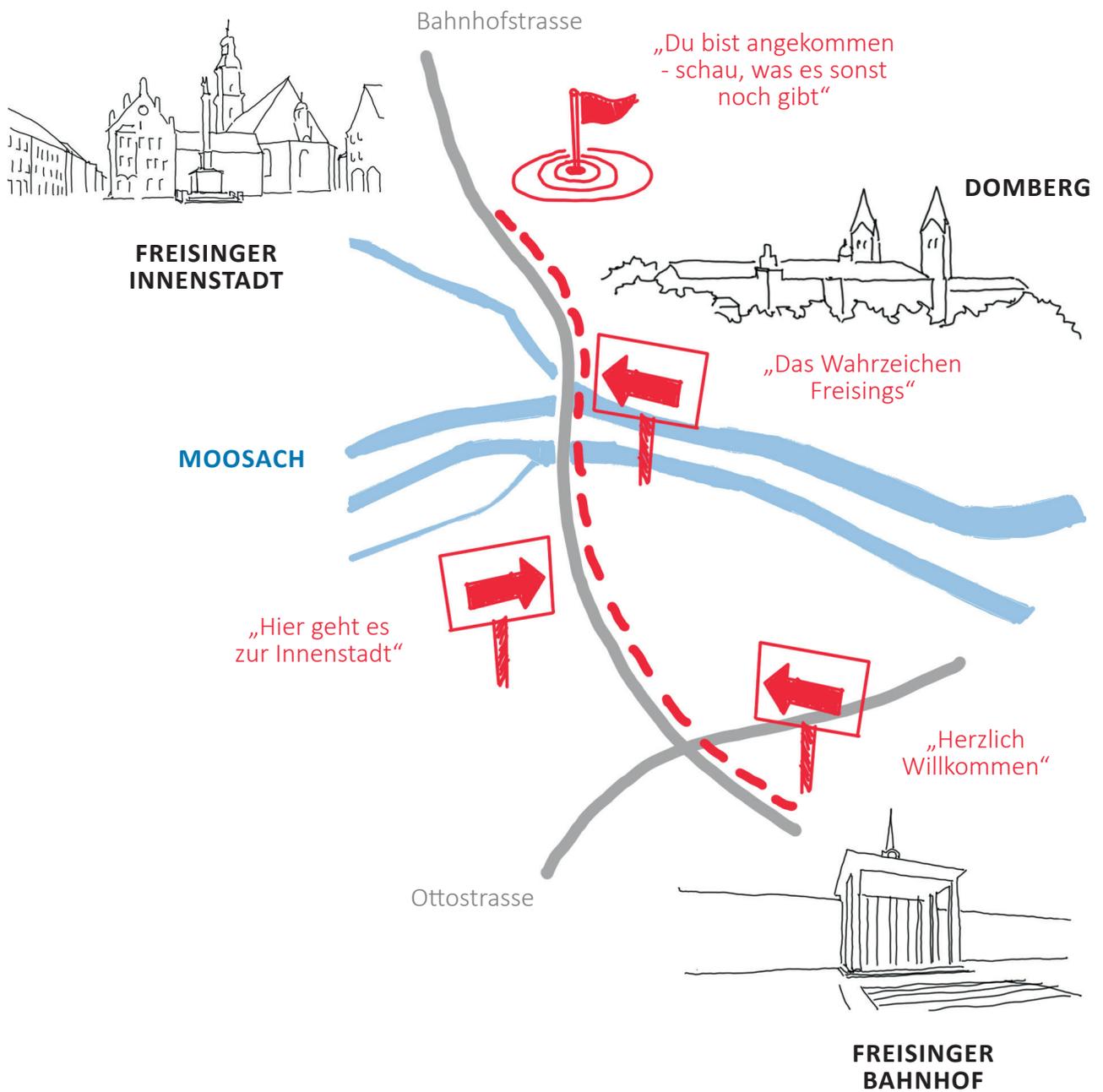
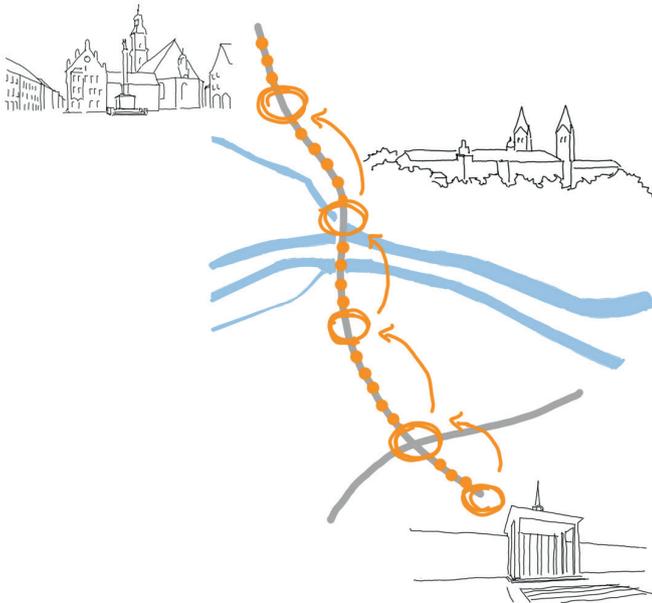
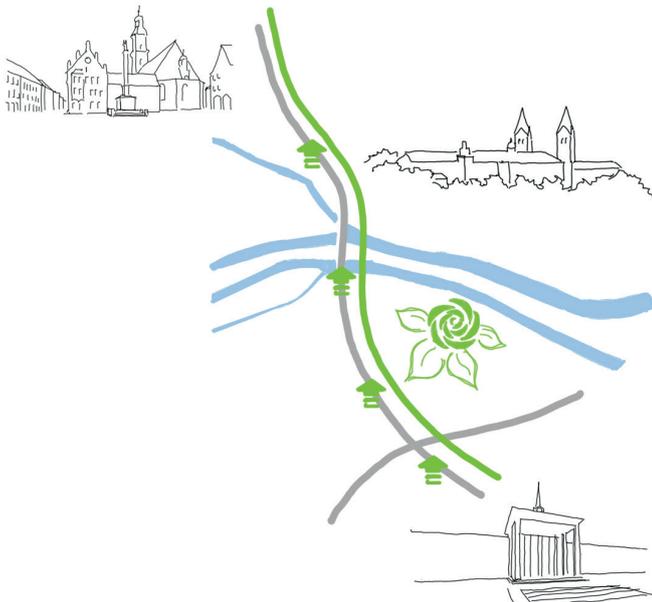


Abbildung 9: Piktogramm Städtebaulicher Kontext und Aufgabenstellung



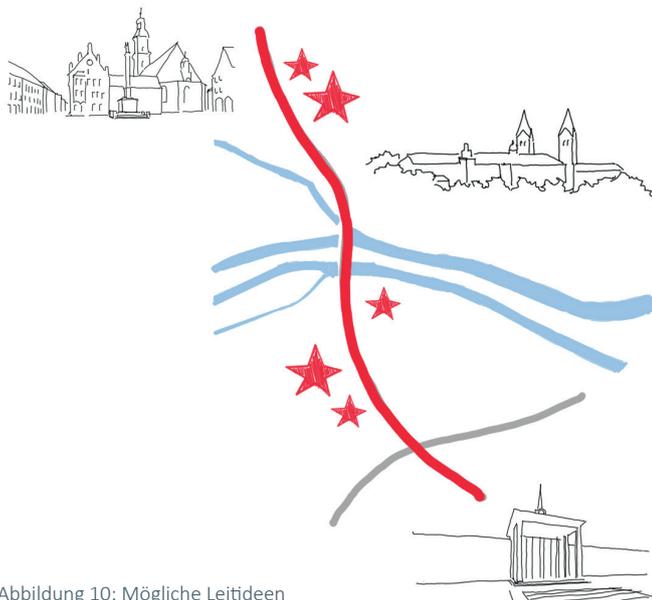
### Leitidee 01 Freising als älteste Stadt an der Isar

Strategie: Verbindung über Inseln / Trittsteine herstellen. Fokus auf platzartige Freiräume.



### Leitidee 02 Rosenstadt Freising

Strategie: Vorhandenes Freiraumthema des sog. „Rosenwegs“ reaktivieren und neu interpretieren. Fokus auf Bepflanzungsthema.



### Leitidee 03 Ein künstlerischer Leitfaden

Strategie: Prägnantes, durchgehendes Leitsystem mit farblicher Codierung entwickeln. Fokus auf künstlerische Elemente.

Abbildung 10: Mögliche Leitideen

### **Drei unterschiedliche Leitideen**

Für das geschilderte Leitsystem und damit für das Design neuer Freiraumelemente soll ein entsprechendes, übergeordnetes Leitthema gefunden werden. Dabei lohnt es sich, die historische Entwicklung des Untersuchungsgebiets zu berücksichtigen, sich auf bestimmte Aspekte bzw. Ergebnisse der räumlichen Bestandsanalyse zu konzentrieren oder einen völlig neuen Weg zu definieren. Möglich ist rein theoretisch auch eine gewisse Mischung aus all diesen Ansätzen.

Da die Funktion des „durch-den-Raum-führens“ erfüllt werden soll, muss das gewählte Gestaltungsprinzip ein wiederkehrendes Element aufweisen, das durch seine Aneinanderreihung wie Trittsteine durch den Freiraum wirken.

Insgesamt konnten drei unterschiedliche Konzepte identifiziert werden, welche die in der Studie aufgestellten Kriterien erfüllen. Die drei Konzepte fokussieren dabei jeweils einen der oben genannten Themenschwerpunkte, stehen im direkten Kontext der Stadt Freising und geben ein Designprinzip für neue Ausstattungselemente vor. So gibt es eine aus der Historie abgeleitete Leitidee, die mit einem Bepflanzungsthema kombiniert wird sowie einen stadträumlich begründeten Ansatz, der sich auf die Aufweitungen und Platzräume in der Bahnhofstraße konzentriert. Zu guter Letzt wird in einer dritten Variante versucht, den Bestand mit einer prägnanten neuen Struktur zu kombinieren.

# Leitidee 01 | Freising als älteste Stadt an der Isar

## Strategie: Markantes Sitzelement entwerfen

### Konzept und Strategie

Räumlich konzentriert sich die erste Leitidee auf die platzartigen Aufweitungen in der Bahnhofstraße, da diese Räume das größte Potential besitzen, durch Interventionen mehr Aufenthaltsqualität zu entfalten.

Um dieses Prinzip auch mit einer temporären Intervention maximal zu verdeutlichen, sollen die in Frage kommenden Orte flächig mit Kiesschüttungen oder anderen wiederentfern- bzw. wiederverwendbaren Belägen überplant werden. Diese Flächen werden dann durch ein modulares, neuartiges und gestalterisch auffälliges Sitzelement bespielt, das den Besucher dazu verleitet, die vorher ungenutzten oder unzugänglichen Räume zu erkunden und aus einer neuen Perspektive zu betrachten.

Da die Stadt Freising die älteste an der Isar liegende Stadt ist, soll als gestalterische Vorlage das Landschaftsbild der Isar-Flussufer herangezogen werden. Das modulare Sitzelement soll wie Treibholz auf den vorgesehenen Kiesflächen „schwimmen“ und somit die „Uferbänke“ der Bahnhofstraße markieren.

Die Elemente weisen eine amorphe Formensprache auf, können länglich oder plattformartig ausgebildet sein und haben teilweise schräge Sitz- bzw. Liegeflächen. In Kombination wirken sie wie aneinander gespültes Treibgut. Als Hauptmaterial für die Sitz- und Seitenflächen wird entsprechend Holz verwendet.



Abbildung 11: Skizze - Modulares Sitzelement in amorpher, polygonaler Form

Abbildung 12: Konzeptionelle Raumperspektive - Seitenstraße zur Bahnhofstraße

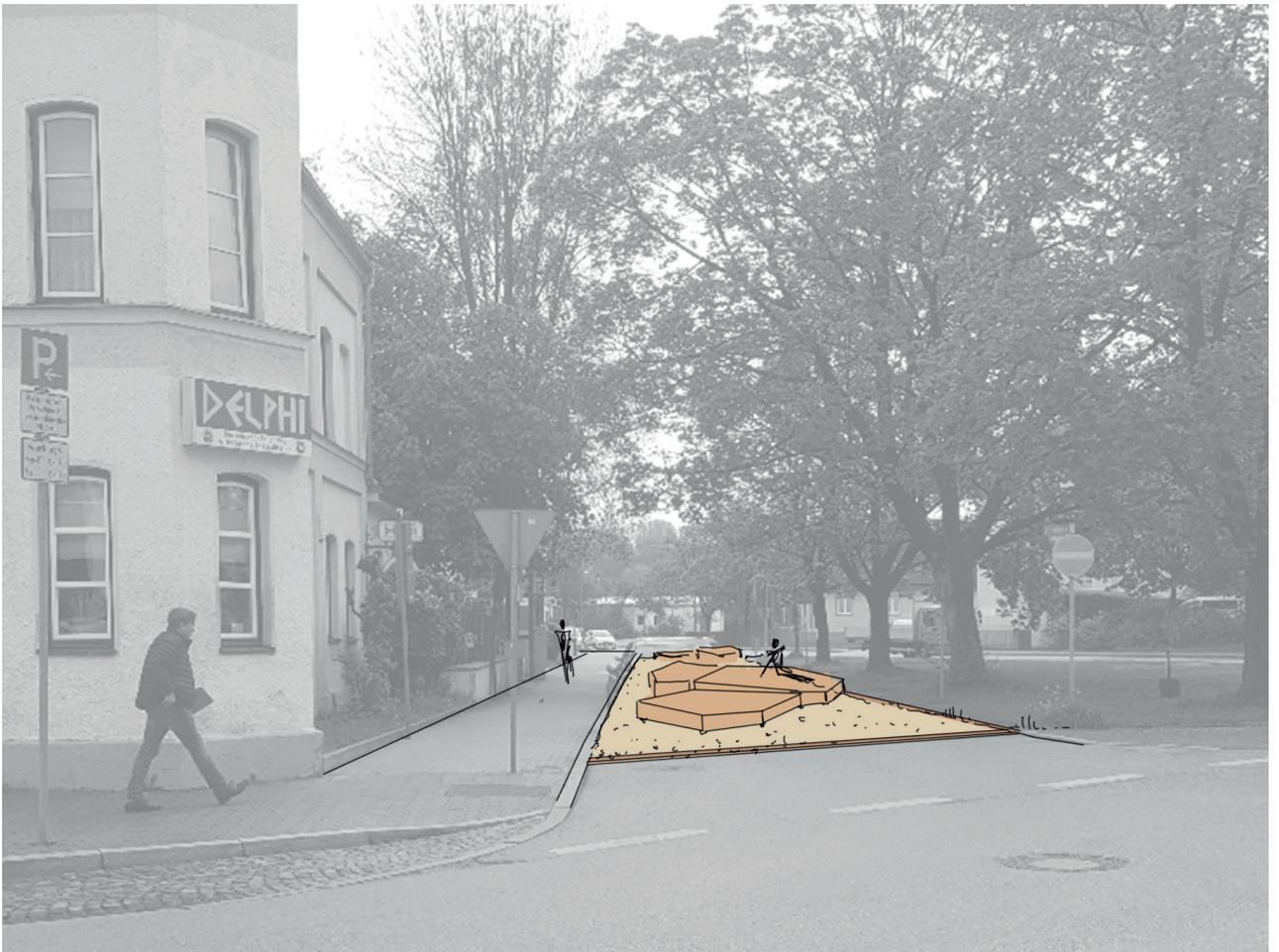


Abbildung 13: Referenzbeispiel - Sitzelement



Abbildung 14: Referenzbeispiel - Treibholz

## Leitidee 02 | Der Freisinger Rosenweg

Strategie: Durchgehendes, charakteristisches Pflanzkonzept etablieren

### Konzept und Strategie

Auf einem Hinweisschild in der Nähe des Mohrenbrunnens am Kreuzungspunkt von Bahnhofstraße und Moosach ist von dem „Freisinger Rosenweg“ die Rede, der sich zwischen der Kammergasse in der Freisinger Innenstadt und dem Bahnhof aufspannt. Viele der dort aufgeführten Stationen wie der Rosengarten oder das Vinzentinum liegen in unmittelbarer Nähe zur Bahnhofstraße und codieren diese mit dem Thema der „Rosenstadt Freising“. Im Status quo sind die einzelnen Rosenstadtdorte zwar erhalten, eine für den Besucher spürbare Verbindung dazu gibt es jedoch nicht.

Die räumliche Strategie lautet daher, den bestehenden Rosenweg zu reaktivieren und an passender Stelle zu ergänzen. Dazu sollen begrünte bzw. begrünbare Orte identifiziert und als malerische, temporäre Gärten gestalten werden. Holzstege könnten als temporäre, neue Gartenwege fungieren und Plattformen inmitten von Rosen- oder Staudenpflanzungen als kleine Ruheoasen einladen. Speziell entworfene Pflanztröge dienen zur flächigen oder begleitenden Bepflanzung von bisher nicht begrüntem Bereich der Bahnhofstraße und wirken damit als grüne Richtungspfeile vom Bahnhof bis zur Innenstadt.



Abbildung 15: Skizze - Temporäre Rosenwege

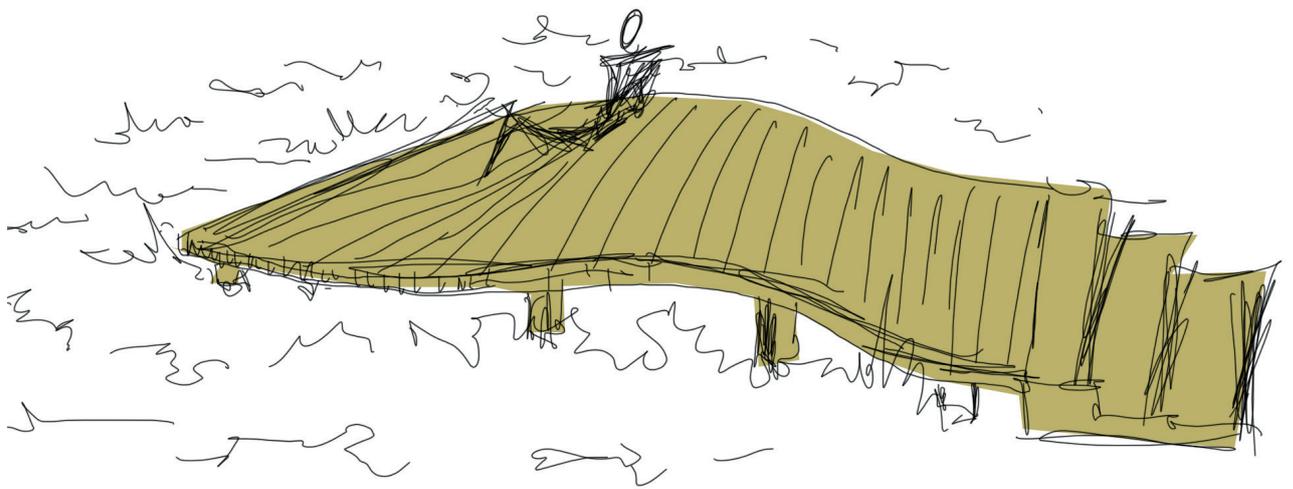


Abbildung 16: Skizze - Plattform zum „Rosenbad“

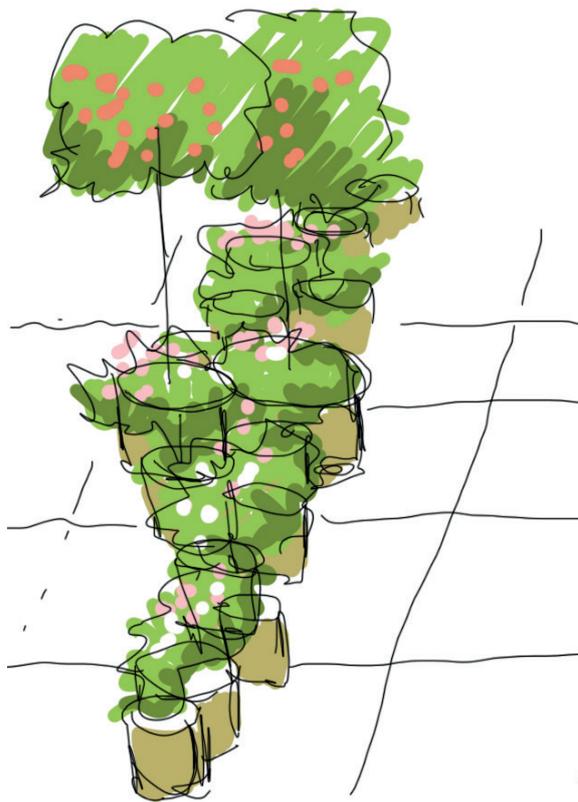


Abbildung 17: Skizze - Pflanztröge



Abbildung 18: Referenzbeispiel - Plattform

## Leitidee 03 | Ein künstlerischer Leitfaden

Strategie: Stadtmobiliar mit Kunstinstallationen zu durchgehendem Leitsystem kombinieren

### Konzept und Strategie

Bei dieser Lösungsvariante werden bislang ungenutzter oder unattraktive Räume durch einfache „Add-ons“ aktiviert, die gleichzeitig Teil eines prägnanten Leitsystem sind. Parkbuchten, Raumnischen und die Straße werden durch Kunstinstallationen temporär überformt oder bemalt. Skulpturale Sitzelemente machen den Straßenraum zur Ausstellungsfläche und verleihen der Bahnhofstraße eine zusätzliche Dimension. Auch wenn die einzelnen Interventionen oder Elemente verschiedenen Formen aufweisen können, könnte beispielsweise ein gemeinsamer Farbcode wie der sprichwörtliche „Rote Faden“ durch den Freiraum leiten.



Abbildung 19: Referenzbeispiel - Kunstinstallation



Abbildung 20: Konzeptionelle Perspektive - Aufweitung an der Einmündung Gärtnerstraße

Abbildung 21: Referenzbeispiel - Multifunktionales Freiraummöbel



Abbildung 22 und 23: Referenzbeispiele - Skulpturale Sitzelemente

## Beispiele | Installationen



Abbildung 24: Referenzbeispiel - Sitzinstallation



Abbildung 25: Referenzbeispiel - Multifunktionale Freiraumsulptur



Abbildung 26: Referenzbeispiel - Farbcodierung



Abbildung 27: Referenzbeispiel - Temporäre Bespielung von Parkbuchten

## Beispiele | Bodenbemalung



Abbildung 28: Referenzbeispiel - Straßenbemalung

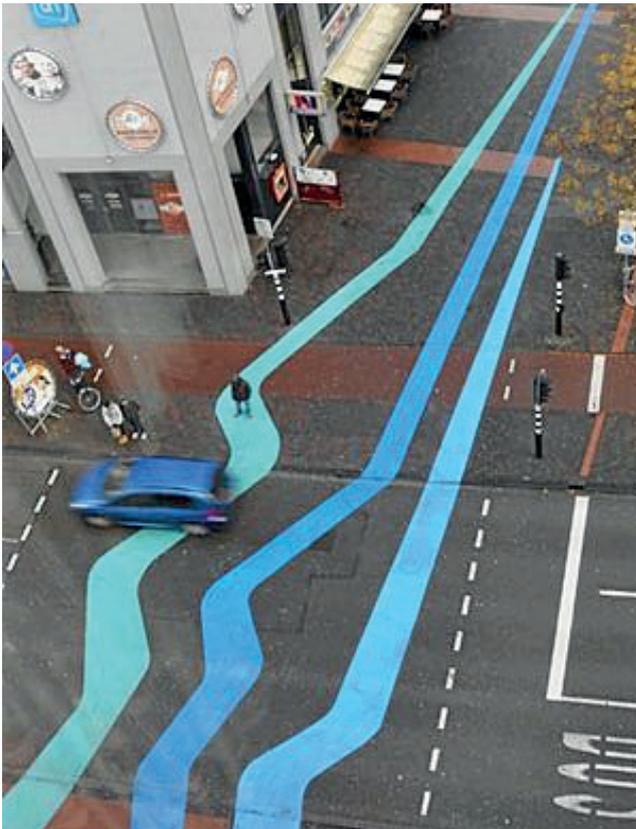


Abbildung 29 und 30: Referenzbeispiele - Markierung von Fussgängerzonen



Abbildung 31: Referenzbeispiel - Markierung von Fussgängerzonen

# 3 Konzeptvertiefung

## Zeichnerische Entwicklung der Interventionen

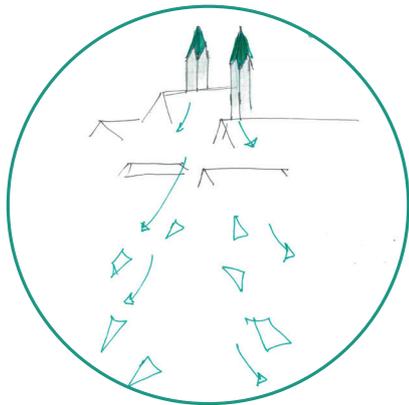
### **Ergebnis der Konzeptphase**

Als Abschluss der vorangegangenen Analyse- und der in Varianten gedachten Konzeptphase wurde entschieden, einen Mix aus Leitidee 01 und 03 weiterzuverfolgen. Es wird demnach ein Leitsystem entworfen, das aus einem gestalterisch ausdrucksstarken Satz an temporär aufstellbaren Freiraumelementen besteht und sich auf die Aufwertung der Platzsituationen in der Bahnhofstraße spezialisiert. Auch die Idee einer Bemalung bzw. Begleitung einzelner Fahrbahnabschnitte oder Gehwege der Bahnhofstraße wird weiterverfolgt und mit den Ausstattungselementen zu einem plakativen, raumwirksamen Gesamtentwurf kombiniert.

### **Zwei Vertiefungsrichtungen**

Während das Raumkonzept klar definiert ist, sollen Form und Gestalt der neuen Ausstattungselemente in zwei unterschiedlichen Varianten gedacht und entworfen werden.

Zum einen wird das aus der Leitidee 01 übernommene Landschaftsbild der Isar als naturnahe Inspirationsvorlage verwendet und zum anderen dient die Abstraktion des dominantesten und von der Bahnhofstraße aus gut wahrnehmbaren Wahrzeichens der Stadt Freising, der Domberg, als Designmotiv. Letzteres entspringt auch zum Teil der Tatsache, dass ein Großteil der Landesausstellung in den Gebäuden der Domanlage wie beispielsweise dem Diözesanmuseum stattfinden wird.



### VARIANTE A FOLGE DEN DOMBERG-SPUREN

**Leitgedanke:** Abstraktion des Wahrzeichens der Stadt Freising als Entwurfsmotiv und Spurensuche im Freiraum.



### VARIANTE B DIE ISARLANDSCHAFT

**Leitgedanke:** Der Weg zur Innenstadt als Flusslandschaft der Isar interpretiert und mit abstrahierten Landschaftselementen angereichert.

# Zeichnerische Konzeptvertiefung

## Variante A - Folge den Domberg-Spuren

### Herleitung

Der Domberg ist das Wahrzeichen der Stadt Freising und gerade aus südlicher Richtung schon von Weitem sichtbar. Die weitläufige Anlage ist ein wichtiges kulturelles Zentrum der Stadt und wird immer wieder erweitert, ergänzt und umgebaut. Der südwestliche Teil des Dombergs stellt zudem eine der Hauptblickbezüge in der Bahnhofstraße dar und übernimmt als städtebauliches „landmark“ eine wichtige Orientierungsfunktion.

Die markantesten Bauteile der Domanlage sind dabei zweifelsohne die beiden Domtürme mit ihren blau-grünen Turmspitzen. Die dreieckig zulaufenden Dächer und Giebel basieren auf klaren geometrischen Formen und eignen sich daher hervorragend zur Übertragung auf andere Objekte. Zusätzlich könnte sich auch die Farbgebung der Turmspitzen in den neuen Freiraumelementen widerspiegeln.

Form und Farbe definieren das Design des Mobiliars für die Bahnhofstraße und fungieren somit als abstrahierte Hinweise, dass sich der Besucher auf dem Weg Richtung Domberg und damit zu einem der Hauptbereiche der Landesausstellung befindet.

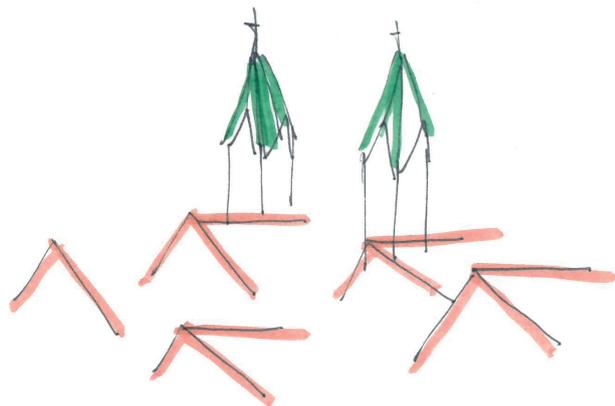
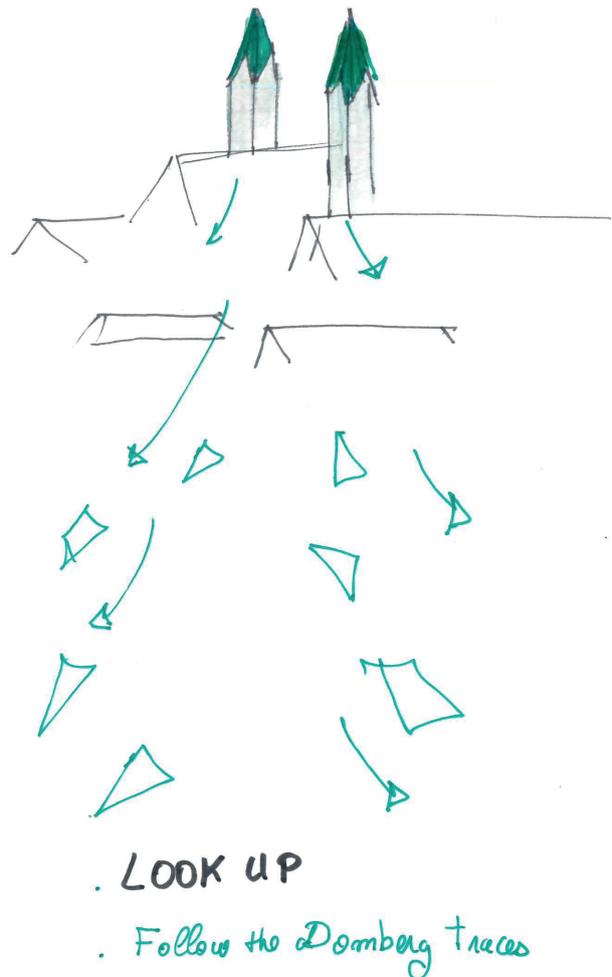
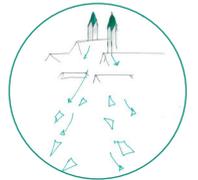


Abbildung 32: Konzeptherleitung „Domberg-Spuren“



VARIANTE A

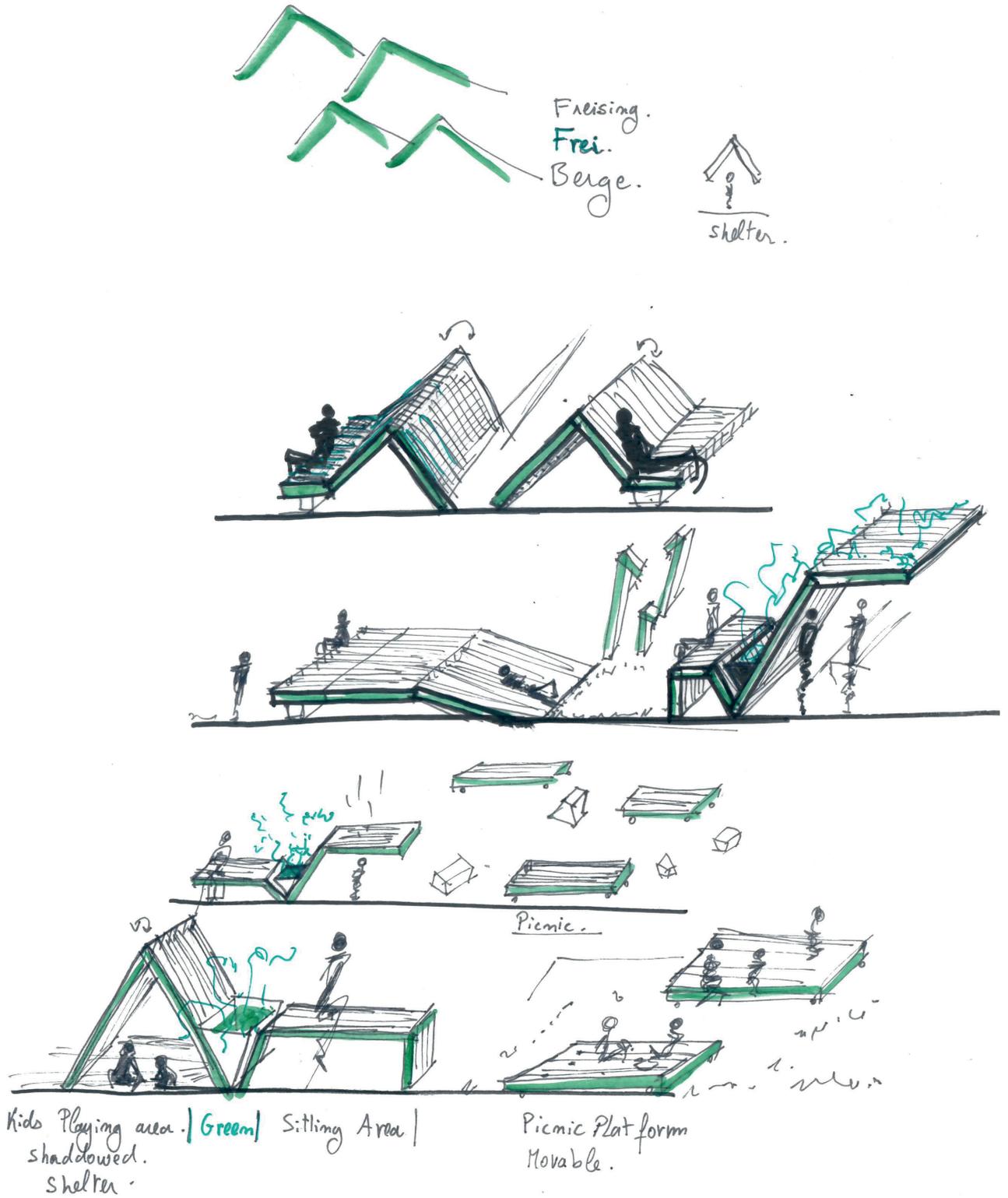


Abbildung 33: Skizzen - Sitz- und Liegemöbel mit Dreiecks- oder Dachform

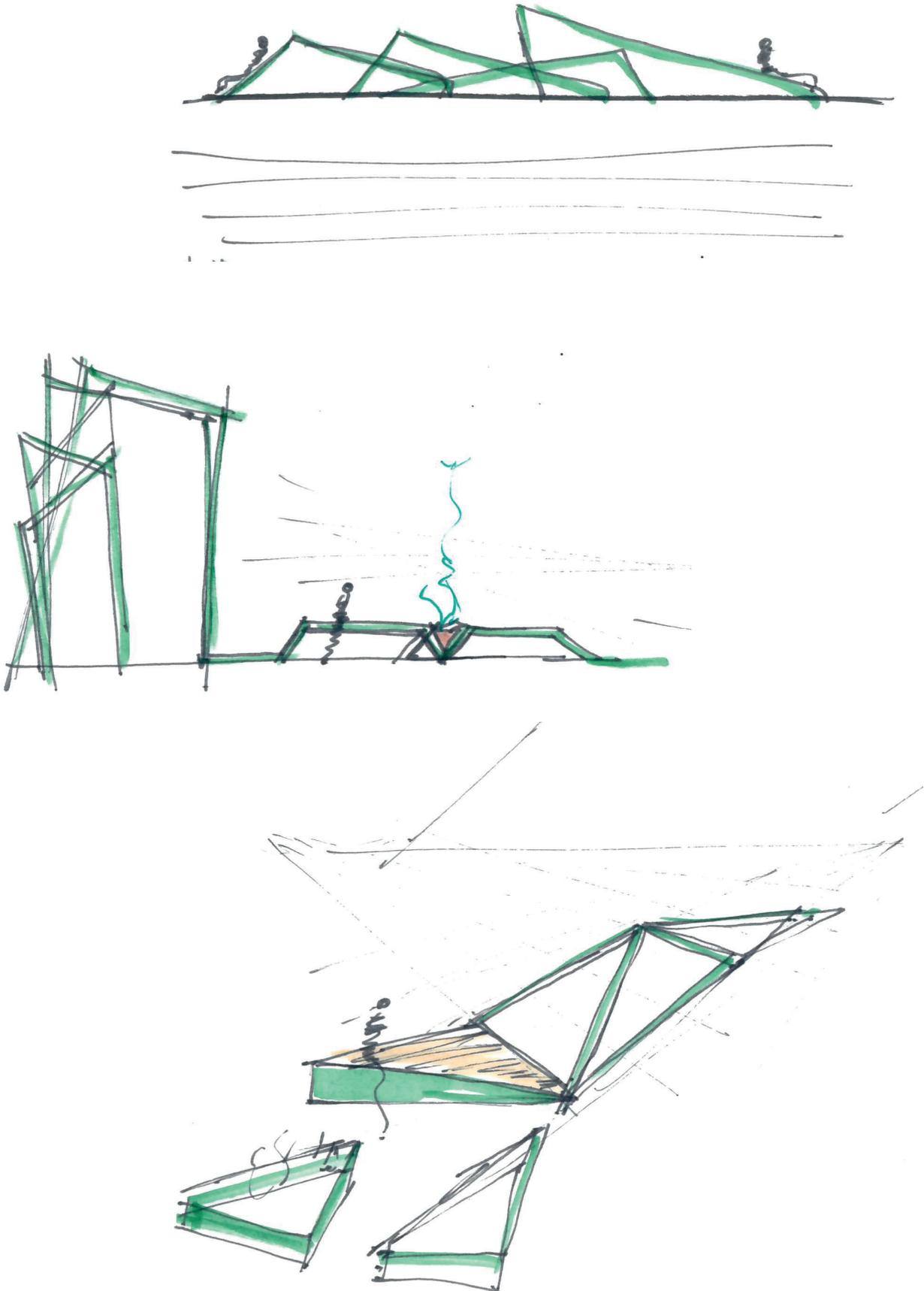
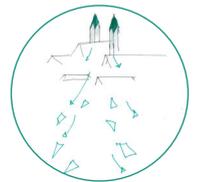


Abbildung 34: Skizzen - Angeschrägte Sitzplattformen



VARIANTE A

### Entwurfsüberlegungen

Bei den Sitz- und Liegeelementen gibt es die Möglichkeit, die geometrische Grundform des Dreiecks sowohl in die Seitenansicht als auch in die Aufsicht zu integrieren. Gerade als seitlich im Profil geführte Linie, lässt sich das Dreieck zu unterschiedlichen Ausstattungselementen ausbilden - ob als Überdachung, Spielhäuschen, Torbogen oder Sitzbank mit Lehne. Auch Verschmelzungen einzelner Funktionen zu multifunktionalen Elementen sind auf diese Weise möglich.

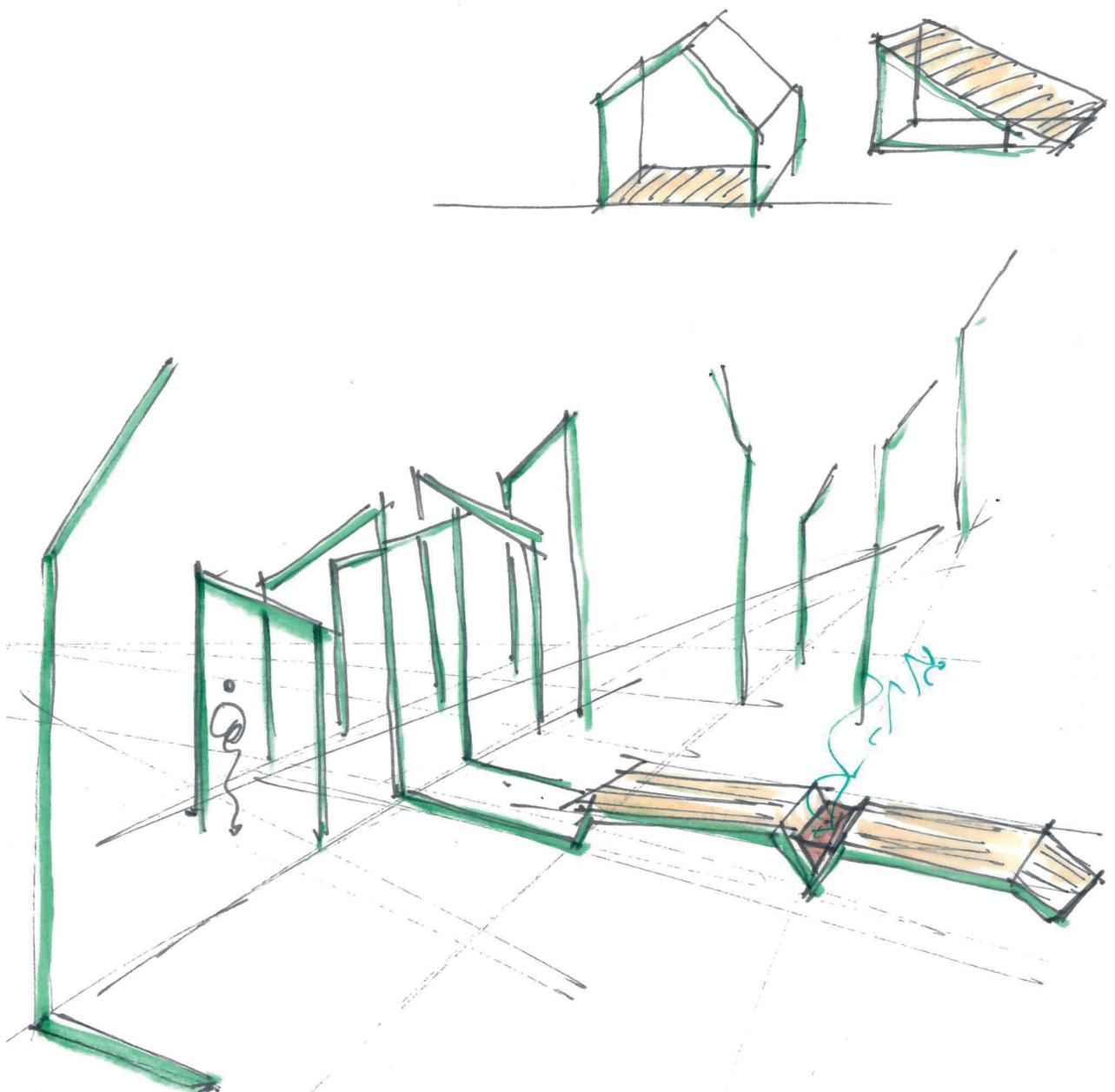


Abbildung 35: Skizzen - Überdachungen und „Portale“

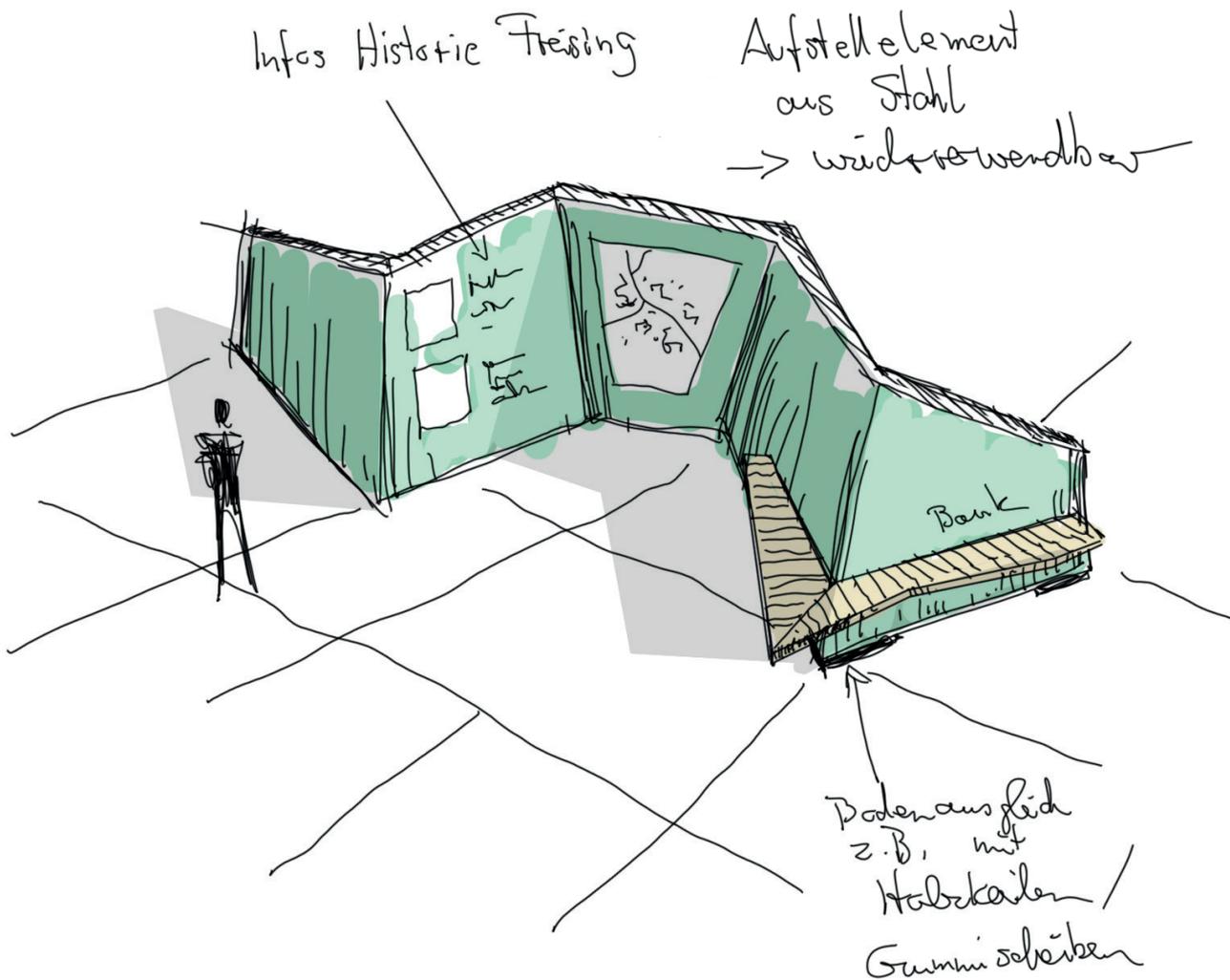
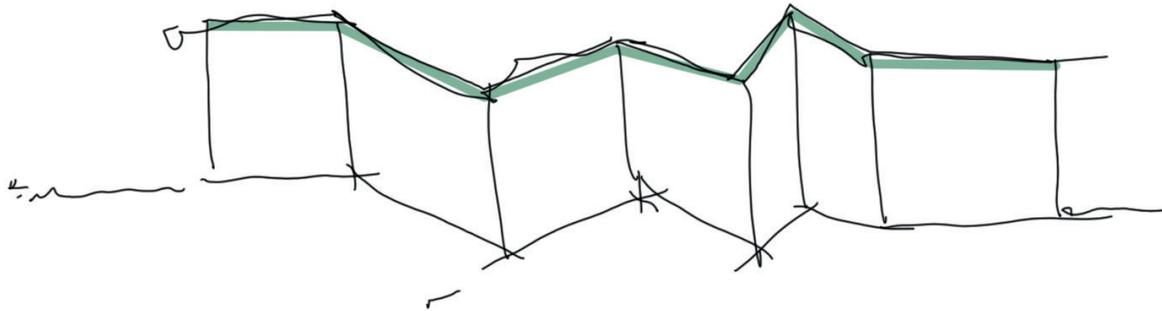
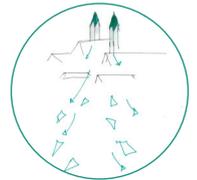


Abbildung 36: Skizzen - Aufstellwände



VARIANTE A

Stangenvand

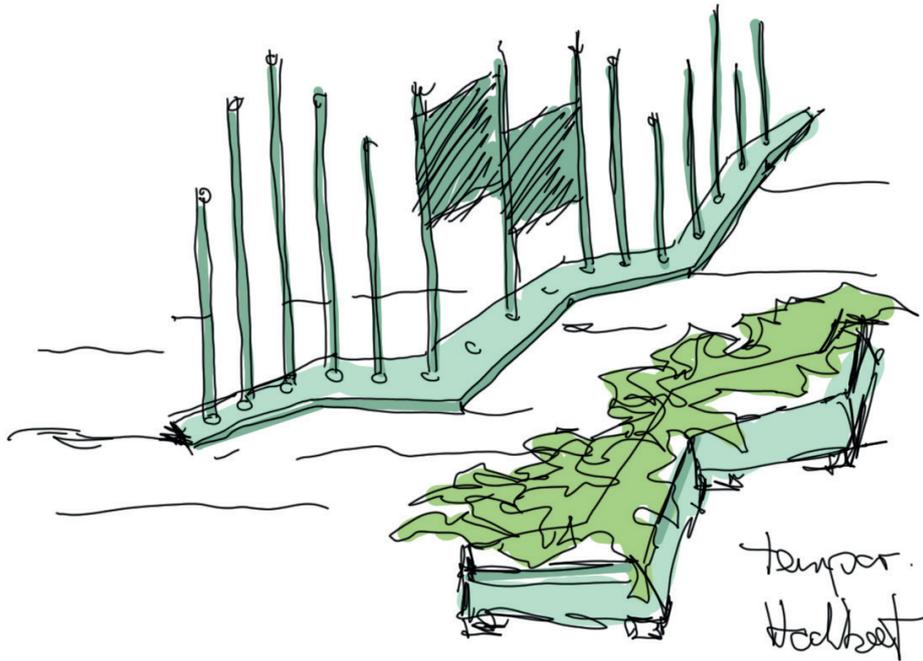


Abbildung 37: Skizzen - Infostehle und Pflanzgefäß

### Entwurfsüberlegungen

Die Doppelspitze der Domturmszwillinge könnte auch zu einer Zick-Zack-Silhouette abstrahiert werden, die sich beispielsweise in der Oberkante einer faltbaren oder zusammengesteckten Aufstellwand wiederfindet. Sie könnte auch als polygonale Grund- oder Seitenfläche für Sitz-, Leit- oder Hochbeetelemente verwendet werden.

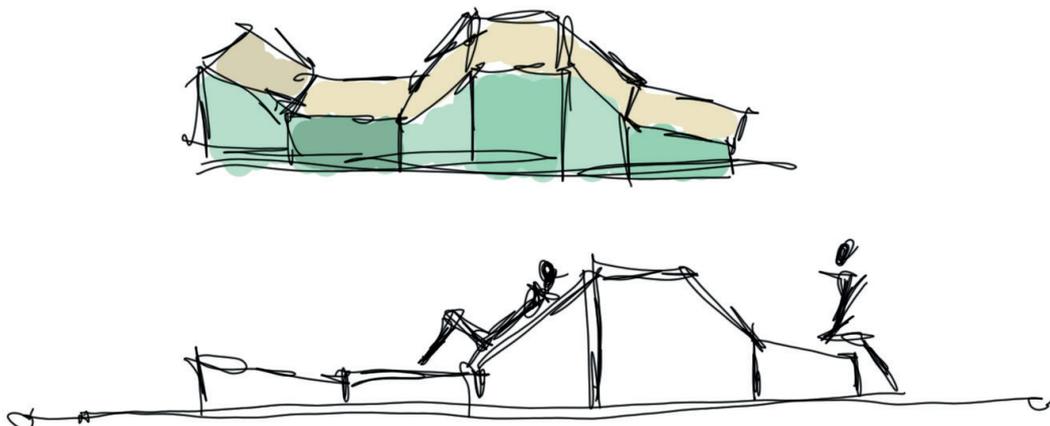


Abbildung 38: Skizze - Modulare Sitzblöcke

# Zeichnerische Konzeptvertiefung

## Variante B - Isarlandschaft

### Herleitung

Neben der Moosach durchfließt auch die Isar die Stadt Freising und wird dort als beliebter Naherholungsfreiraum wahrgenommen. Zudem ist Freising die älteste Stadt an der Isar und besitzt daher einen besonderen historischen Bezug zur deren Flusslandschaft.

Am einprägsamsten sind die vielen Flusskiesbänke, die von Zeit zu Zeit von wassernahen Gehölzen bewachsen und von angespülten Findlingen aber auch ins Wasser gestützten Baumstämmen und Ästen bedeckt werden. Diese Landschaftselemente der Uferbereiche lassen sich gut in den urbanen Kontext der Bahnhofstraße übersetzen. Während in der Isar unentwegt das Grund- und Regenwasser

aus den Alpen treibt, fließen in der Bahnhofstraße der Verkehr und die Passantenströme. Gerade Anwohner und Besucher, die zu Fuss oder mit dem Rad unterwegs sind, wünschen sich hier und da eine Art Kiesbank, auf der sie kurzzeitig aus dem Alltagsgeschehen ausbrechen und zur Ruhe kommen können. Dem naturnahen Landschaftsraum der Isarufer entlehene Elemente wie „Ufersteine“ oder „Treibholz“ werden adaptiert und zu Sitzgelegenheiten uminterpretiert.

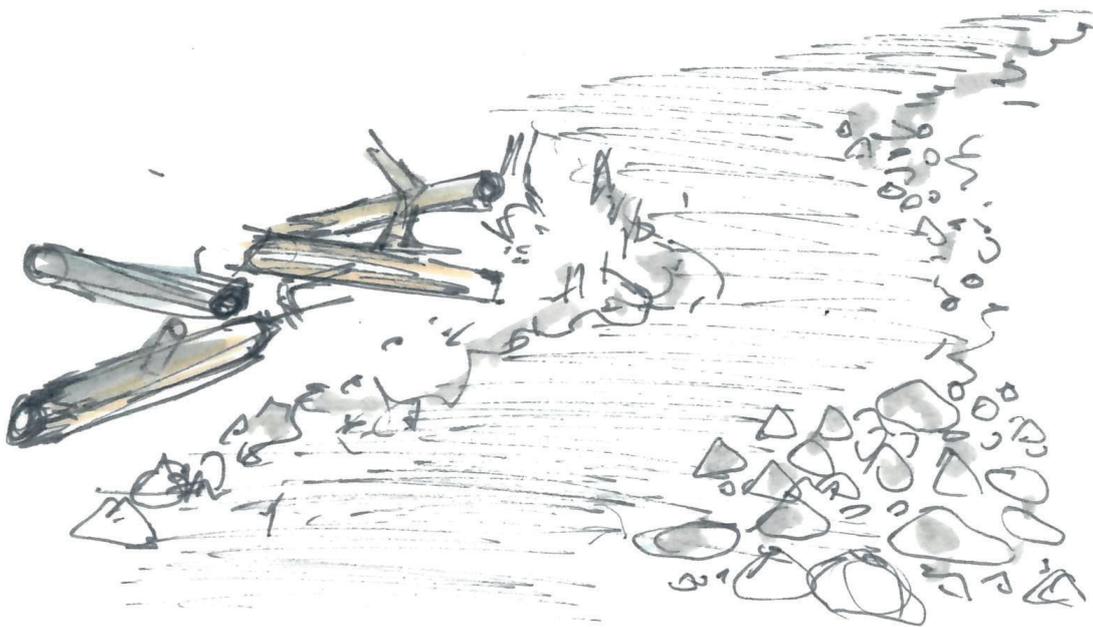


Abbildung 39: Konzeptherleitung - Landschaftsbild der Isar



VARIANTE B

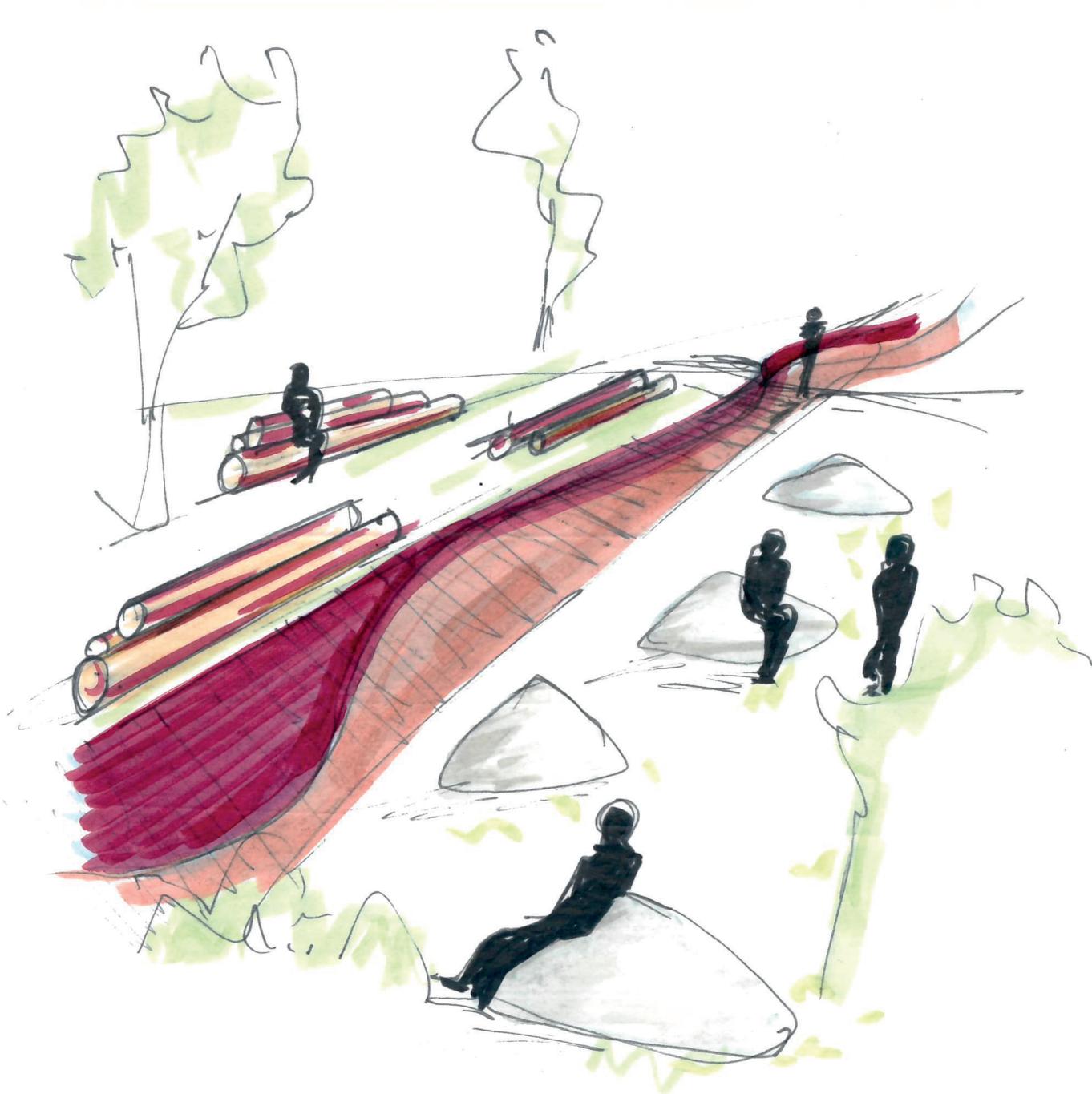


Abbildung 40: Konzeptherleitung - Adaption der Landschaftselemente an der Isar

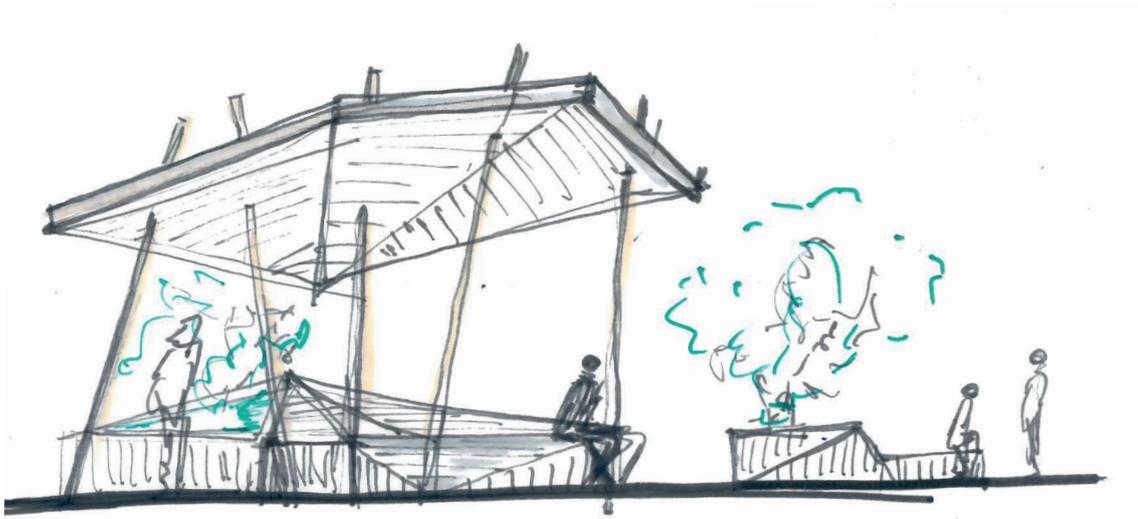


Abbildung 41: Skizze - Info-Pavillon für Landesausstellung

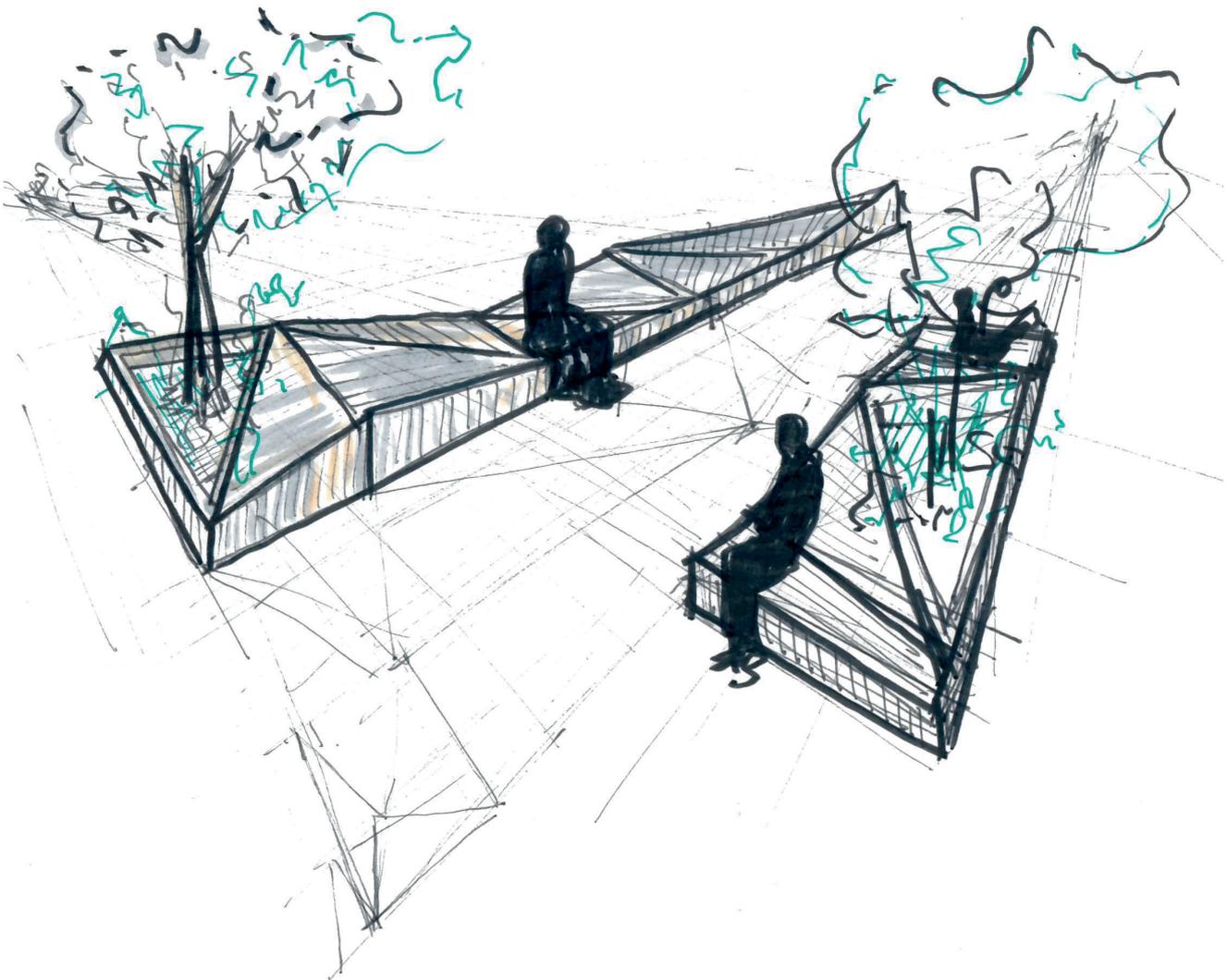


Abbildung 42: Skizze - Sitzplattformen



VARIANTE B



Abbildung 43: Skizze - Sitzplattformen im Seitenprofil

### Entwurfsüberlegungen

Das an die Kiesbänke und Flussufer gespülte Treibgut besteht meistens aus unregelmäßig geformten Baumüberresten. Daraus abgeleitete Ausstattungselemente wie Sitzplattformen, Überdachungen oder Hochbeete sollen ebenfalls Holz als Hauptmaterial aufweisen und von unregelmäßiger Form sein. Sie können einzeln „angeschwemmt“ worden sein, das heißt für sich alleine stehen, oder modular zu einer Gesamtfigur bzw. einer Art Insel zusammengestellt werden können.



Abbildung 44: Skizze - Übertragung von Landschaftselementen der Isar in den urbanen Kontext



VARIANTE B

### Entwurfsüberlegungen

Die aus den Alpen schon seit der Gletscherzeit abgetragenen und ins Vorland transportierten Steine und Kiese prägen die ufernahen Bereiche der Isar bis heute. In Anlehnung daran könnten auch als Sitzgelegenheiten interpretierte „Steine“ die Aufenthaltsflächen der Bahnhofstraße bespielen. Solche Sitzsteine würden den Räumen neben der Nutzungsfunktion auch einen naturnahen Charakter verleihen. Größenunterschiede und eine Anordnung in Gruppen oder vereinzelt können gerade bei dieser Art von Sitzgelegenheit eine angenehme Varianz in den Freiraum bringen.

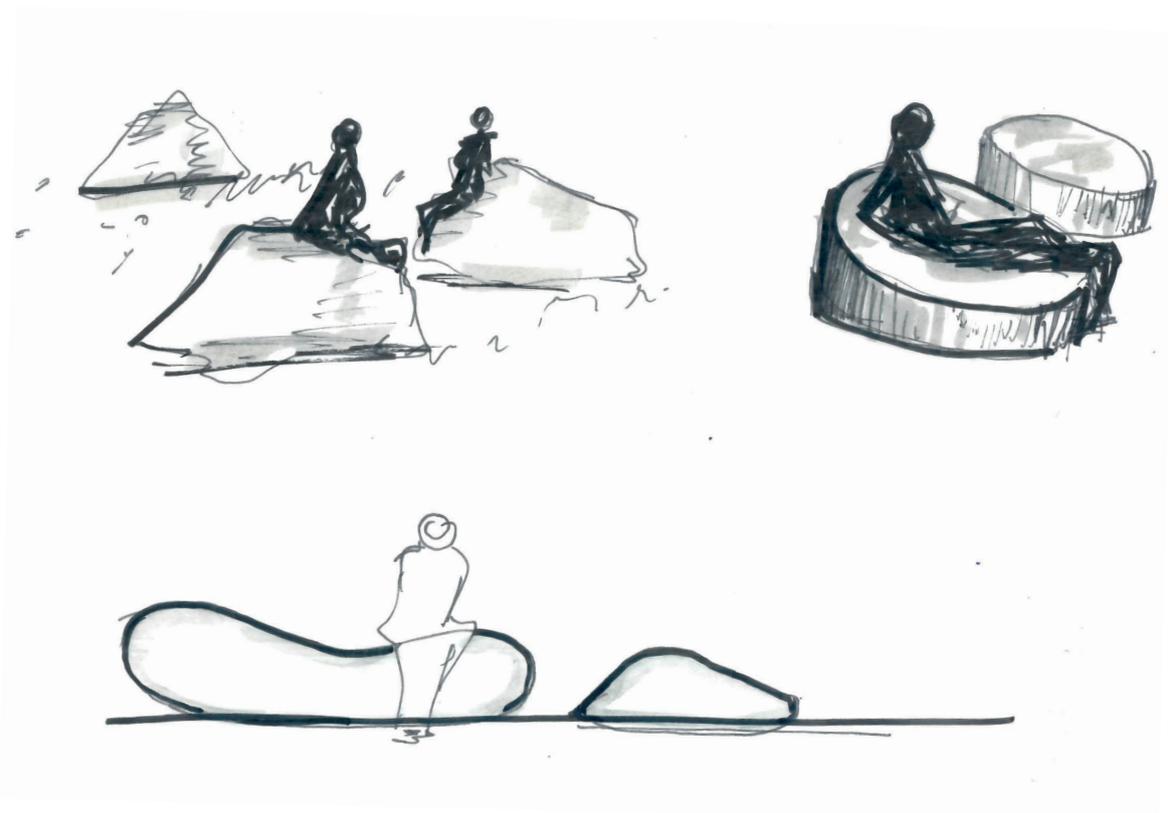
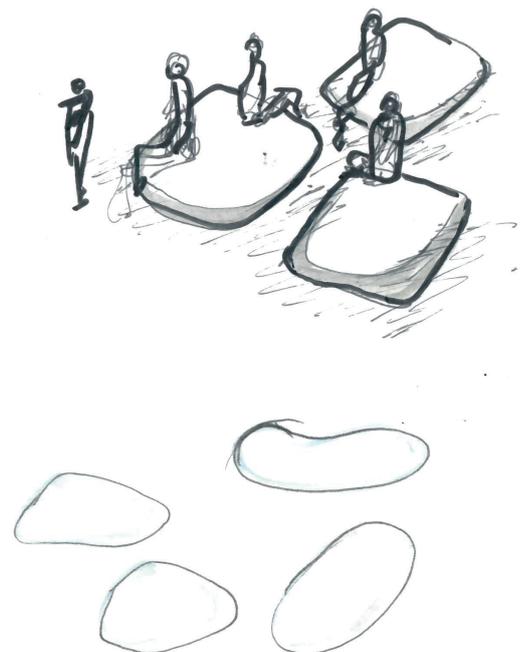
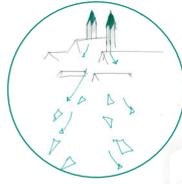


Abbildung 45 und 46: Skizzen - Sitzsteine

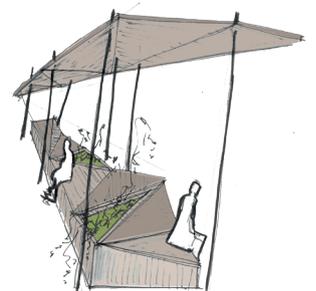
# Übertragung auf den Ort

## Übersichtslageplan der Interventionen

### Variante A- Domberg-Spuren



# Variante B- Isar-Landschaft



# Übertragung auf den Ort- Lageplanausschnitte



Abbildung 47: Lageplanskizze - Bahnhofsumfeld und Kreuzungsbereich Ottostraße



Abbildung 48: Lageplanskizze - Bahnhofstraße und Moosachauen

# Übertragung auf den Ort- Konzeptperspektive

## Station 01 Bahnhofseingang | Variante A

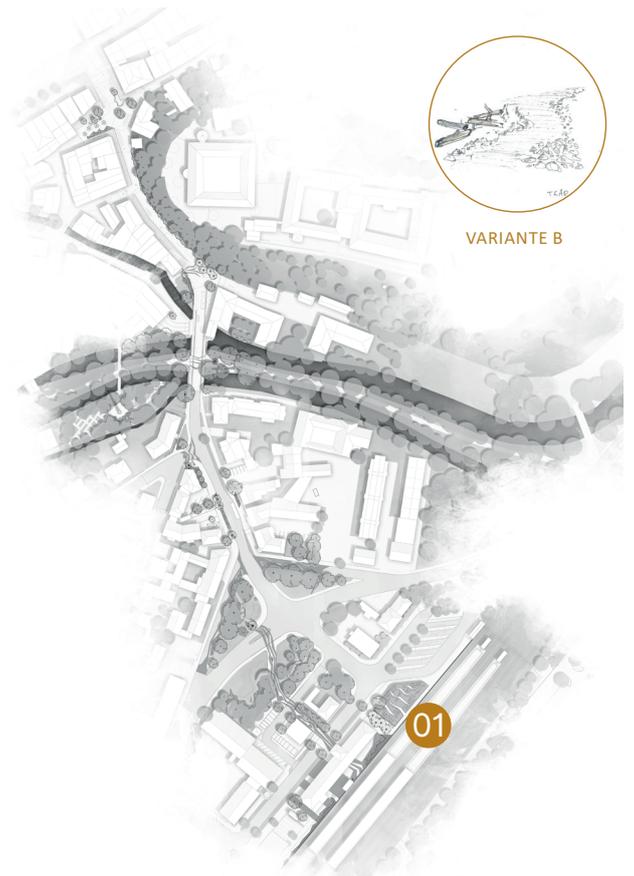
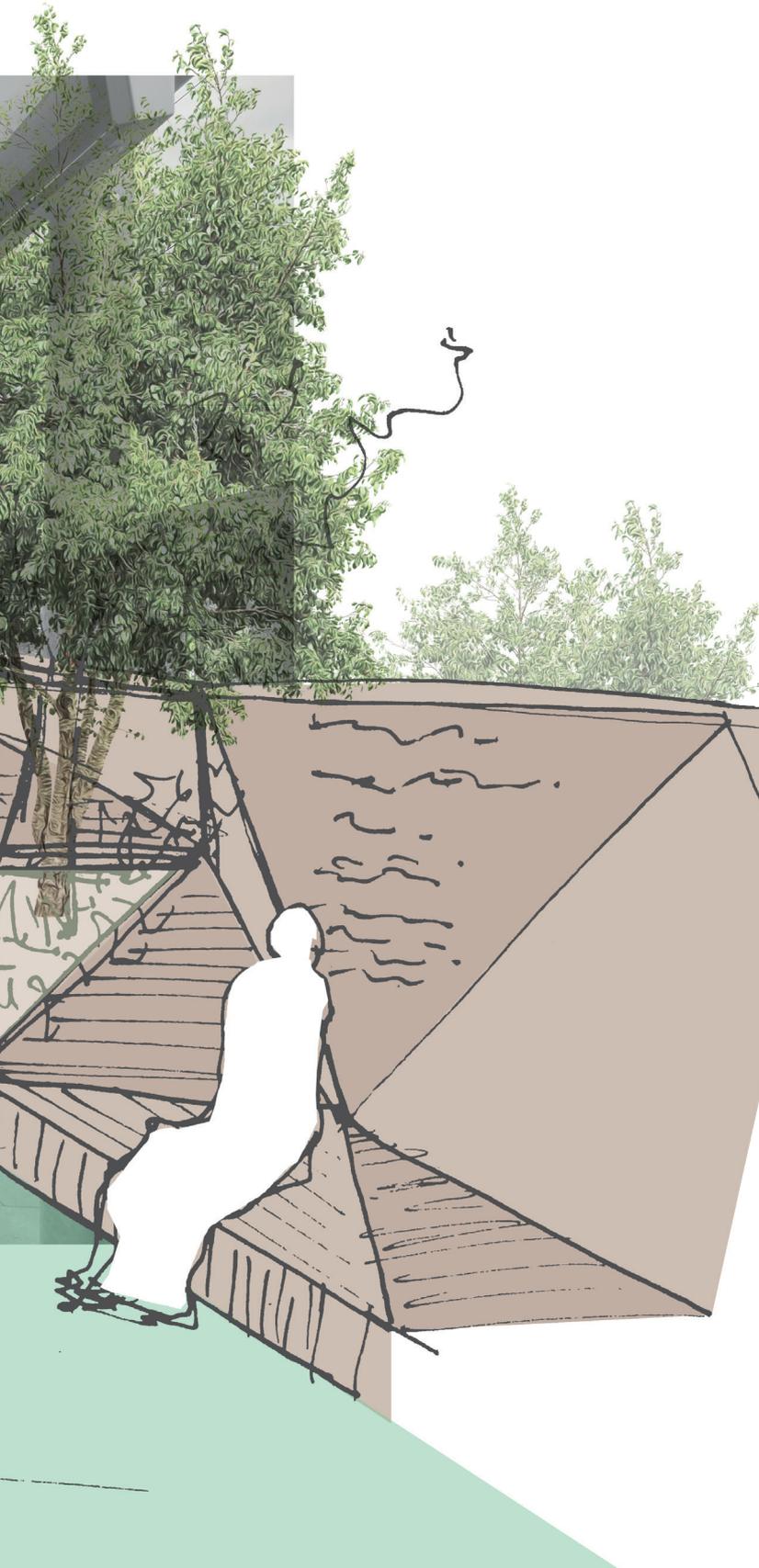




# Übertragung auf den Ort- Konzeptperspektive

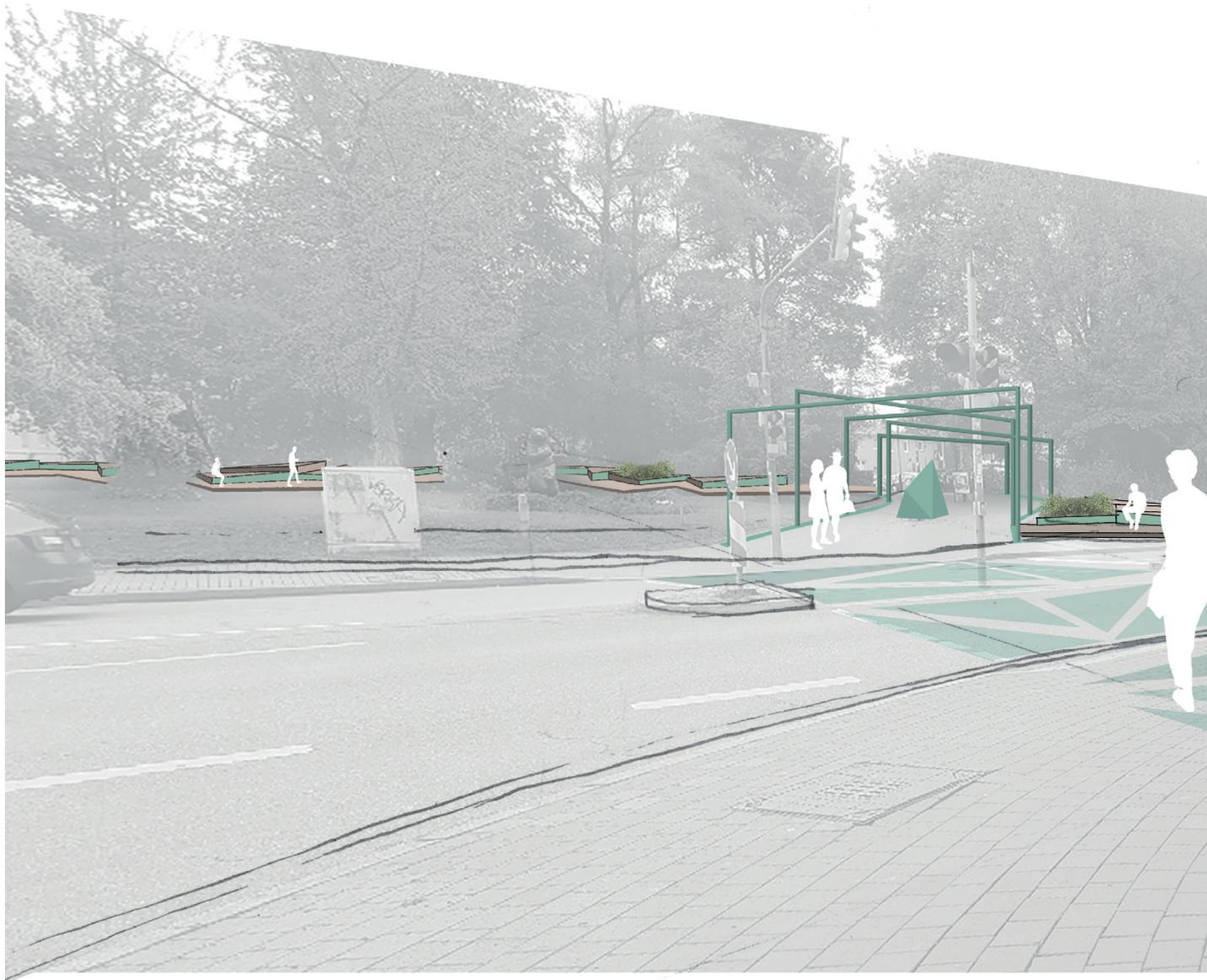
## Station 01 Bahnhofseingang | Variante B





# Übertragung auf den Ort- Konzeptperspektive

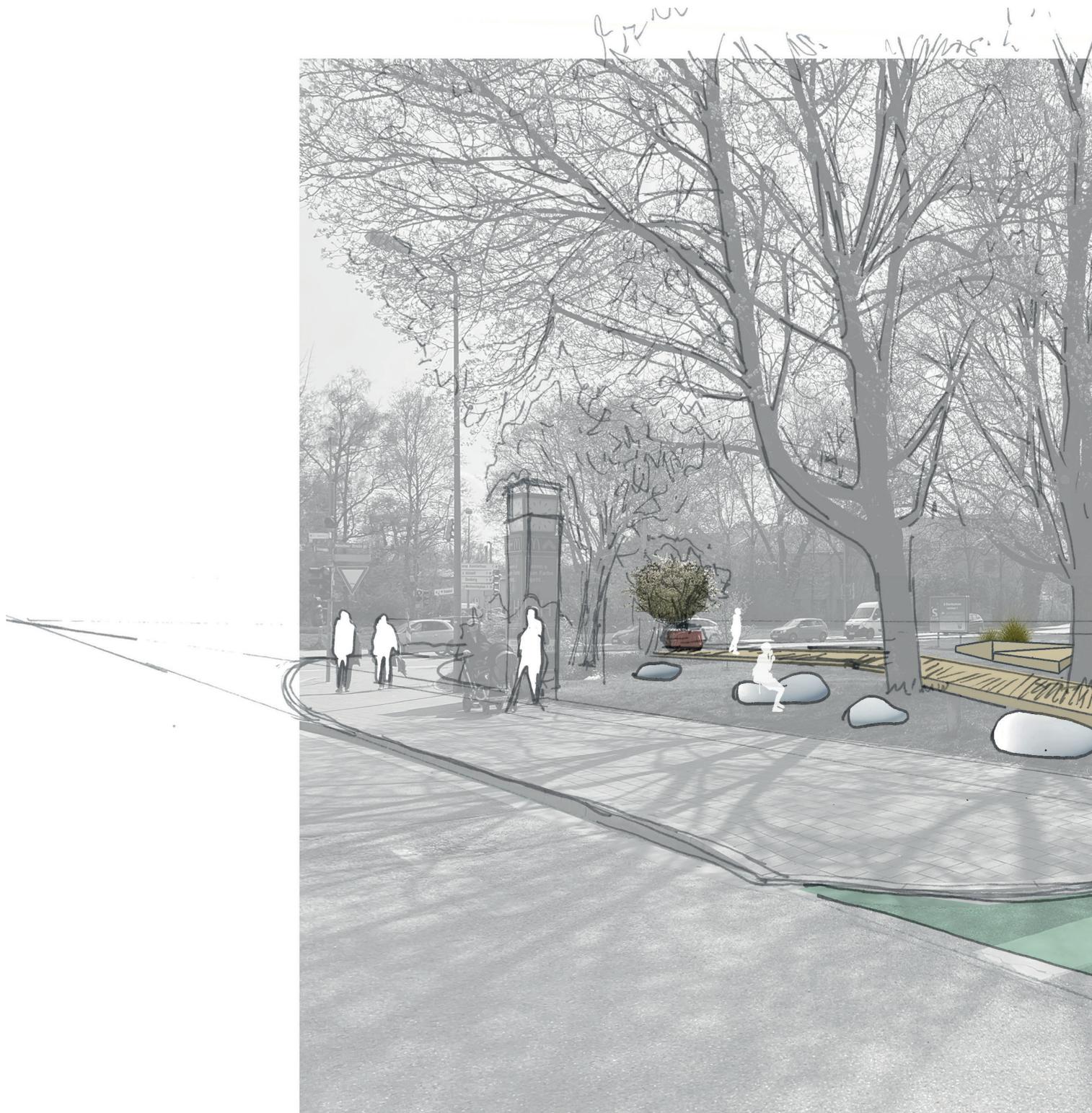
## Station 02 und 03 Kreuzungsbereich Ottostraße / Bahnhofstraße





# Übertragung auf den Ort- Konzeptperspektive

## Station 04 Kreuzungsbereich Martin-Luther-Straße





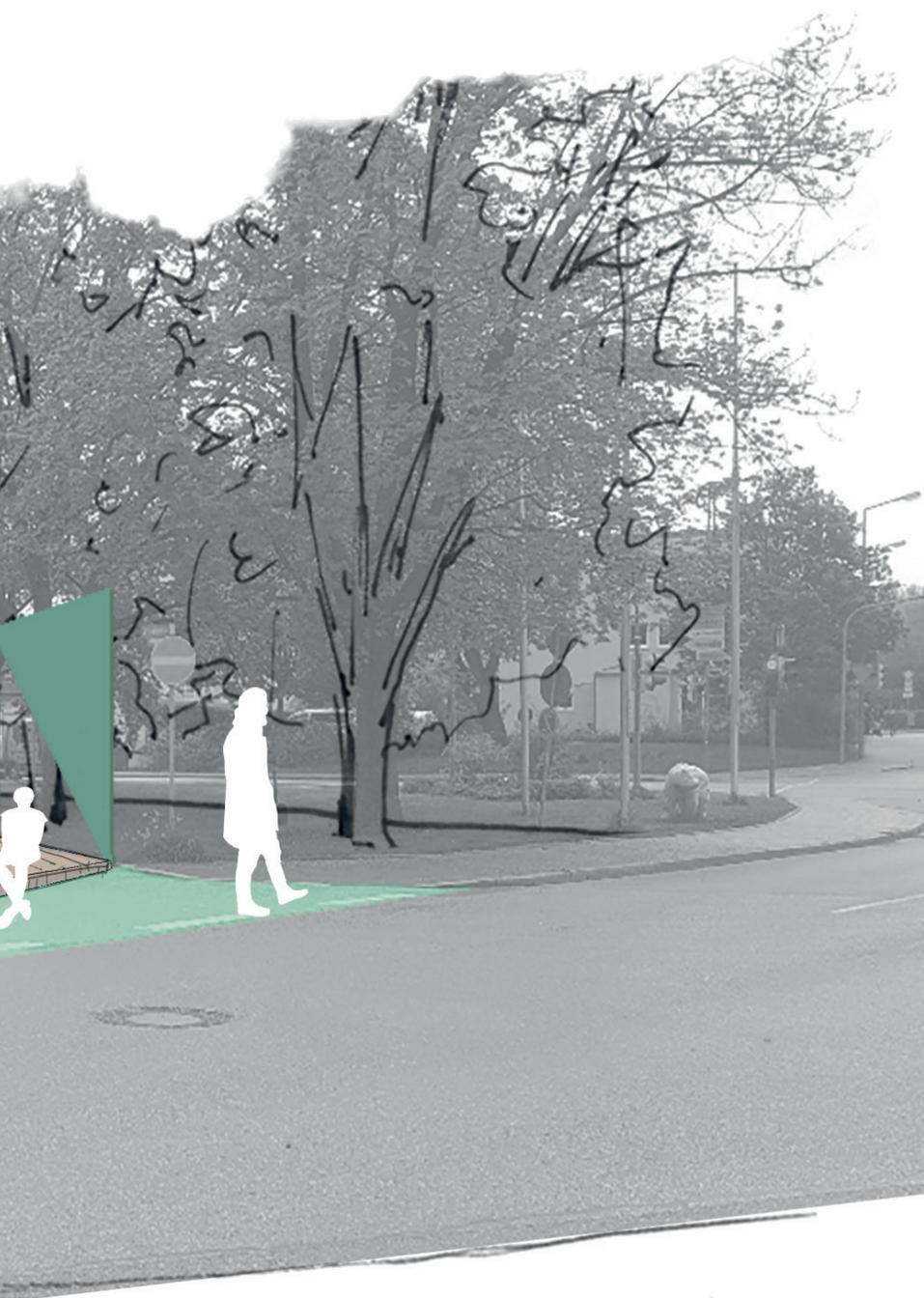
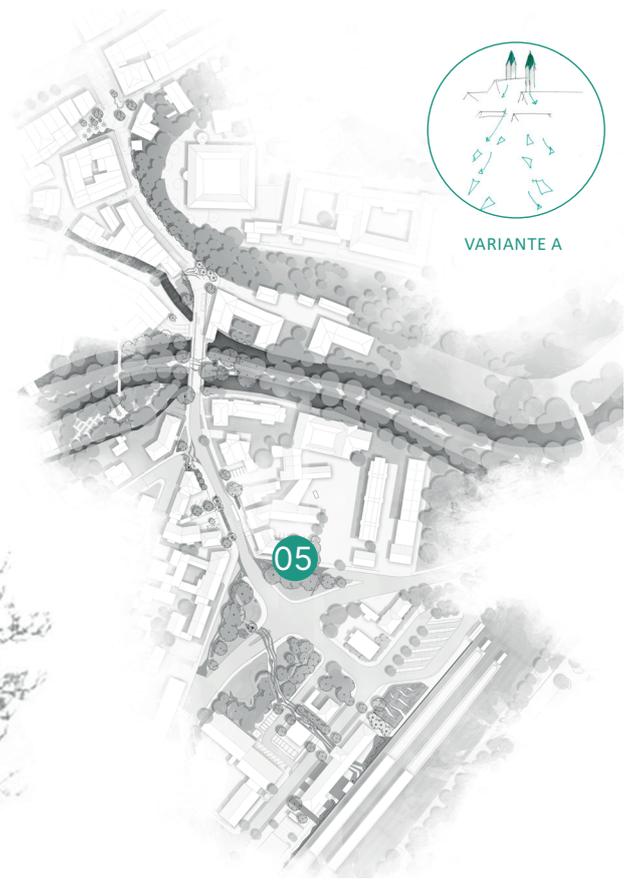
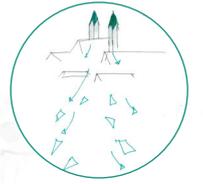
VARIANTE B



# Übertragung auf den Ort- Konzeptperspektive

## Station 05 Seitenarm Ottostraße





# Standortuntersuchung - Temporäre Haltestelle

## Station 06 Mittlere Bahnhofstraße



Abbildung 49: Lageplan - Temporäre Bushaltestelle Variante 01



Abbildung 50: Lageplan - Temporäre Bushaltestelle Variante 02

### Haltemöglichkeit Touristenbusse

Für die Zeit der Landesausstellung, etwa von Mai bis November 2024, soll im Bereich der Bahnhofstraße eine Möglichkeit geschaffen werden, dass Touristenbusse nahe der Innenstadt halten und die Passagiere Ein- und Aussteigen können. Parken sollen die Busse im Bereich der Luitpoldanlage.

Hierzu wurden verschiedene Varianten entwickelt und auf Vor- und Nachteile untersucht.

Die Variante 1, die zwei Haltemöglichkeiten auf der Ostseite der Bahnhofstraße mit Abfahrt über die Gartenstraße und kurzem Einbahnsystem vorsieht, wurde als präferierte Variante definiert. Entsprechende Abstimmungen mit Polizei, Ordnungsamt etc. sind erfolgt.

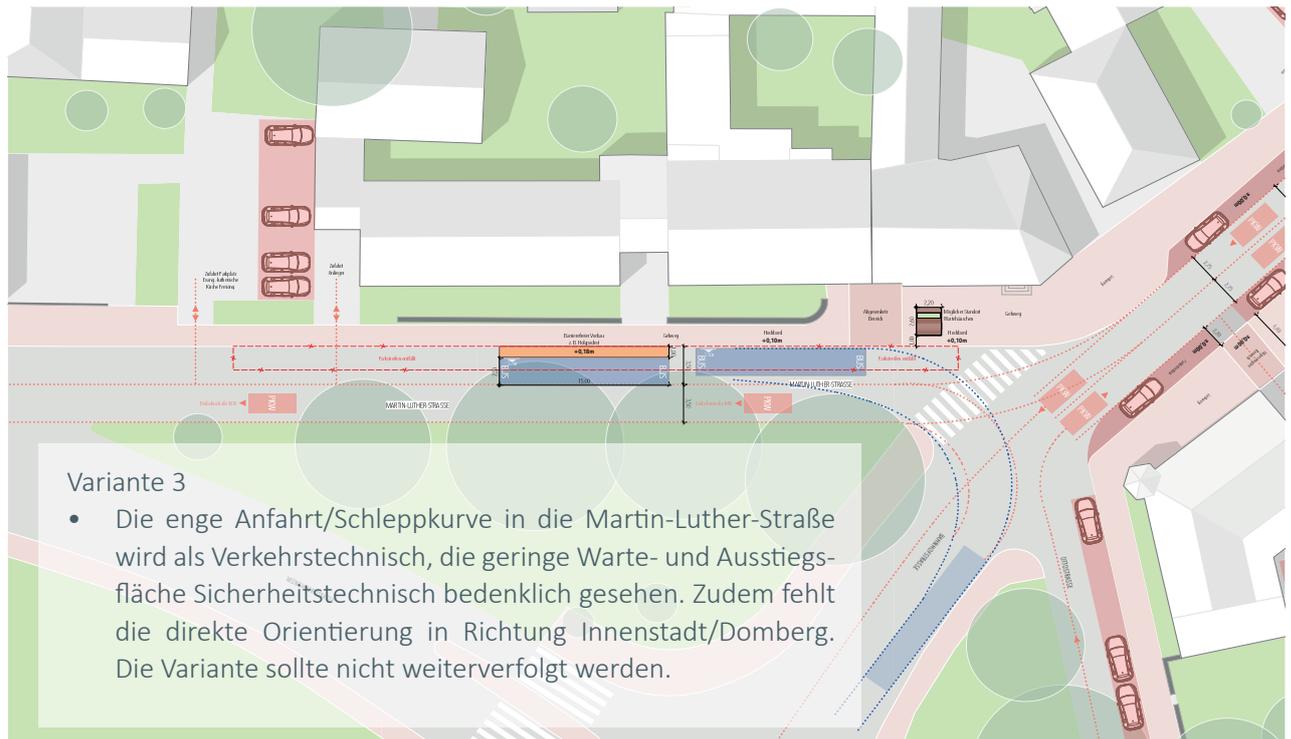


Abbildung 51: Lageplan - Temporäre Bushaltestelle Variante 03

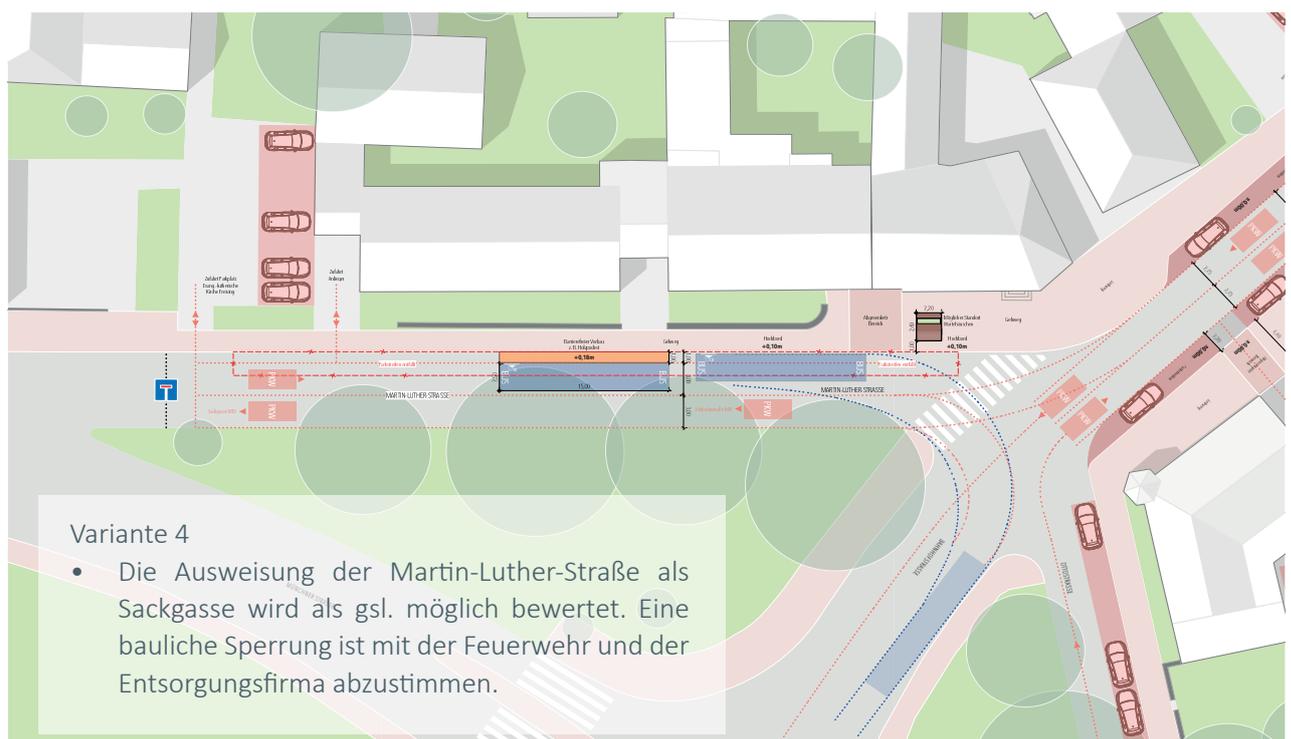
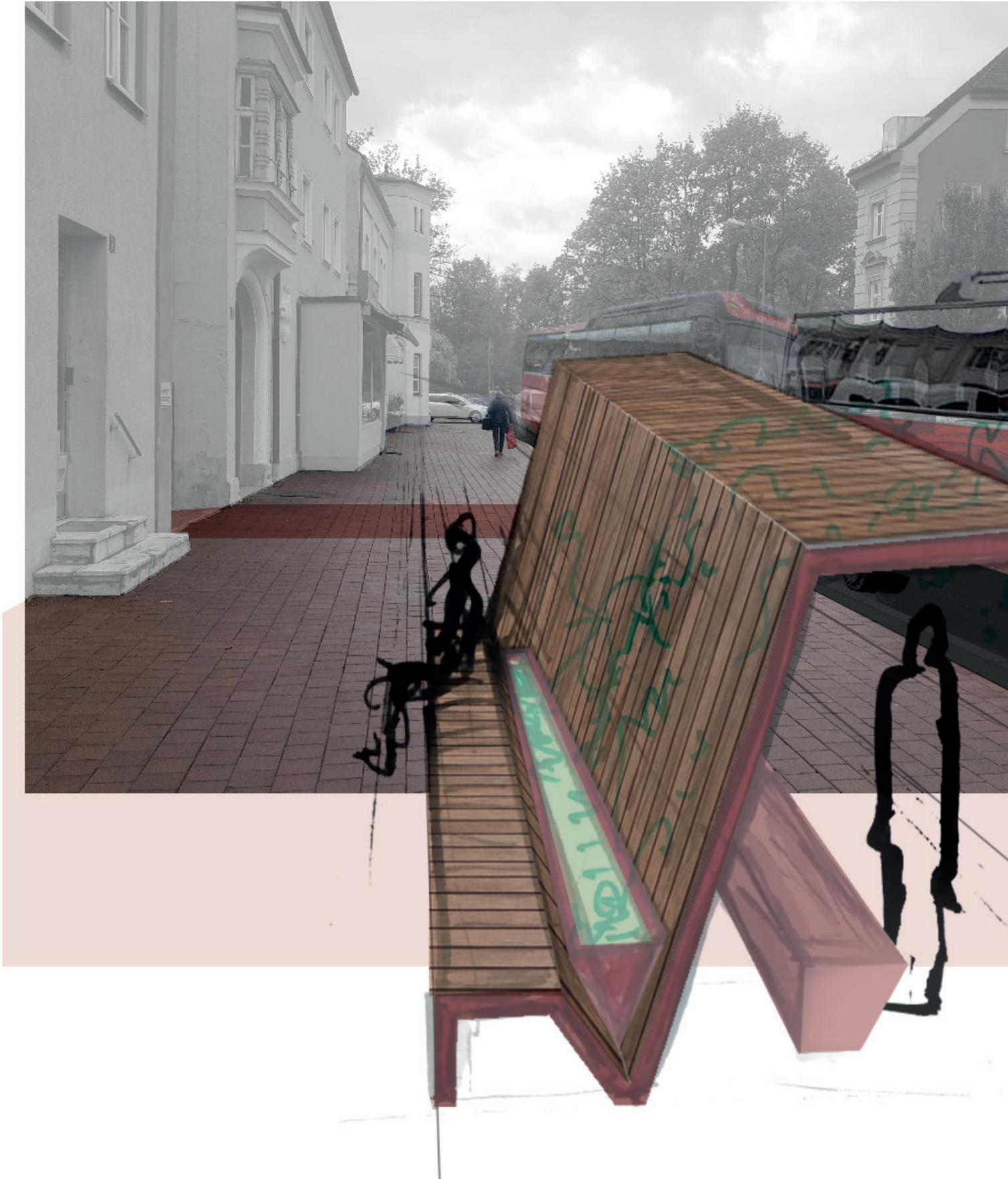
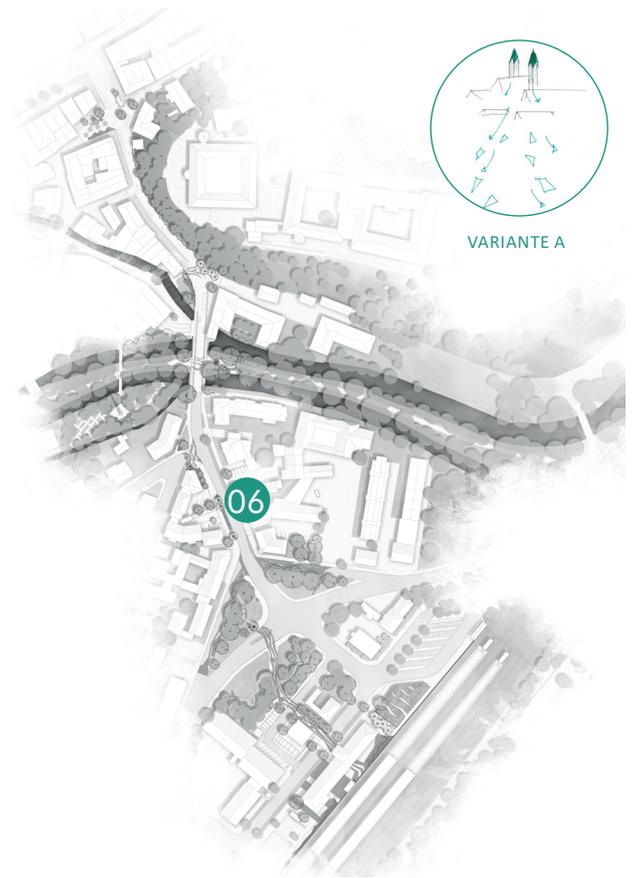


Abbildung 52: Lageplan - Temporäre Bushaltestelle Variante 04

# Übertragung auf den Ort- Konzeptperspektive

## Station 06 Mittlere Bahnhofstraße | Variante A





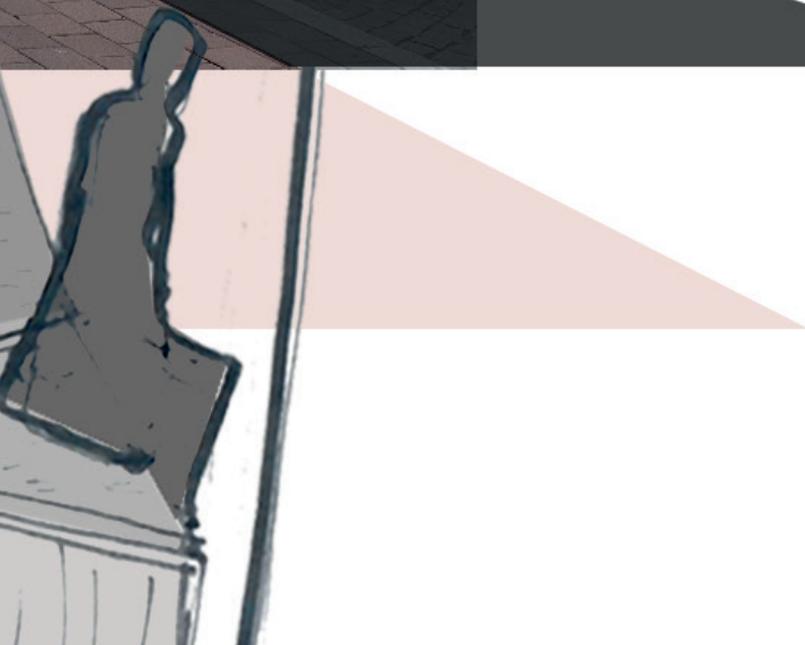
# Übertragung auf den Ort- Konzeptperspektive

## Station 06 Mittlere Bahnhofstraße | Variante B





VARIANTE B



# Übertragung auf den Ort- Konzeptperspektive

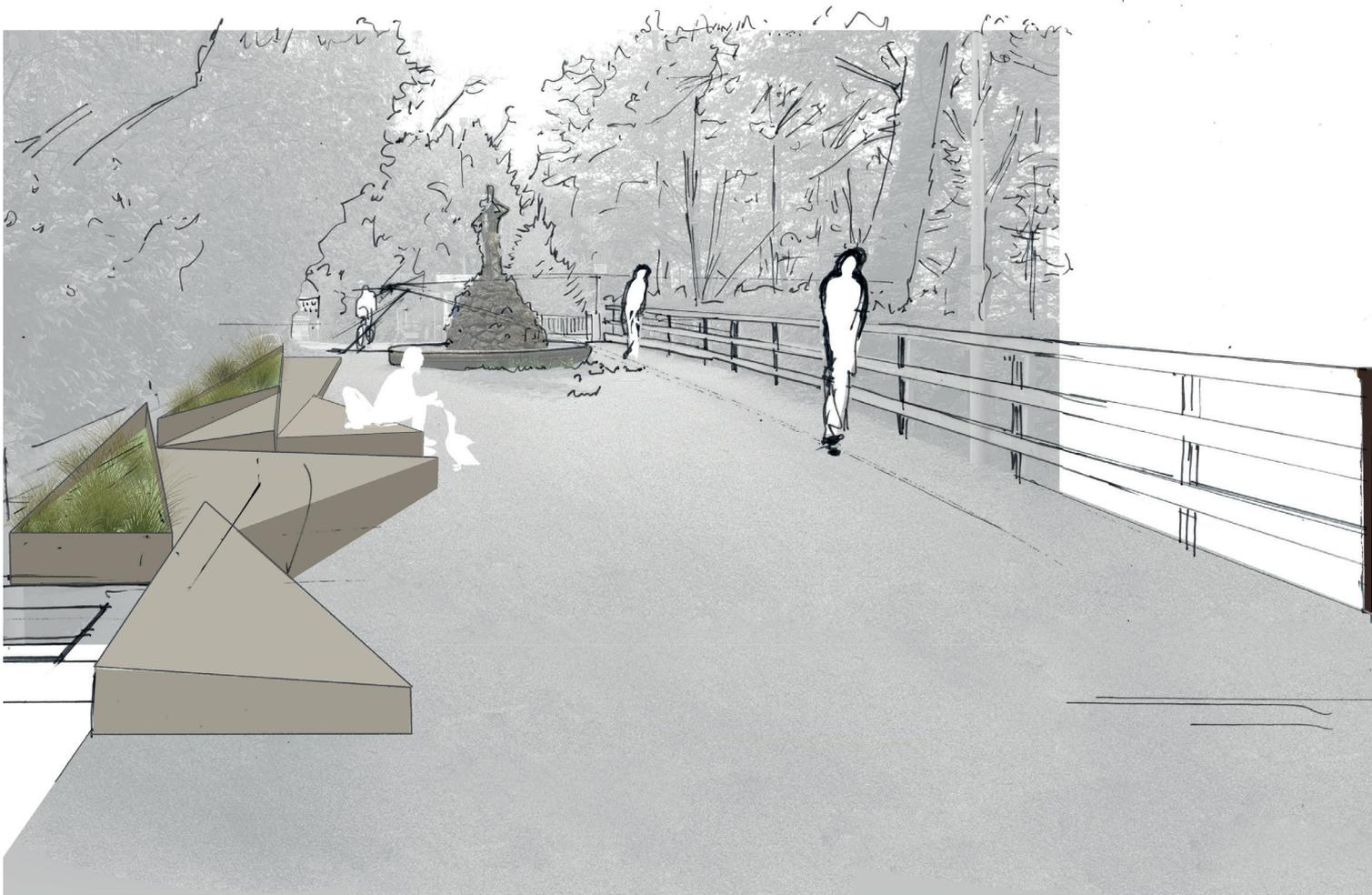
## Station 07 Kreuzungsbereich Gartenstraße

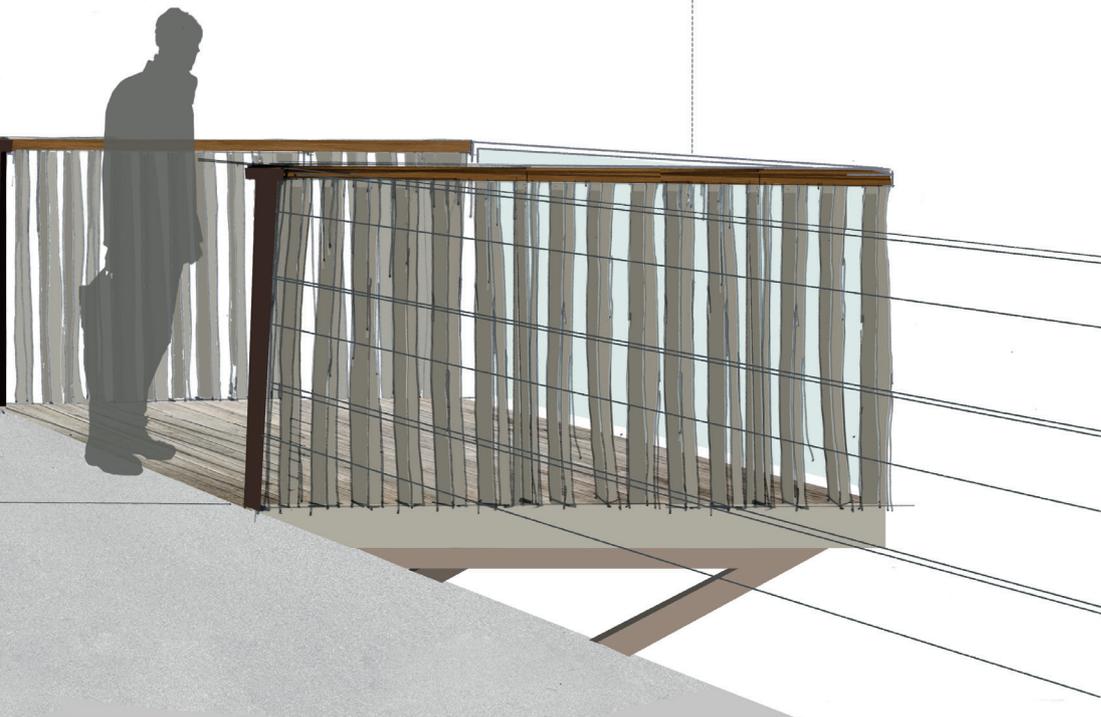
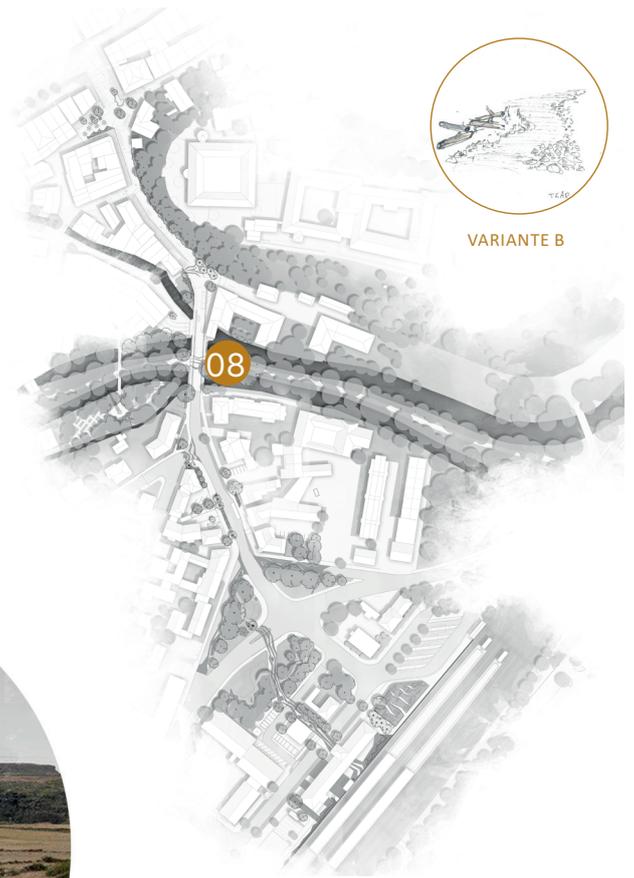




# Übertragung auf den Ort- Konzeptperspektive

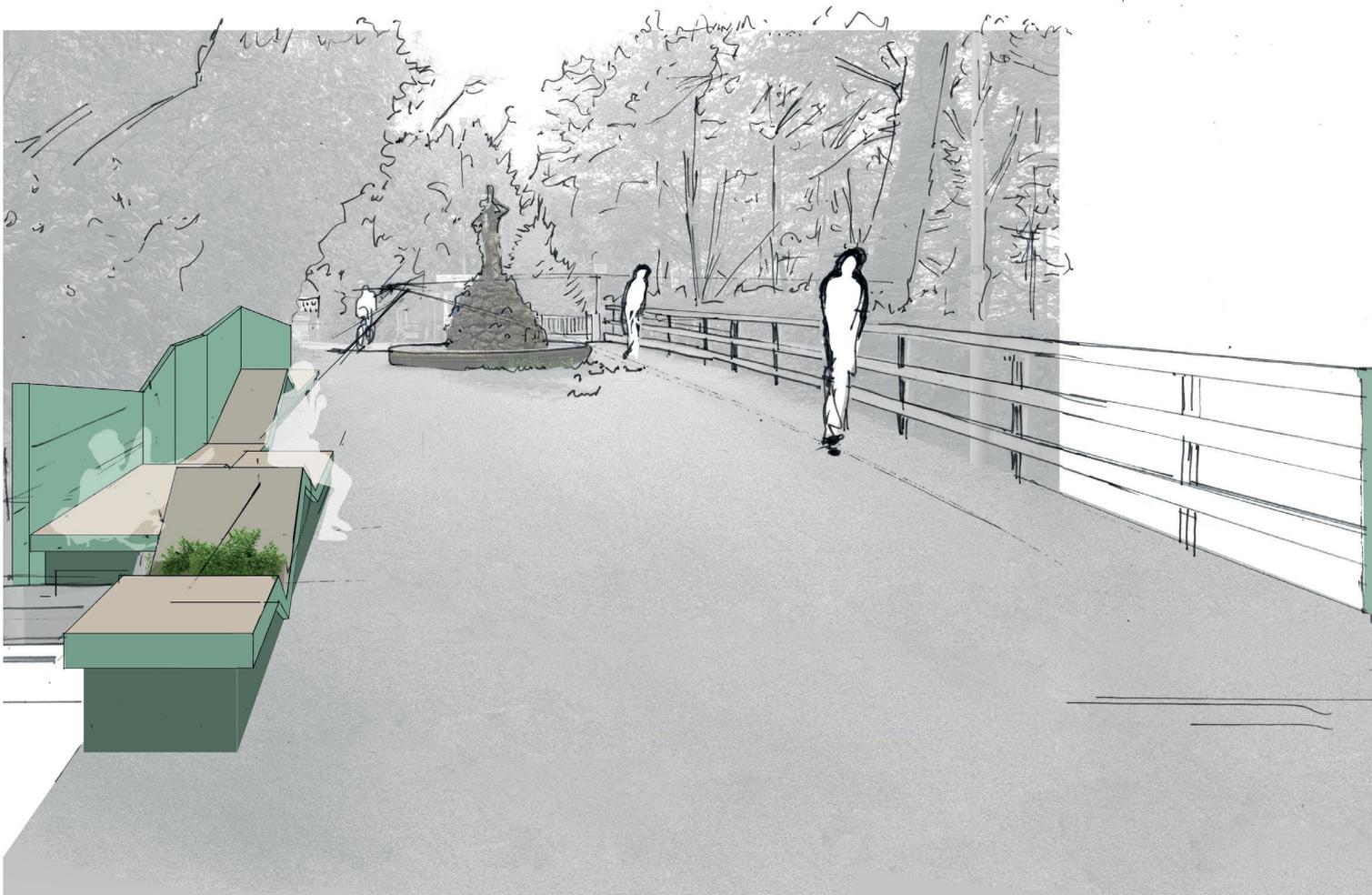
## Station 08 Mohrenbrunnen | Variante B

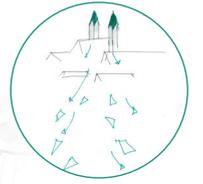




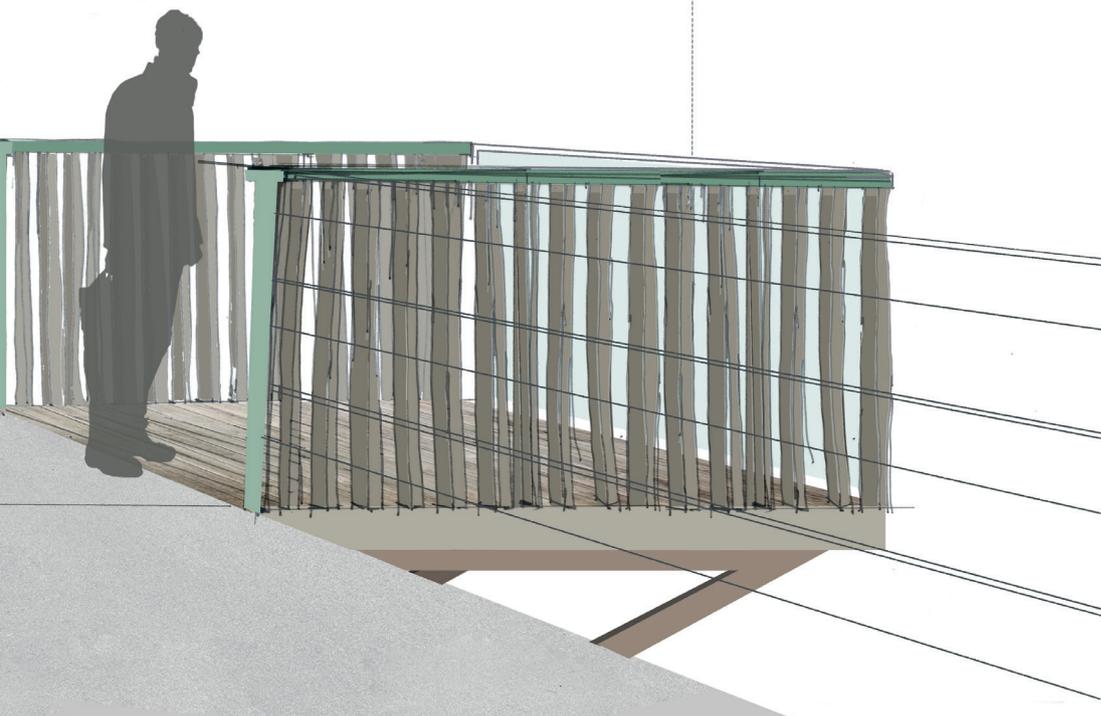
# Übertragung auf den Ort- Konzeptperspektive

## Station 08 Mohrenbrunnen | Variante A





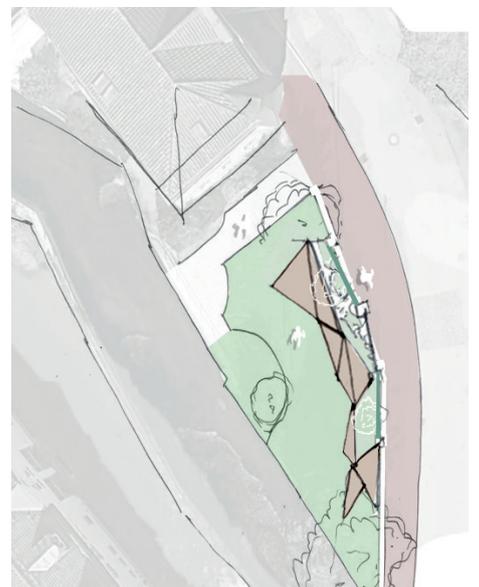
VARIANTE A



# Übertragung auf den Ort- Konzeptperspektive

## Station 09 Aparjon-Garten | Version 01

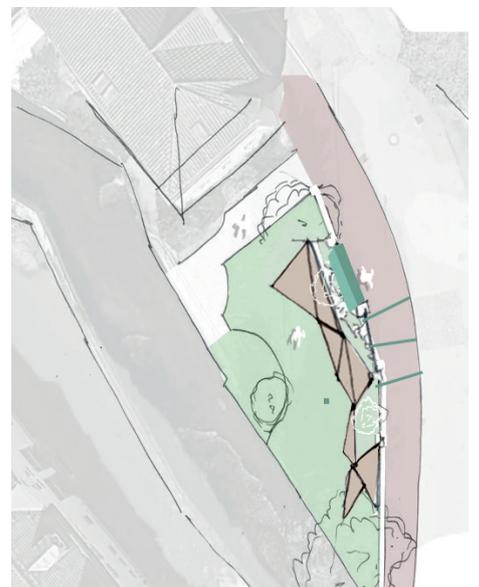




# Übertragung auf den Ort- Konzeptperspektive

## Station 09 Aparjon-Garten | Version 02





# Übertragung auf den Ort- Konzeptperspektive

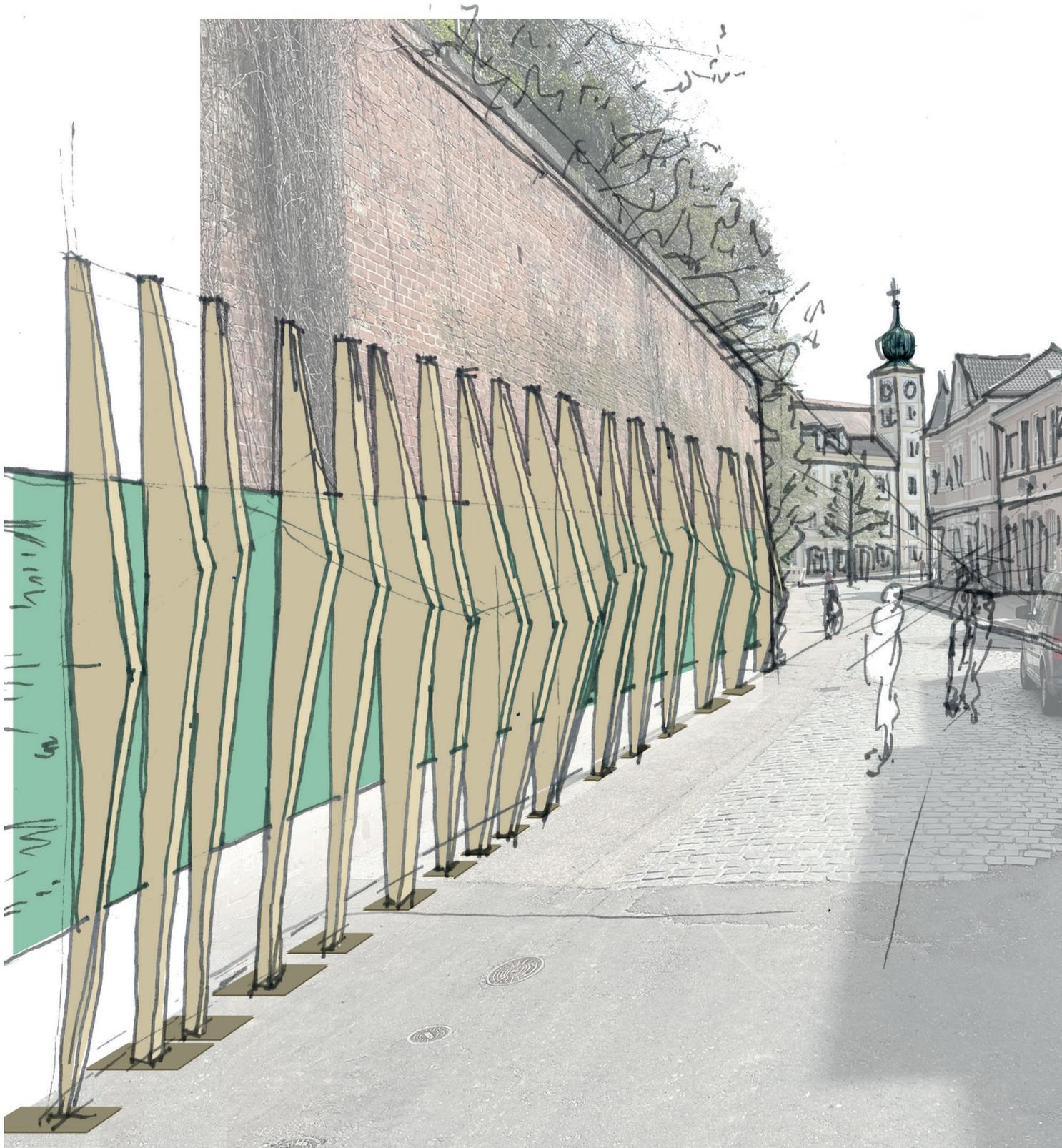
## Station 09 Aparjon-Garten | Version 03

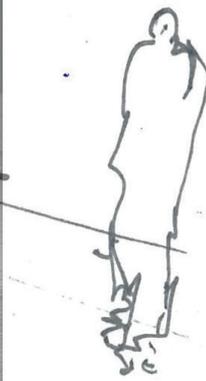
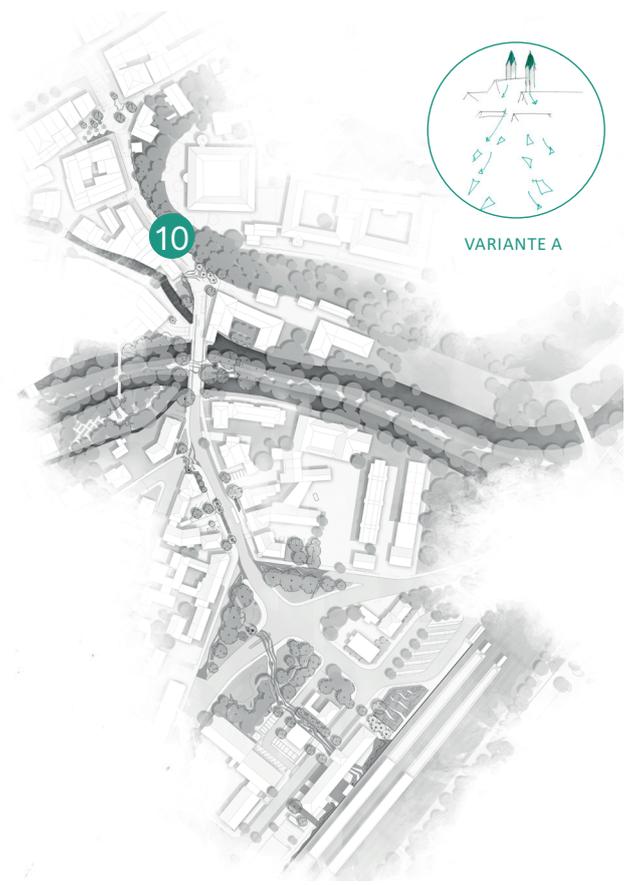
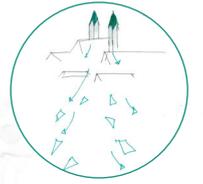




# Übertragung auf den Ort- Konzeptperspektive

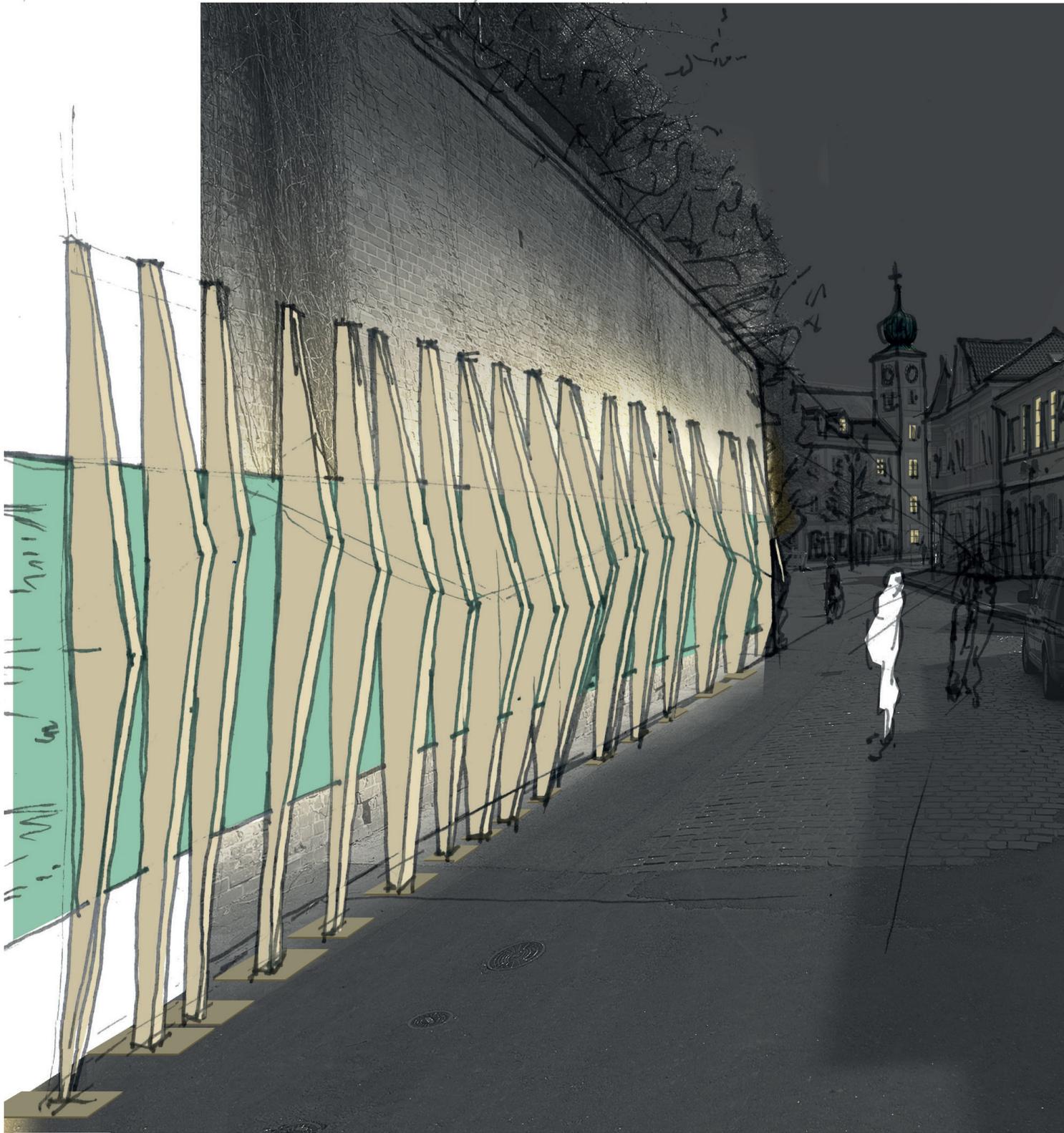
**Station 10** Dombergmauer | Variante A | Version 01

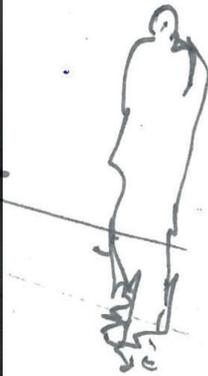
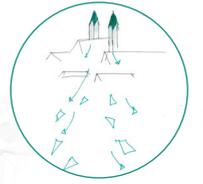




# Übertragung auf den Ort- Konzeptperspektive

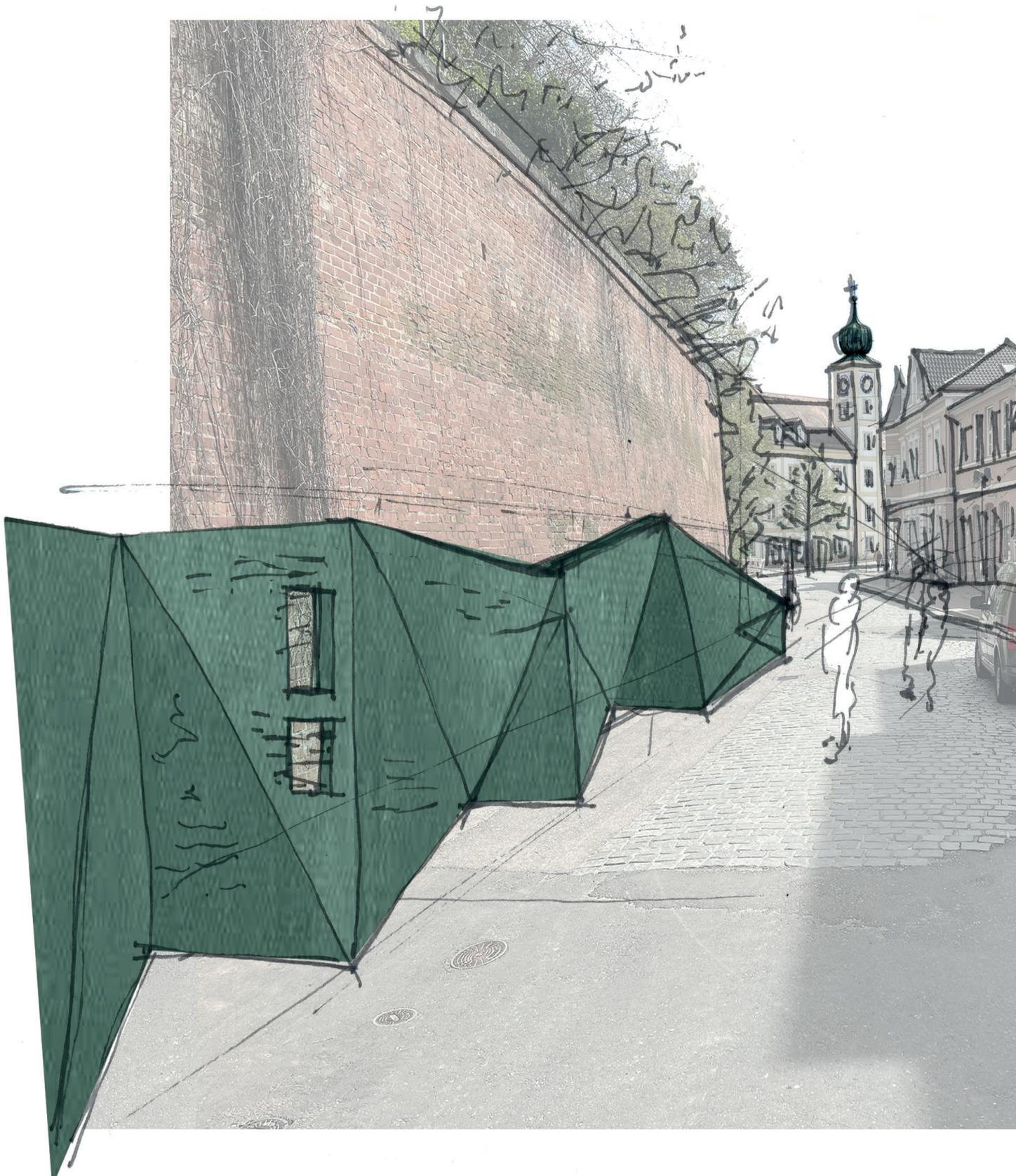
## Station 10 Dombergmauer | Variante A | Version 01 (Nachtansicht)

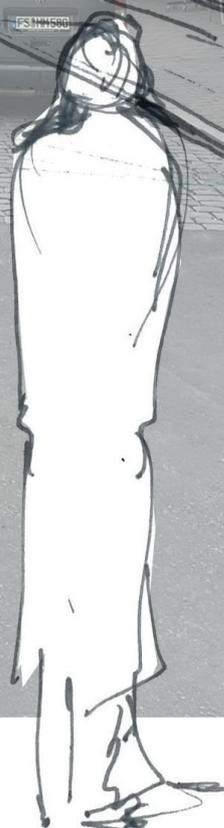
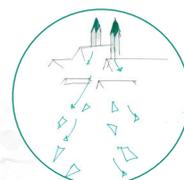




# Übertragung auf den Ort- Konzeptperspektive

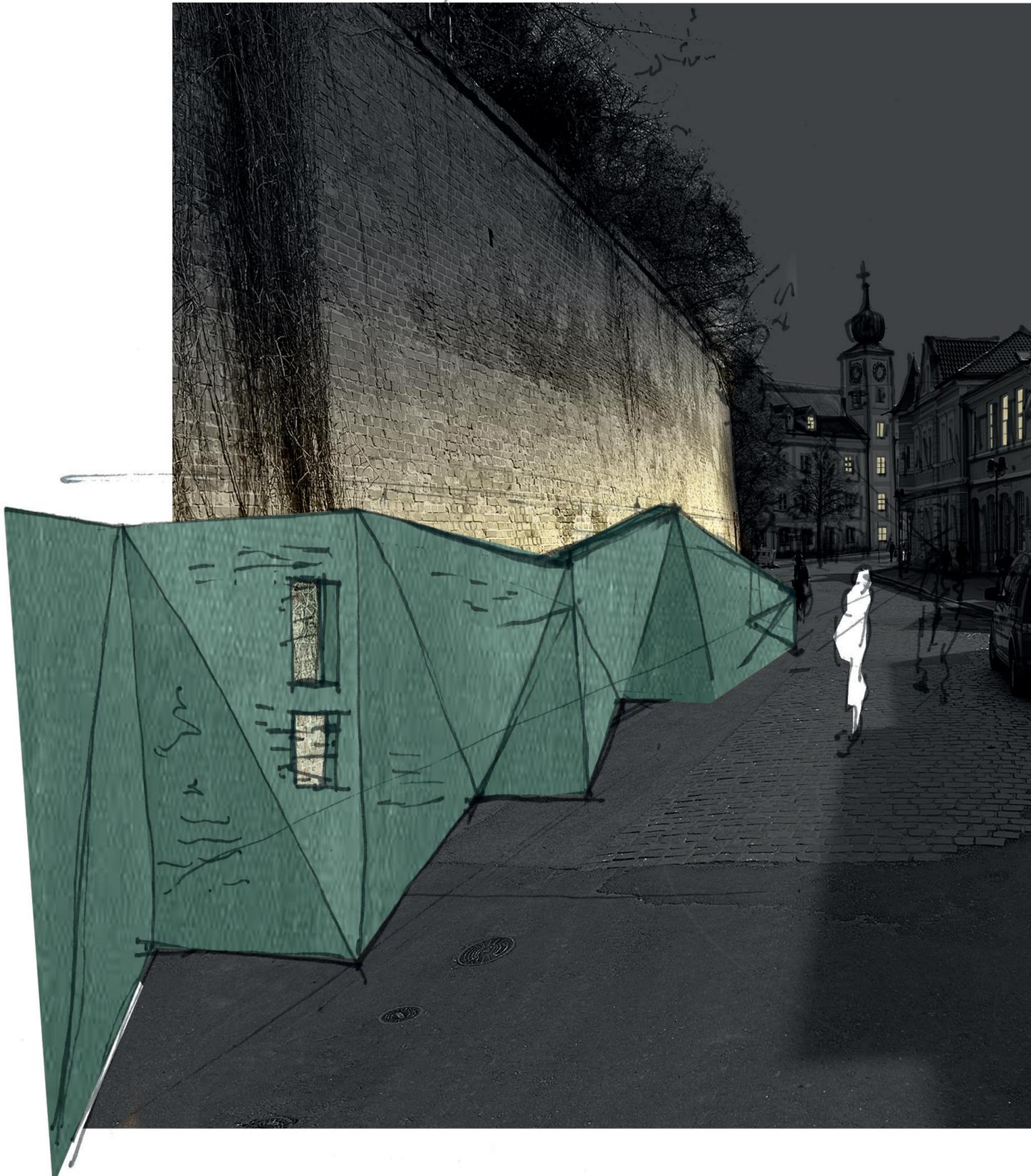
**Station 10** Dombergmauer | Variante A | Version 02

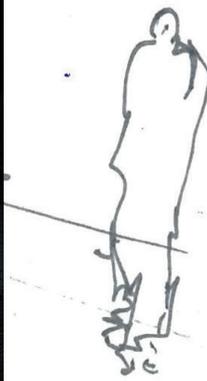
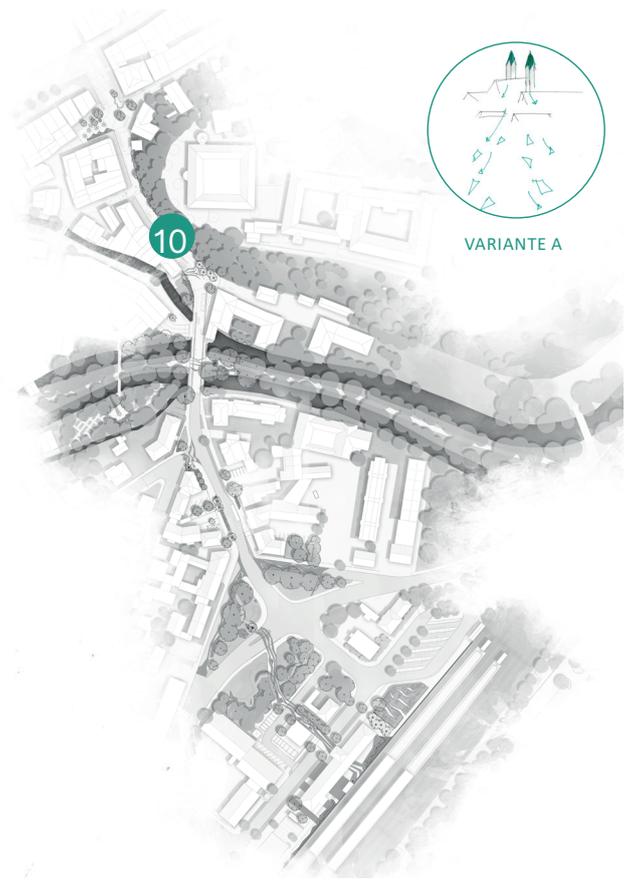
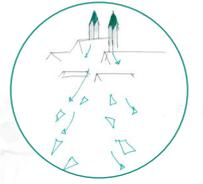




# Übertragung auf den Ort- Konzeptperspektive

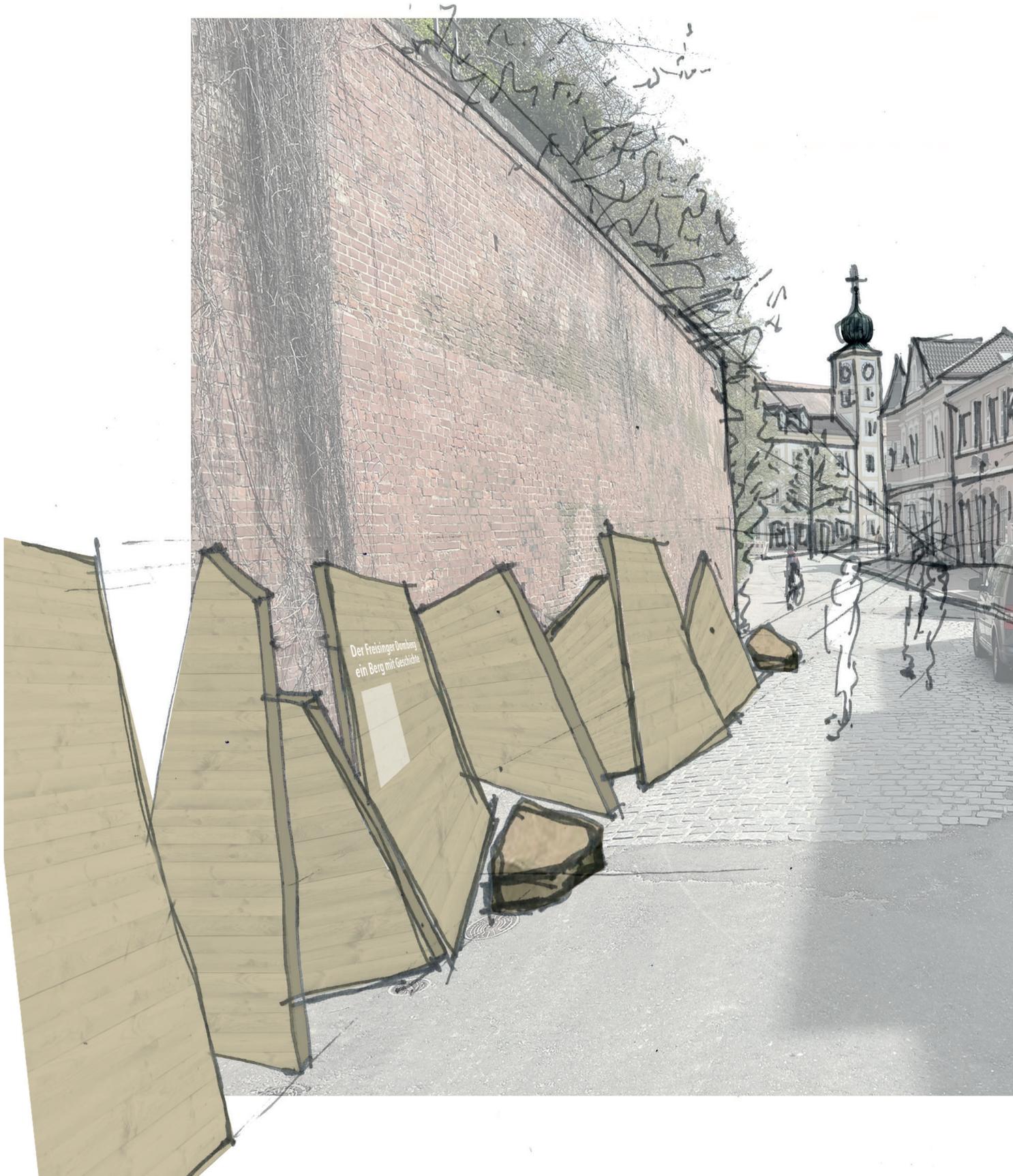
## Station 10 Dombergmauer | Variante A | Version 02 (Nachtansicht)

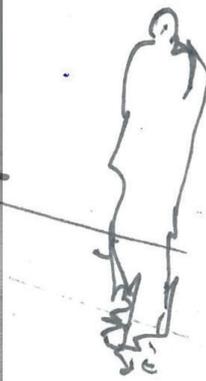




# Übertragung auf den Ort- Konzeptperspektive

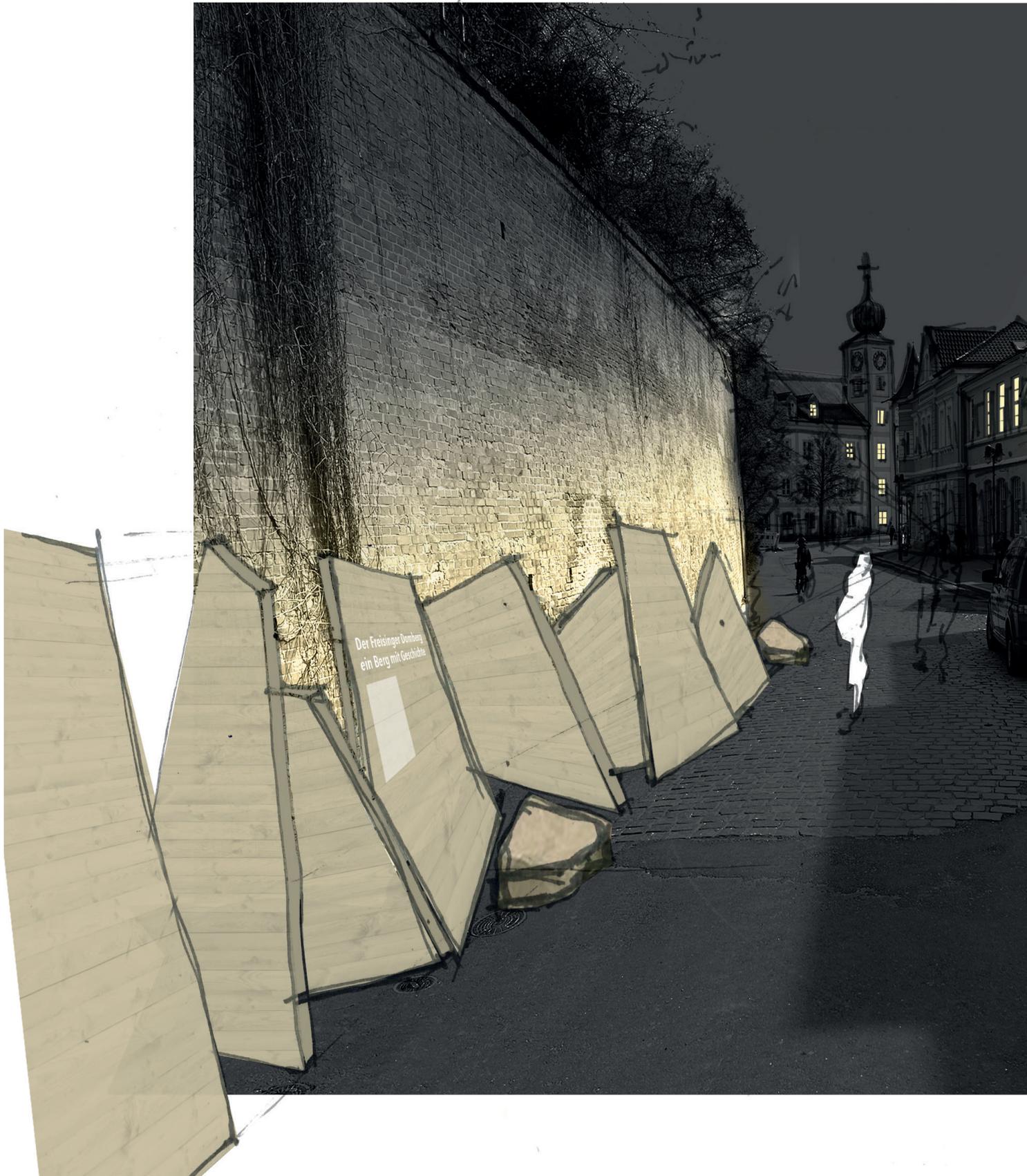
## Station 10 Dombergmauer | Variante B | Version 03

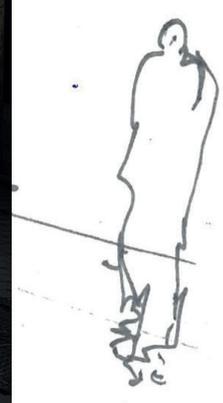




# Übertragung auf den Ort- Konzeptperspektive

## Station 10 Dombergmauer | Variante B | Version 03 (Nachtansicht)





# Straßenbemalung

## Gestaltungsansätze und Farbgebung

### Entwurfsüberlegungen

Das Leitsystem aus den thematisch und gestalterisch zueinanderpassenden Ausstattungselementen soll durch ein künstlerisches Bodenmotiv unterstützt werden. Das Motiv wird flächig oder segmentweise auf die Bahnhofstraße und / oder Teile des Gehwegbereichs aufgetragen. Da auch hier die Vorgabe zur rein temporären Überplanung gilt, ist die Verwendung von Klebefolien die technisch beste Lösung. Diese Folien können frei bemalt, nach Belieben zugeschnitten werden und zu einem

späteren Zeitpunkt wieder rückstandslos von der jeweiligen Oberfläche entfernt werden. Für die Bahnhofstraße wurden drei mögliche Muster entwickelt, die sich größtenteils an die bisherigen Entwurfsgedanken anlehnen: Die Drecksformen der Domtürme, die geschwungenen Formen der Isarlandschaft und als dritte Variante eine Abstraktion von Passantenbewegungen in Form von ineinandergreifenden Schlaufen. Jedes der drei Themen bringt außerdem eine dazu passende Farbpalette mit sich.



Abbildung 53: Lageplanausschnitt - Bemalung bzw. Beklebung von Fahrbahn und Wegebelag

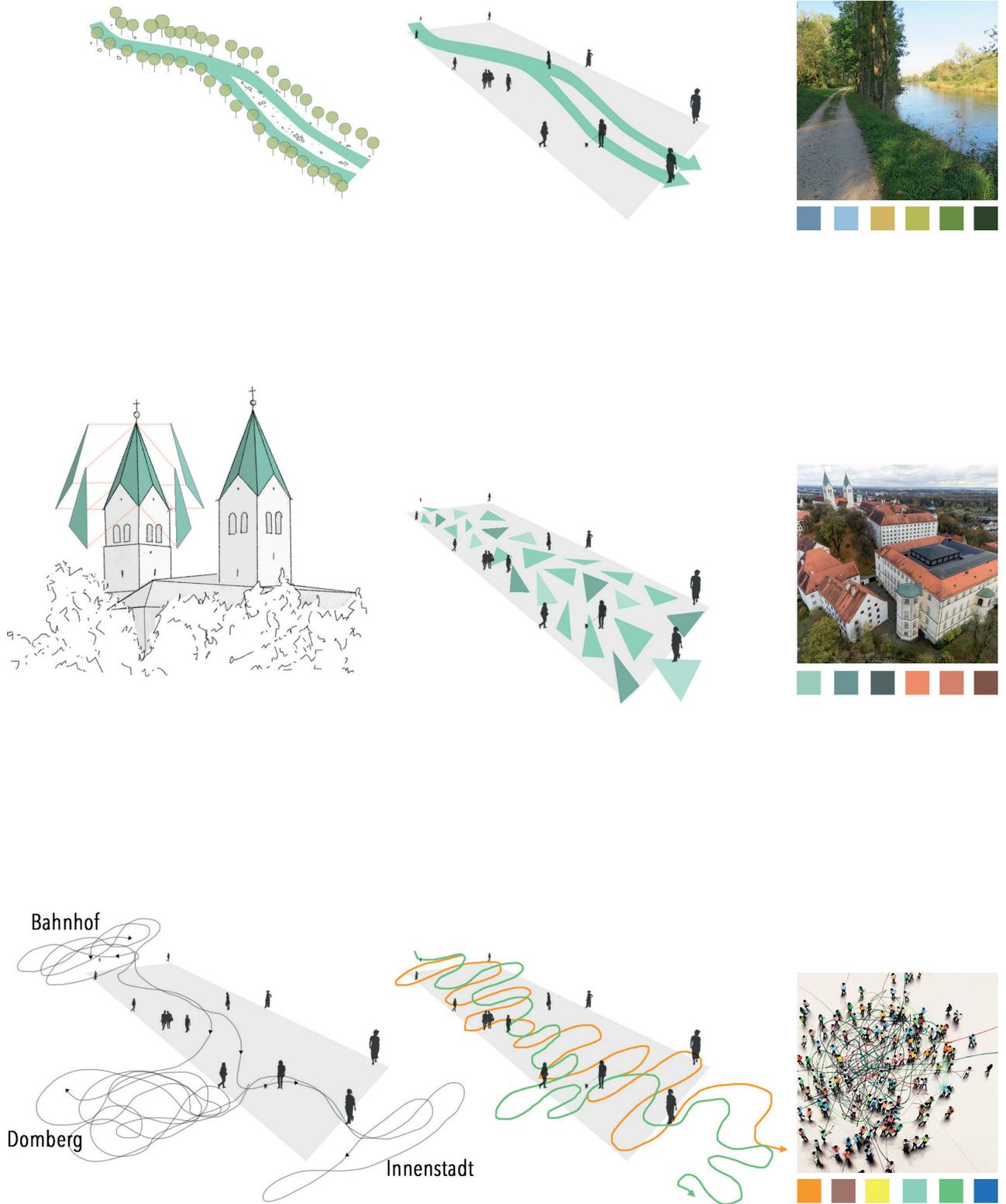


Abbildung 54: Konzepte für Bemalungsmuster

# 4 Konkretisierung

Sitzelemente | Aufstellelemente | Bushaltestelle

## **Ergebnis der Vertiefungsphase**

In der Vertiefungsphase wurden die einzelnen Interventionsorte bzw. „Stationen“ entlang der Bahnhofstraße festgelegt und zeichnerisch mit einigen Umgestaltungsvorschlägen überlagert. Aus den vielen Varianten zu möglichen Sitz-, Liege- und Informationselementen wurden vier Grundelemente zur weiteren Konkretisierung indentifiziert und sollen sich im Folgendem an das aufgezeigte Designspektrum der Variante A „Folge den Domberg-Spuren“ halten.

In der Konkretisierungsphase sollen ein Sitzelement, ein temporär aufstellbares Buswartehäuschen, eine Informationsaufstellwand sowie eine speziell auf die Dombergmauer zugeschnittene Wandtafel, die Informationen zur Stadthistorie abbildet, entworfen werden. Dabei sollen Dimensionen, Gestaltungsdetails, Bauweisen und Anwendungsbeispiele präzisiert bzw. aufgezeigt werden.

## **Modulbauprinzip Sitzelement**

Die dreieckigen Sitzelemente können freistehend oder kombiniert im Außenraum platziert werden und leiten die Besucher zum Domberg. Die scharfen Winkel sowie die Dreiecksform sind stark von den Turmspitzen des Doms inspiriert und lenken den Blick der Besucher auf das Wahrzeichen Freising. Die dreieckigen Plattformen können zum Sitzen, als Treffpunkt und zum Verweilen genutzt werden.

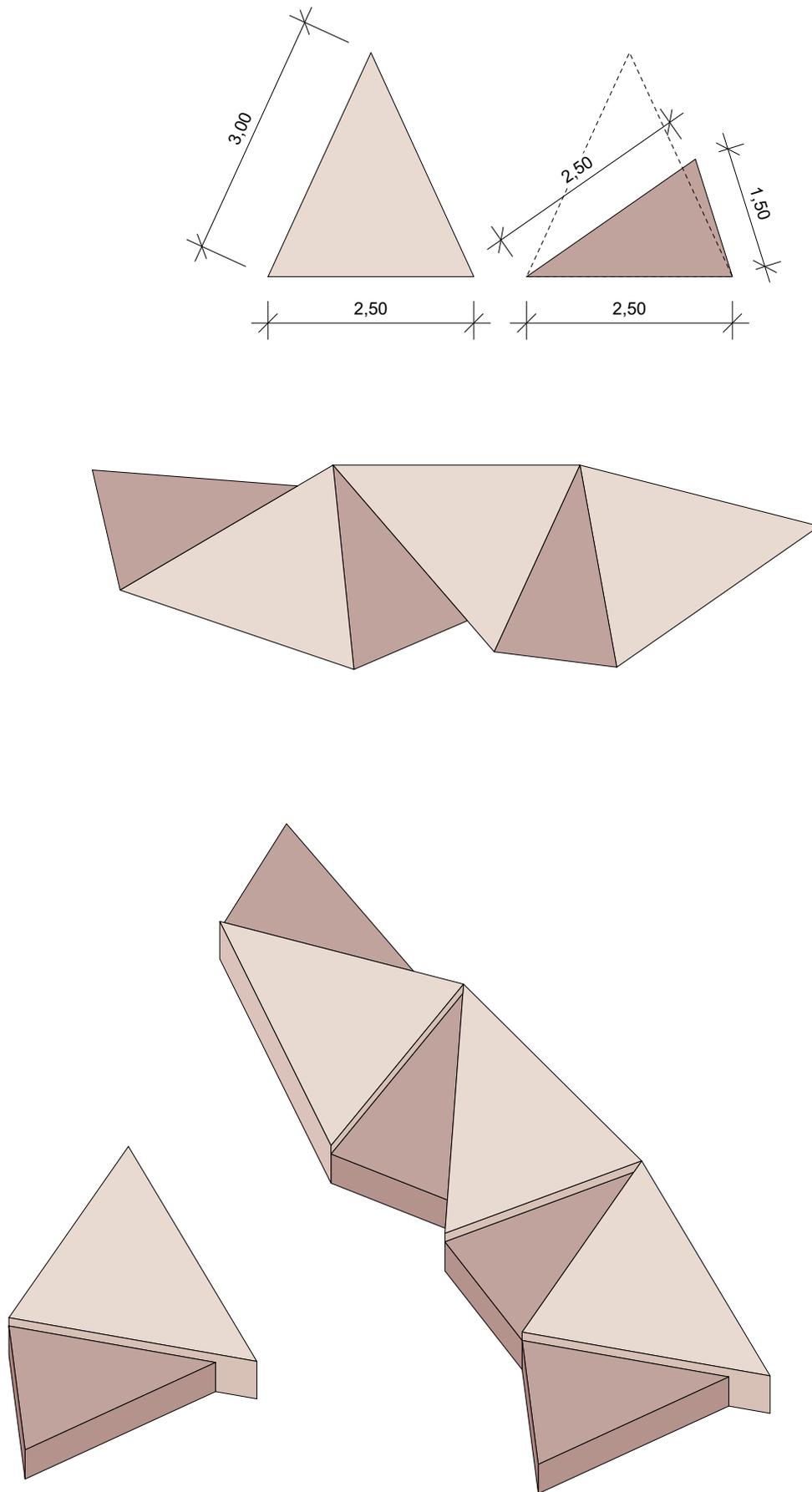
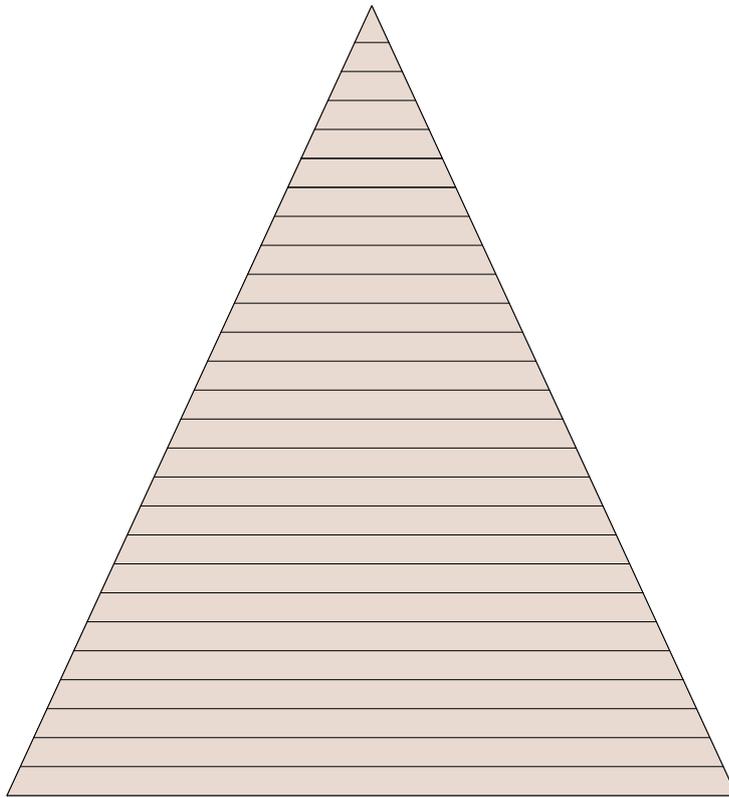


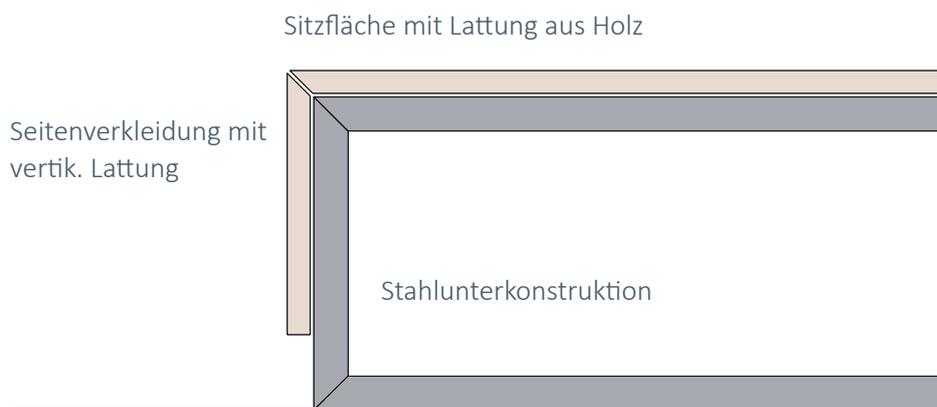
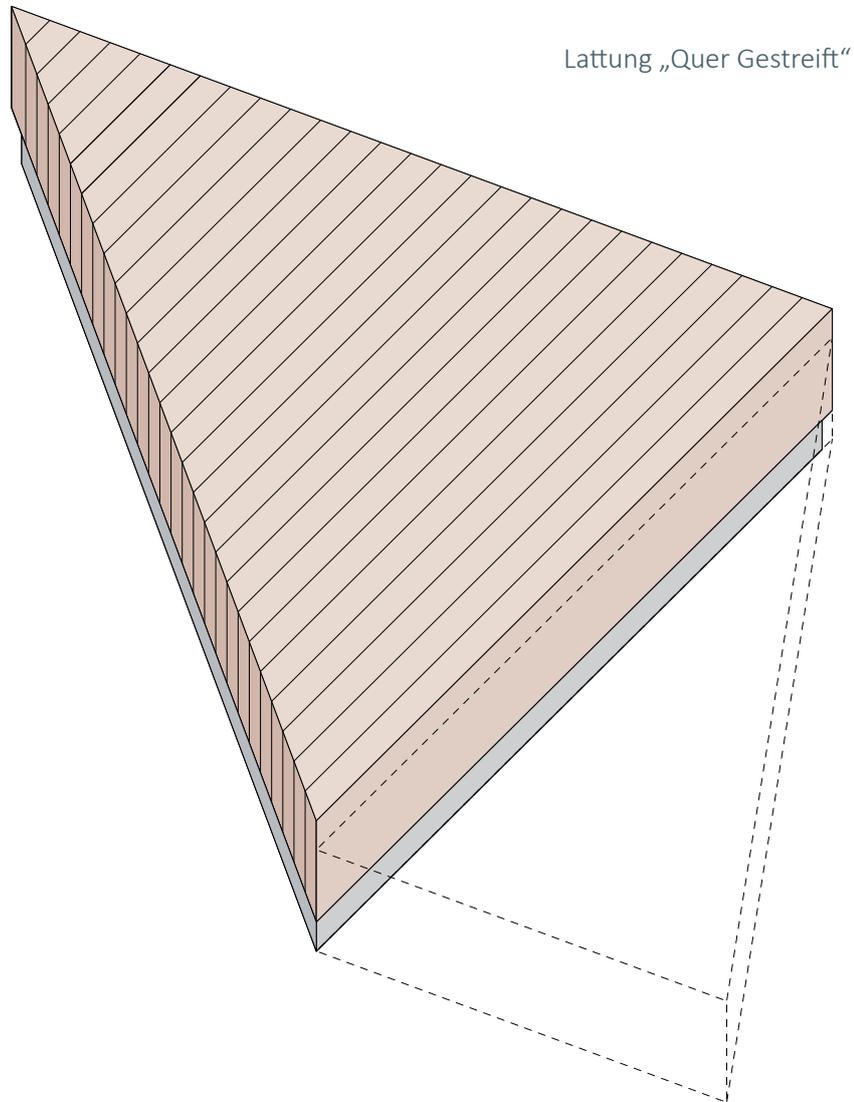
Abbildung 55: Formenstudie Sitzelement

# Konkretisierung Sitzelement

## Designvariante 01



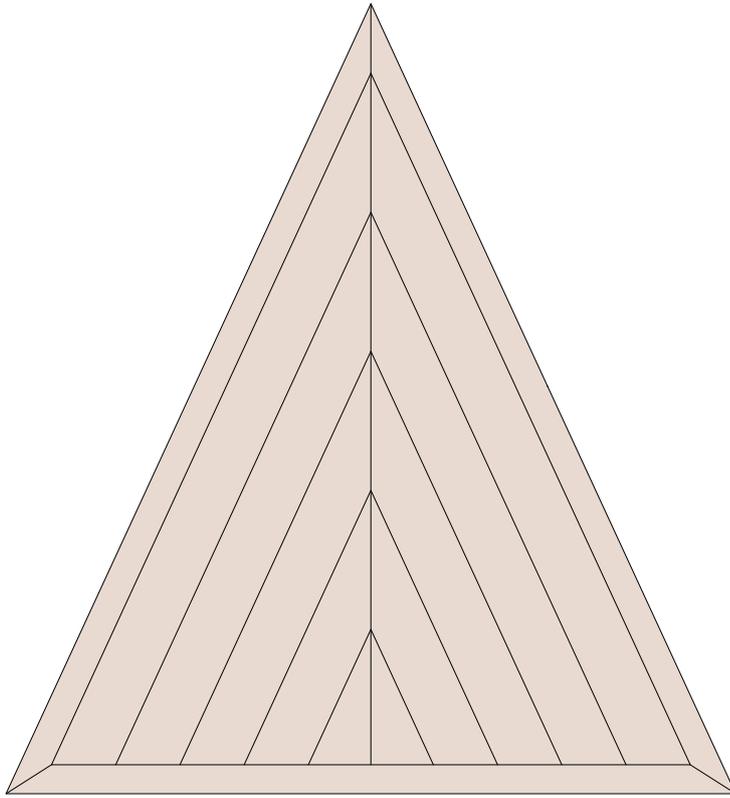
Referenzbeispiel



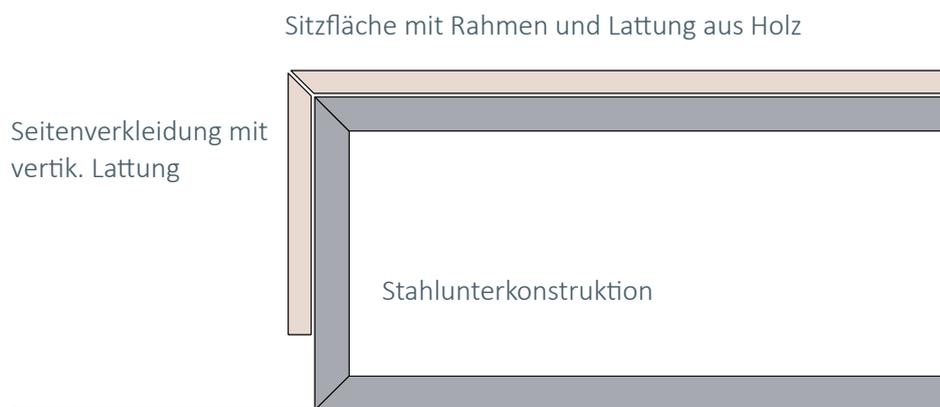
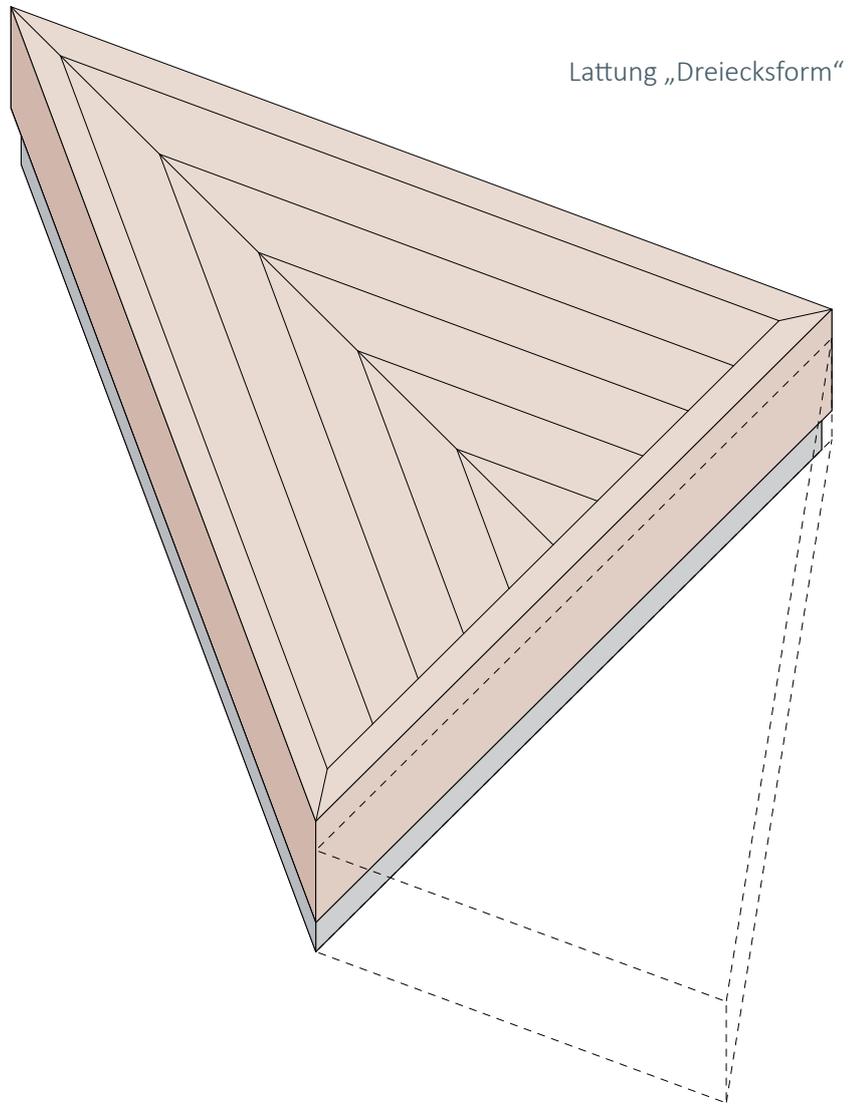
Konstruktions-Schema

# Konkretisierung Sitzelement

## Designvariante 02

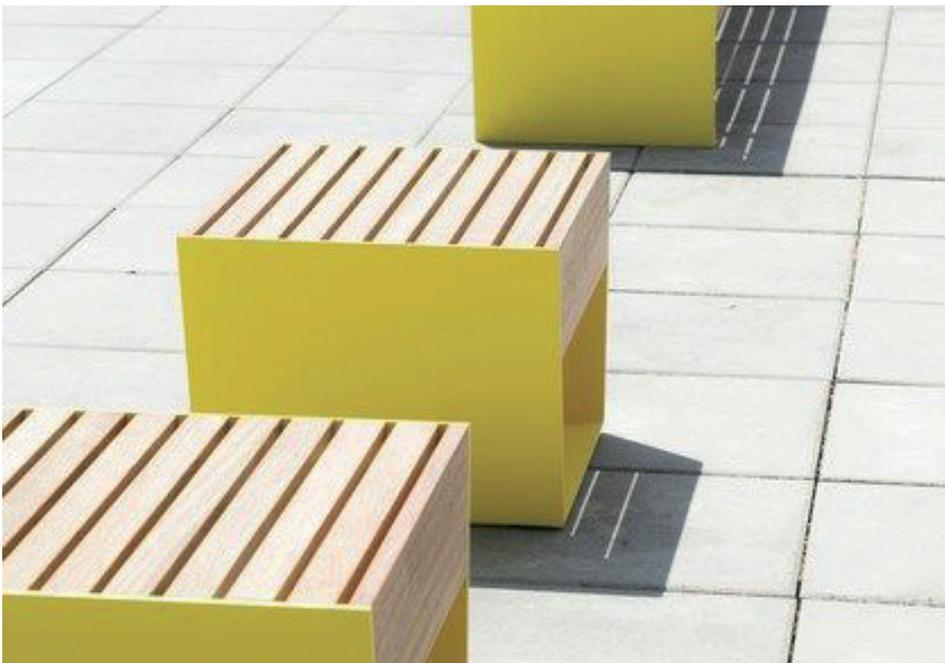
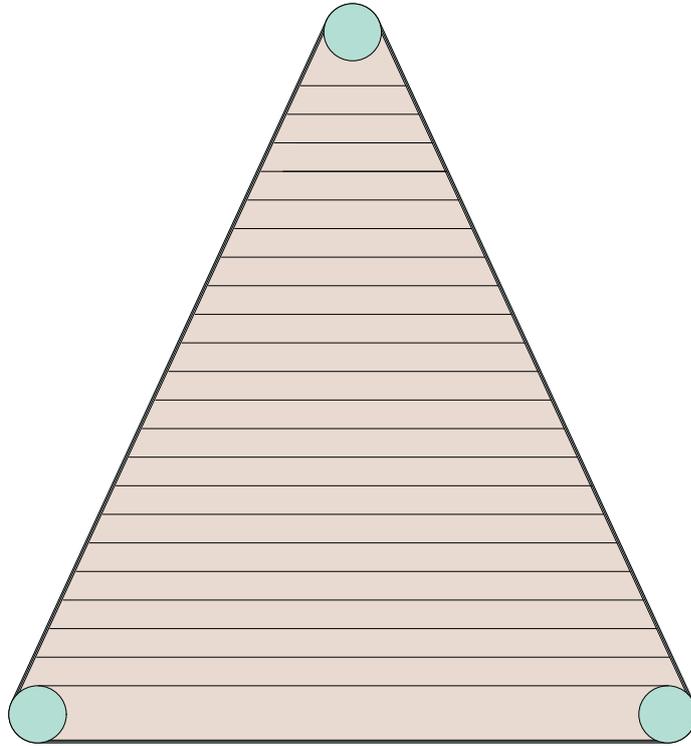


Referenzbeispiel

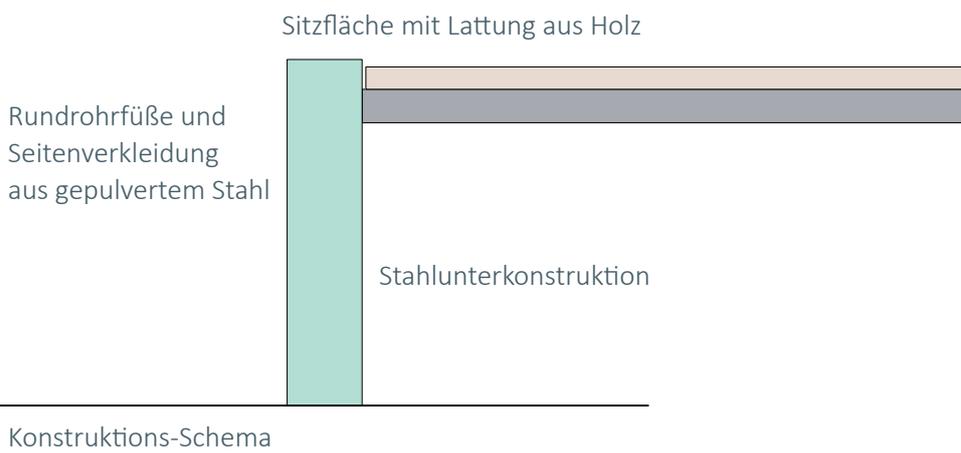
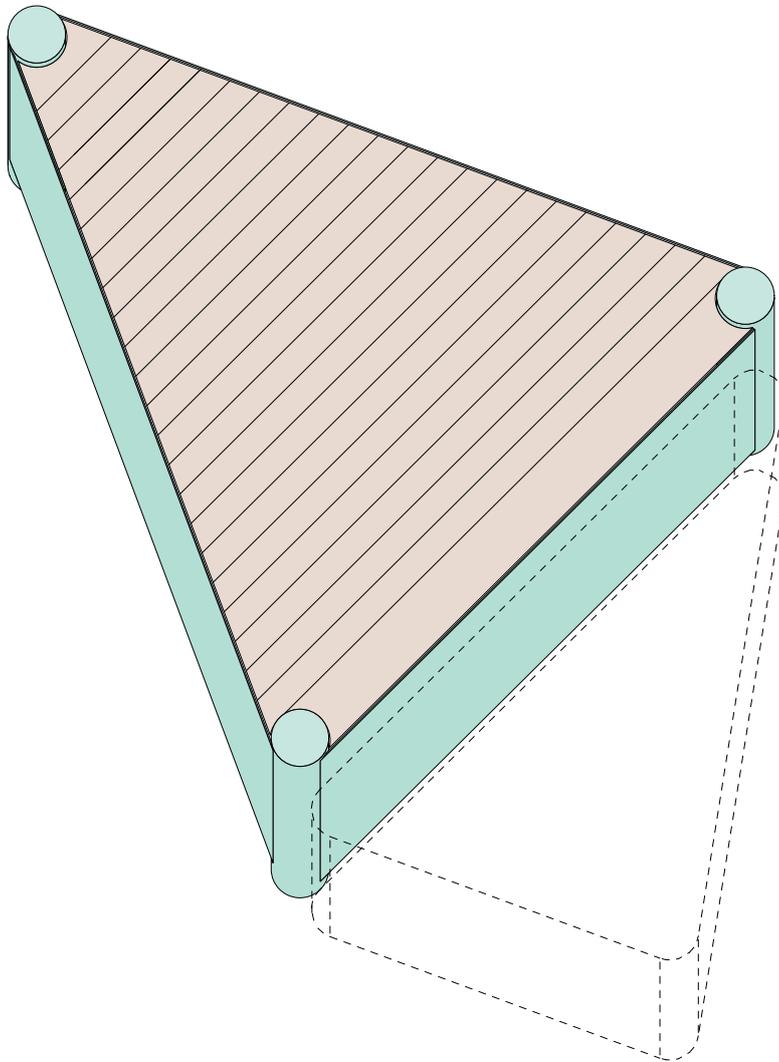


# Konkretisierung Sitzelement

## Designvariante 03

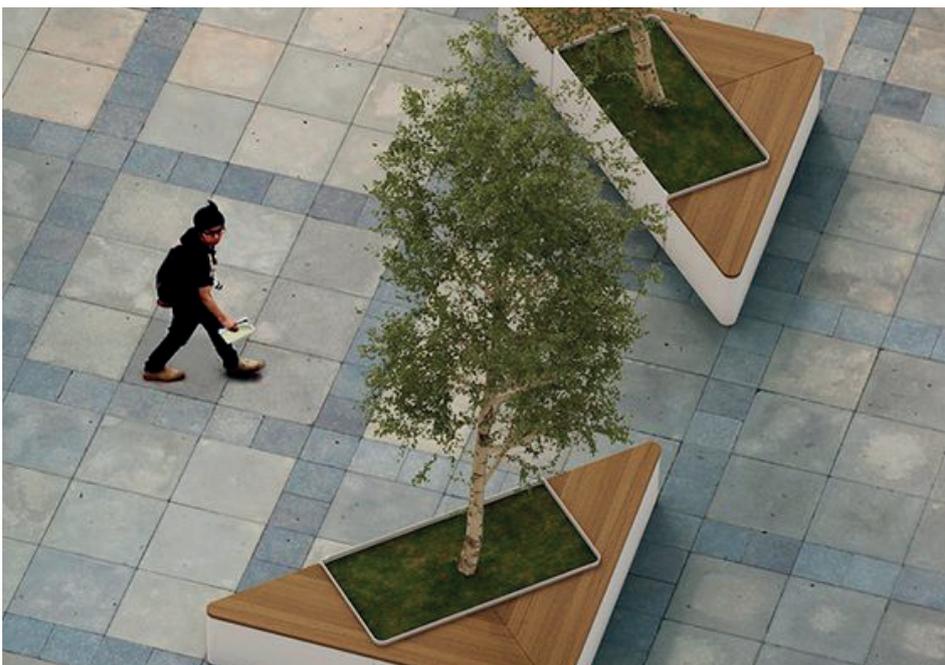
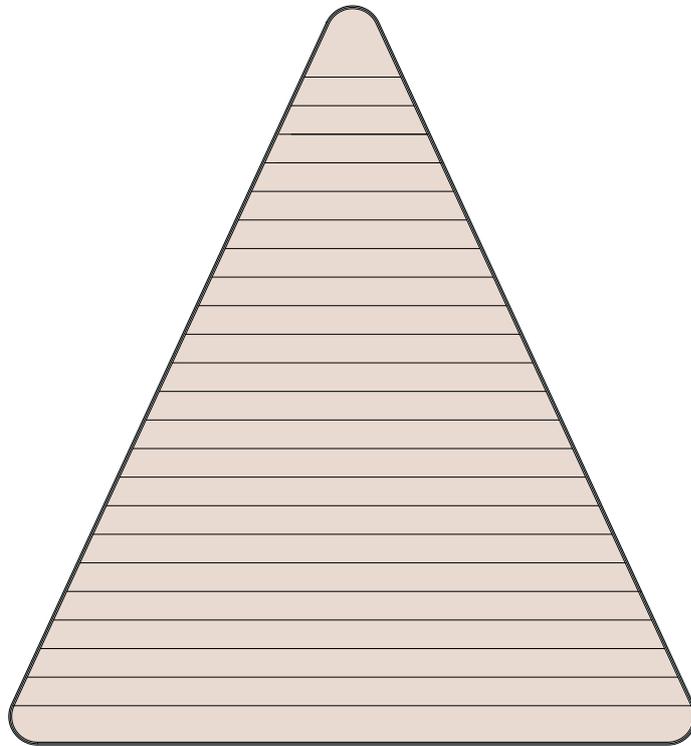


Referenzbeispiel

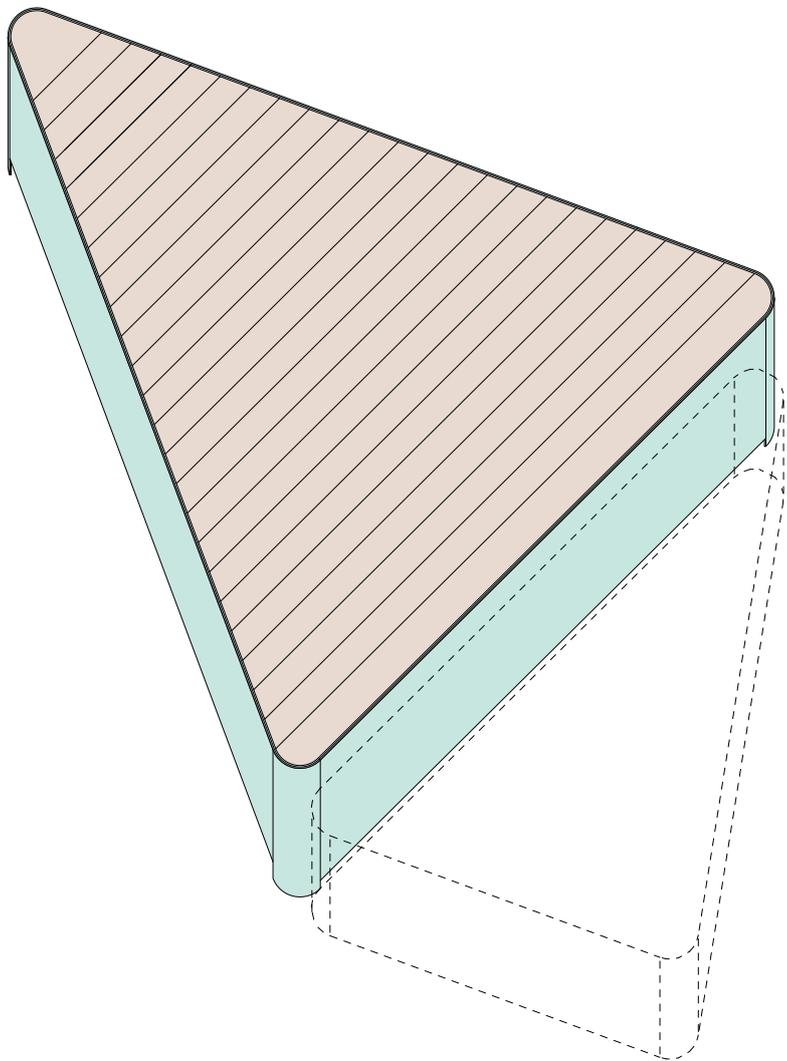


# Konkretisierung Sitzelement

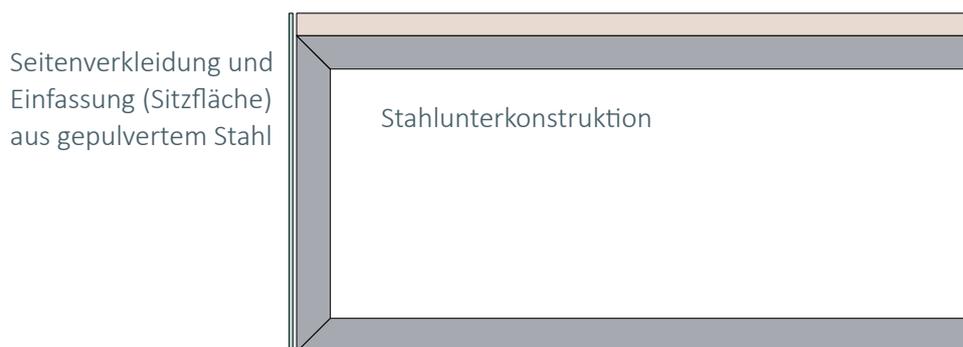
## Designvariante 04



Referenzbeispiel



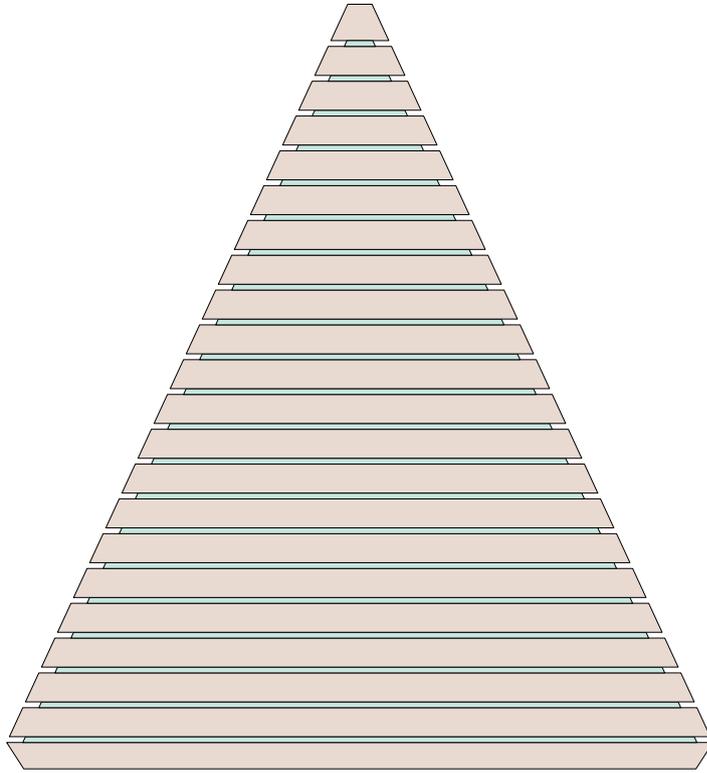
Sitzfläche mit Lattung aus Holz



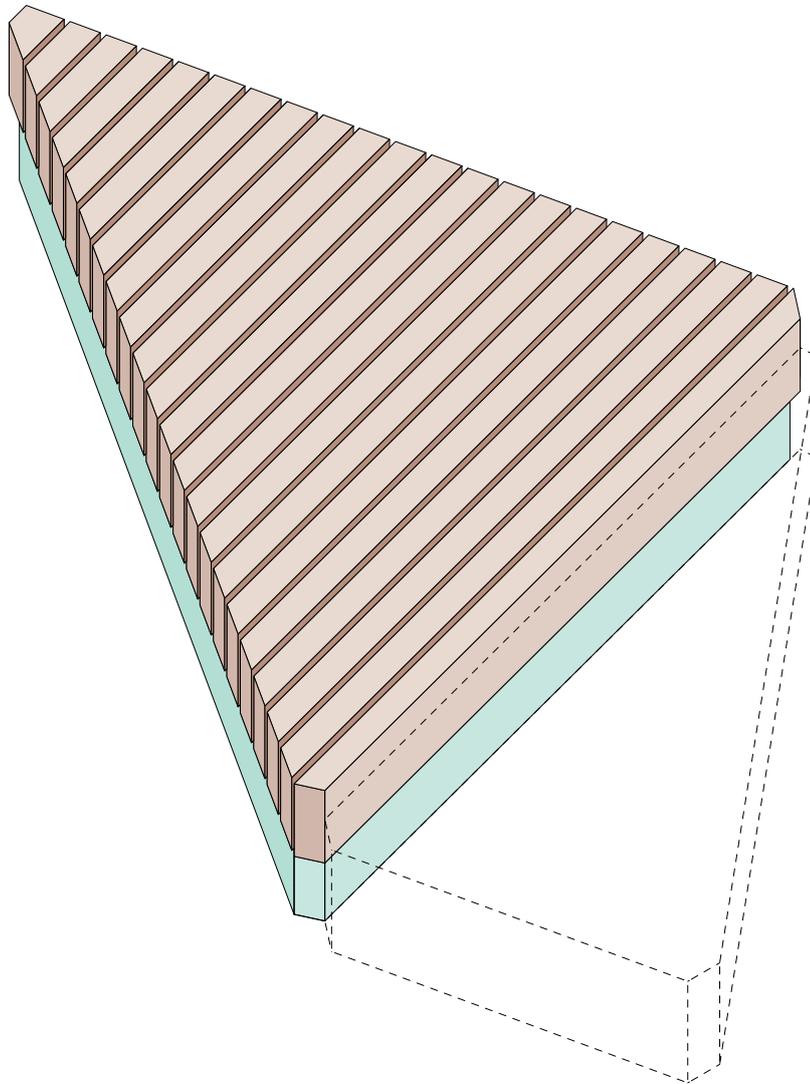
Konstruktions-Schema

# Konkretisierung Sitzelement

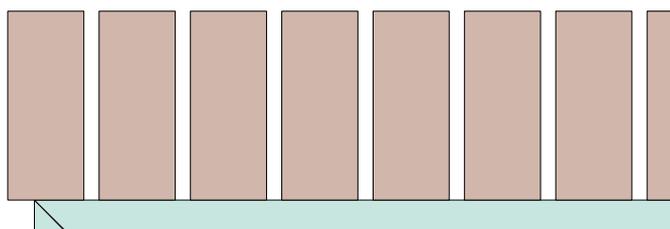
## Designvariante 05



Referenzbeispiel



Sitzfläche aus Vollholzblöcken



Sockel aus pulvertem Stahl

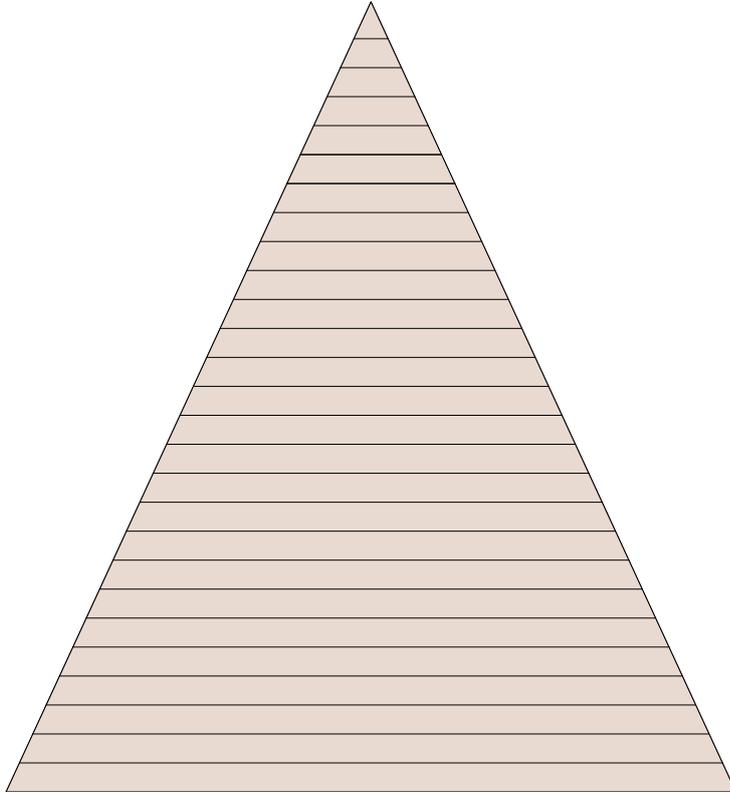
Stahlunterkonstruktion



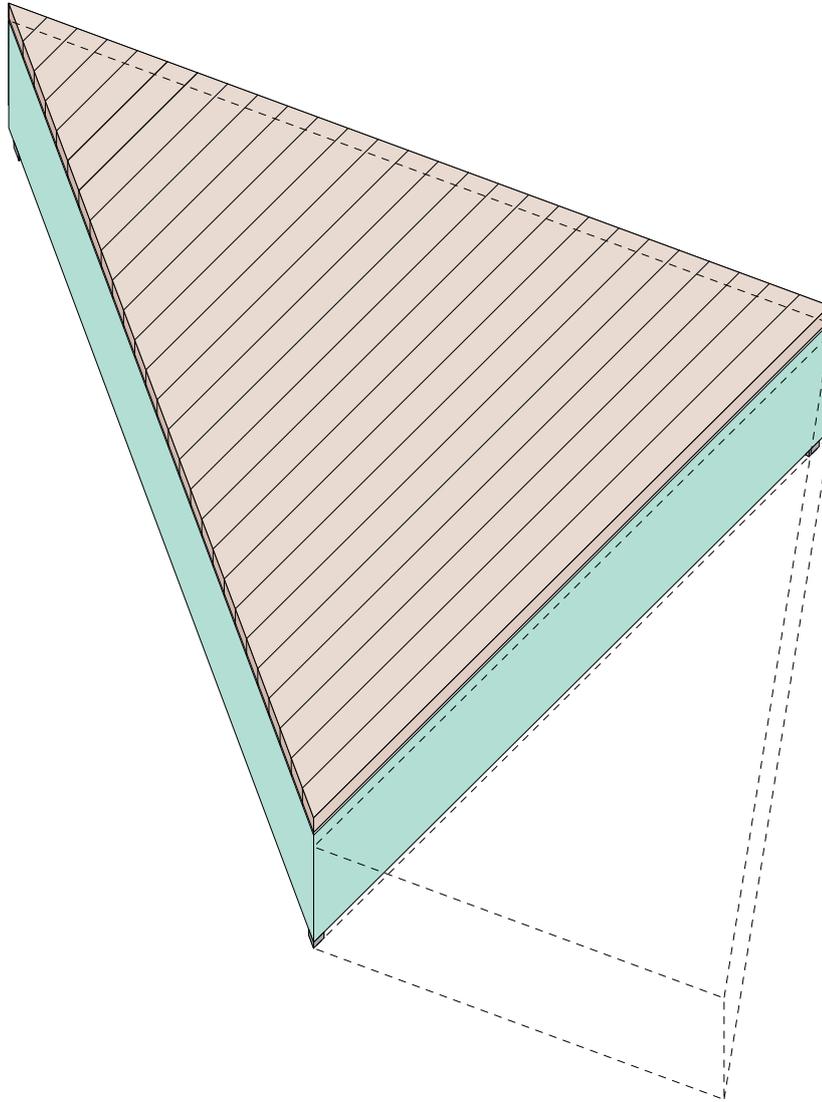
Konstruktions-Schema

# Konkretisierung Sitzelement

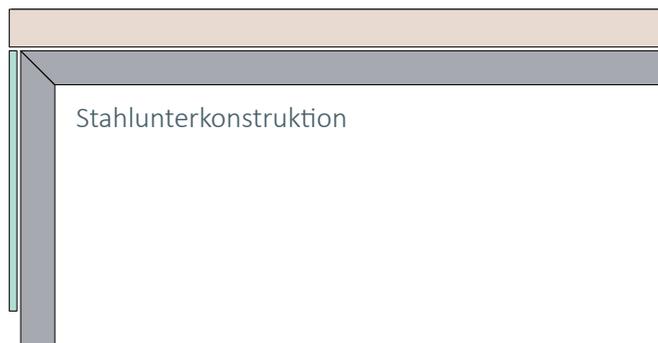
## Designvariante 06



Referenzbeispiel



Sitzfläche mit breiter Holzlattung  
(seitl. Kanten aufliegend / sichtbar)

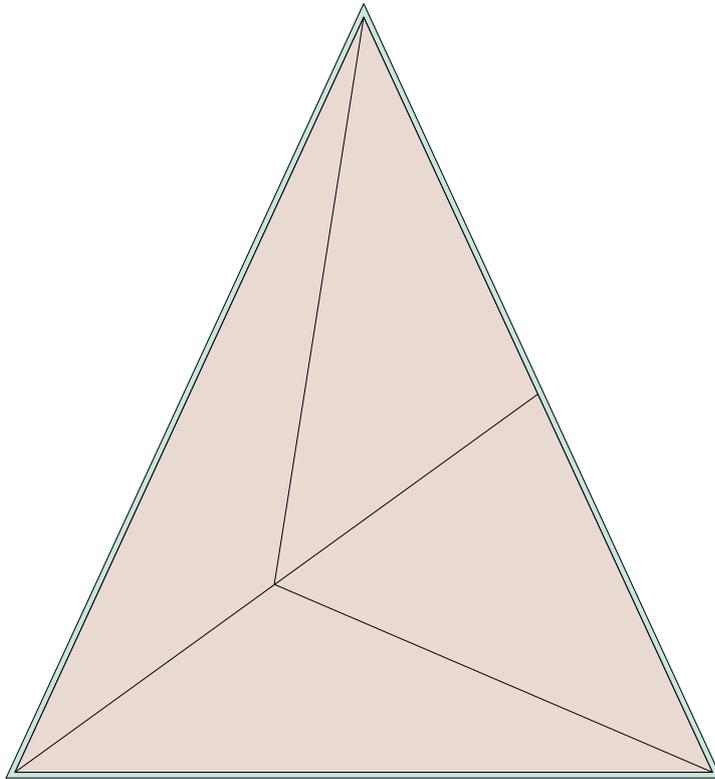


Sockel aus gepulvertem  
Stahl

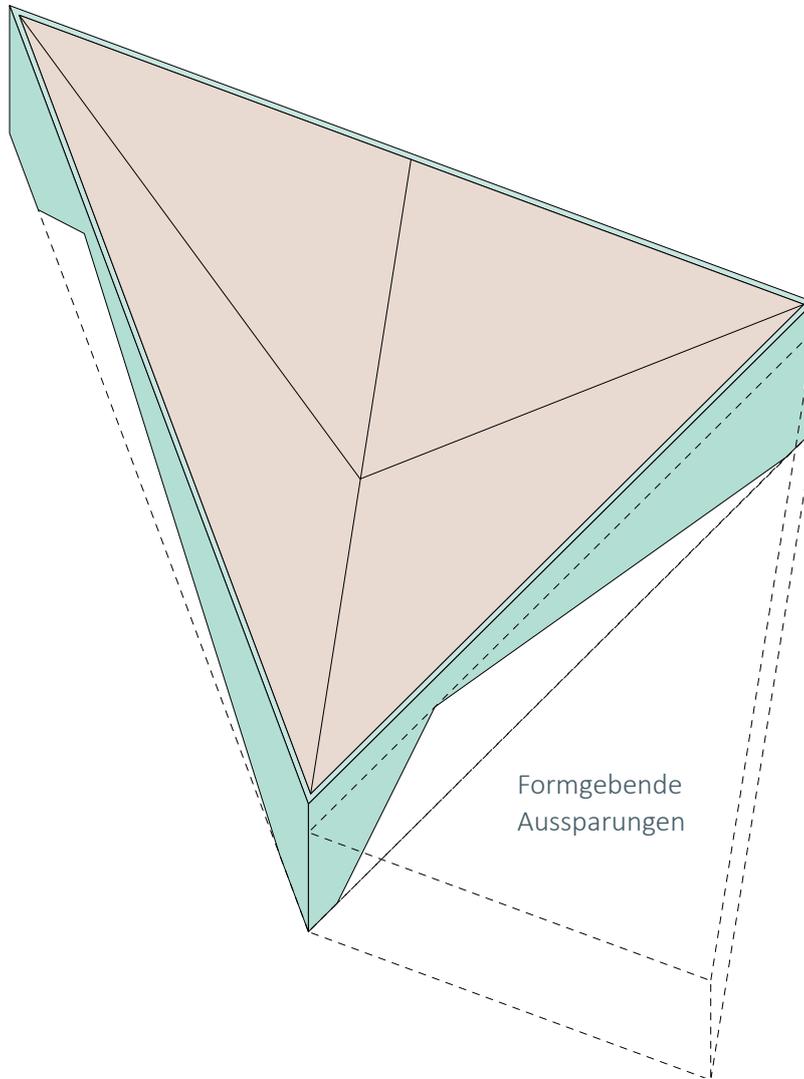
Konstruktions-Schema

# Konkretisierung Sitzelement

## Designvariante 07



Referenzbeispiel



Sitzfläche aus Holzplatten (polygonal)

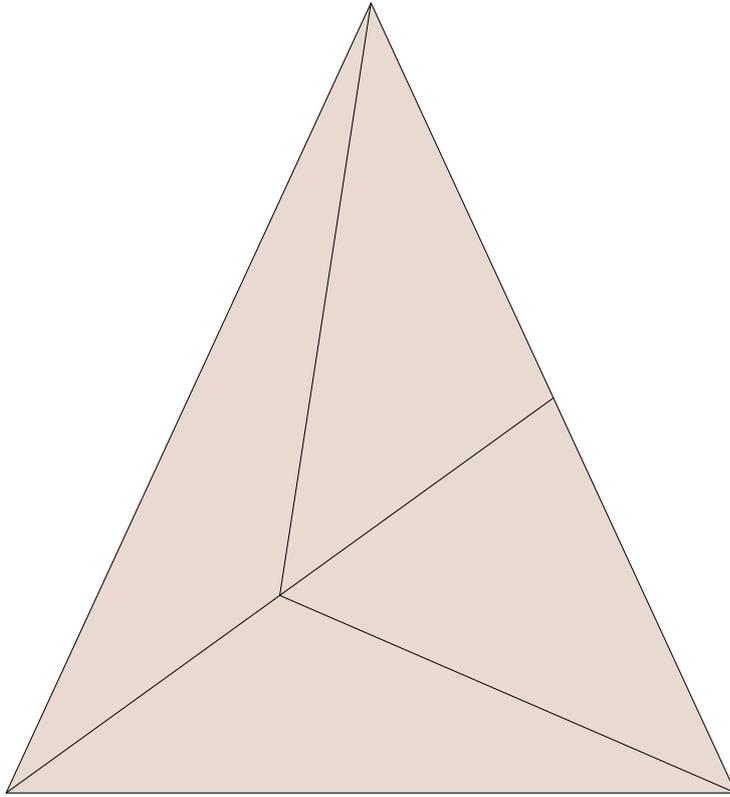
Stahlunterkonstruktion

Seitenverkleidung  
und Standfüße aus  
gepulvertem Stahl

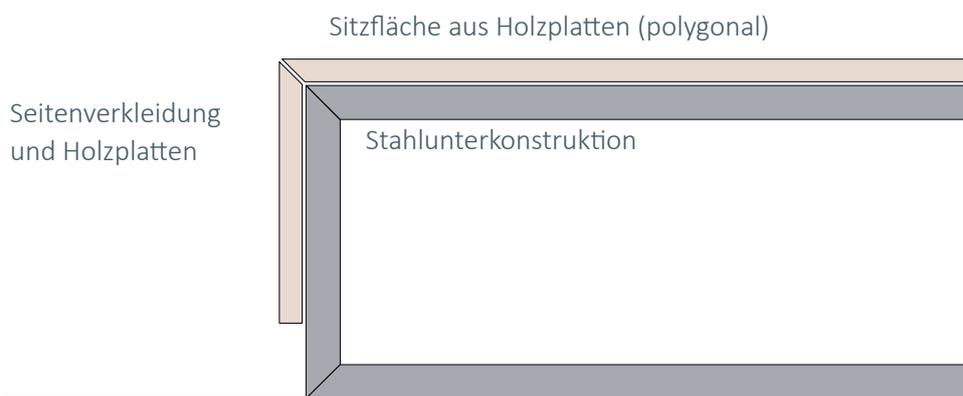
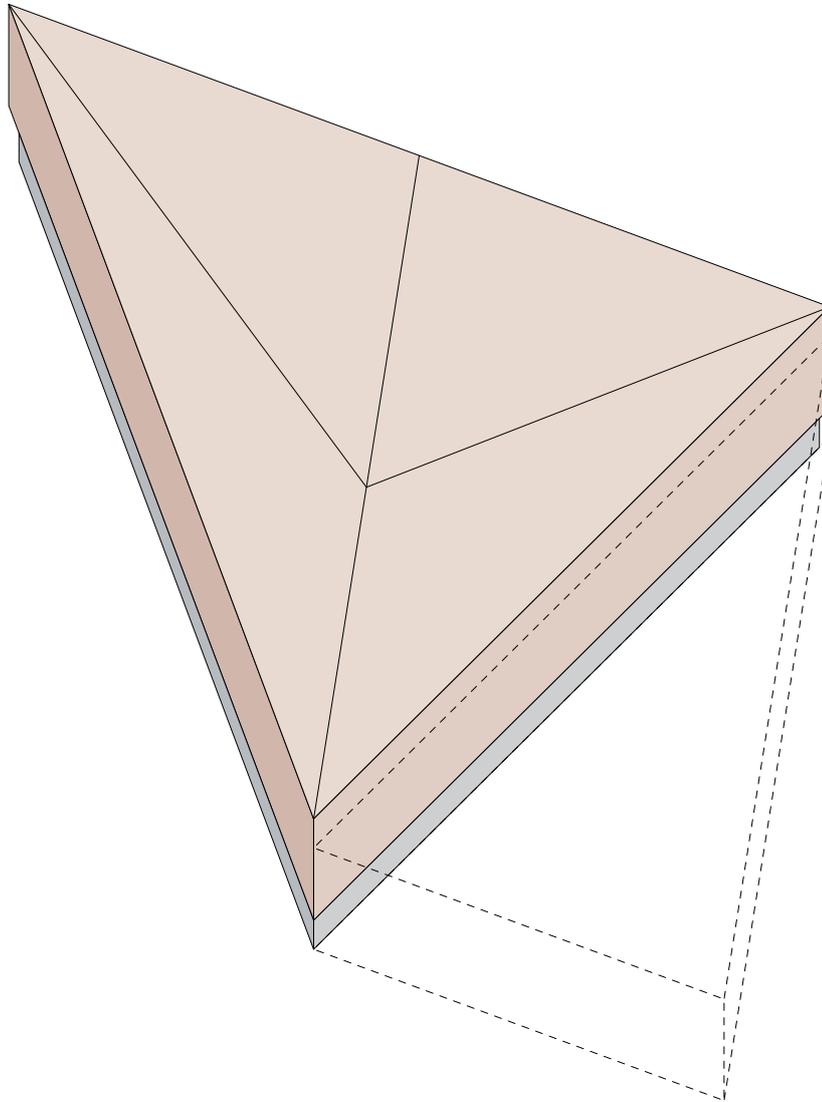
Konstruktions-Schema

# Konkretisierung Sitzelement

## Designvariante 08



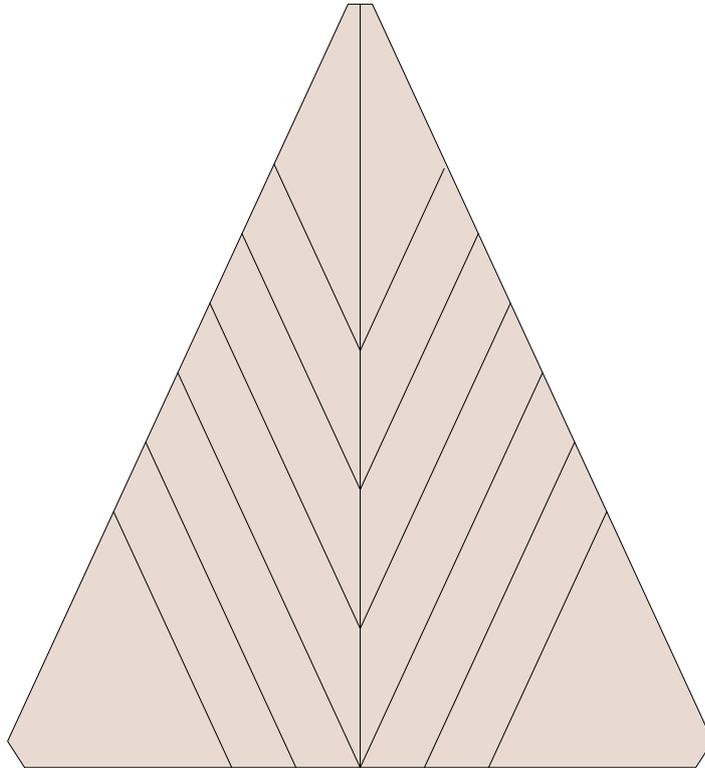
Referenzbeispiel



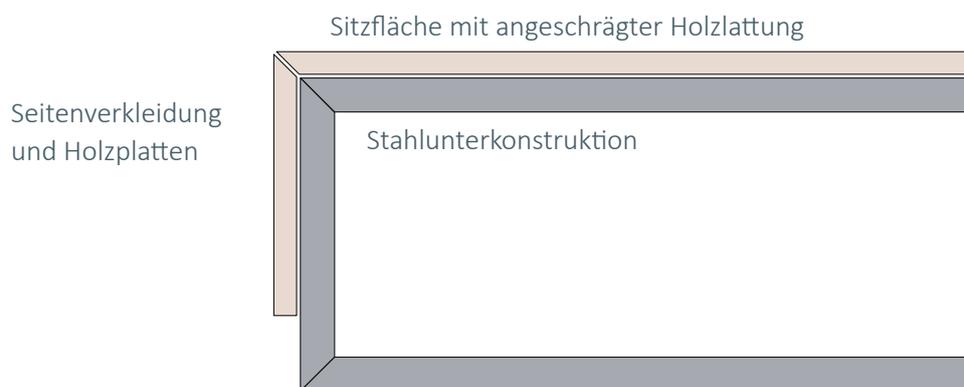
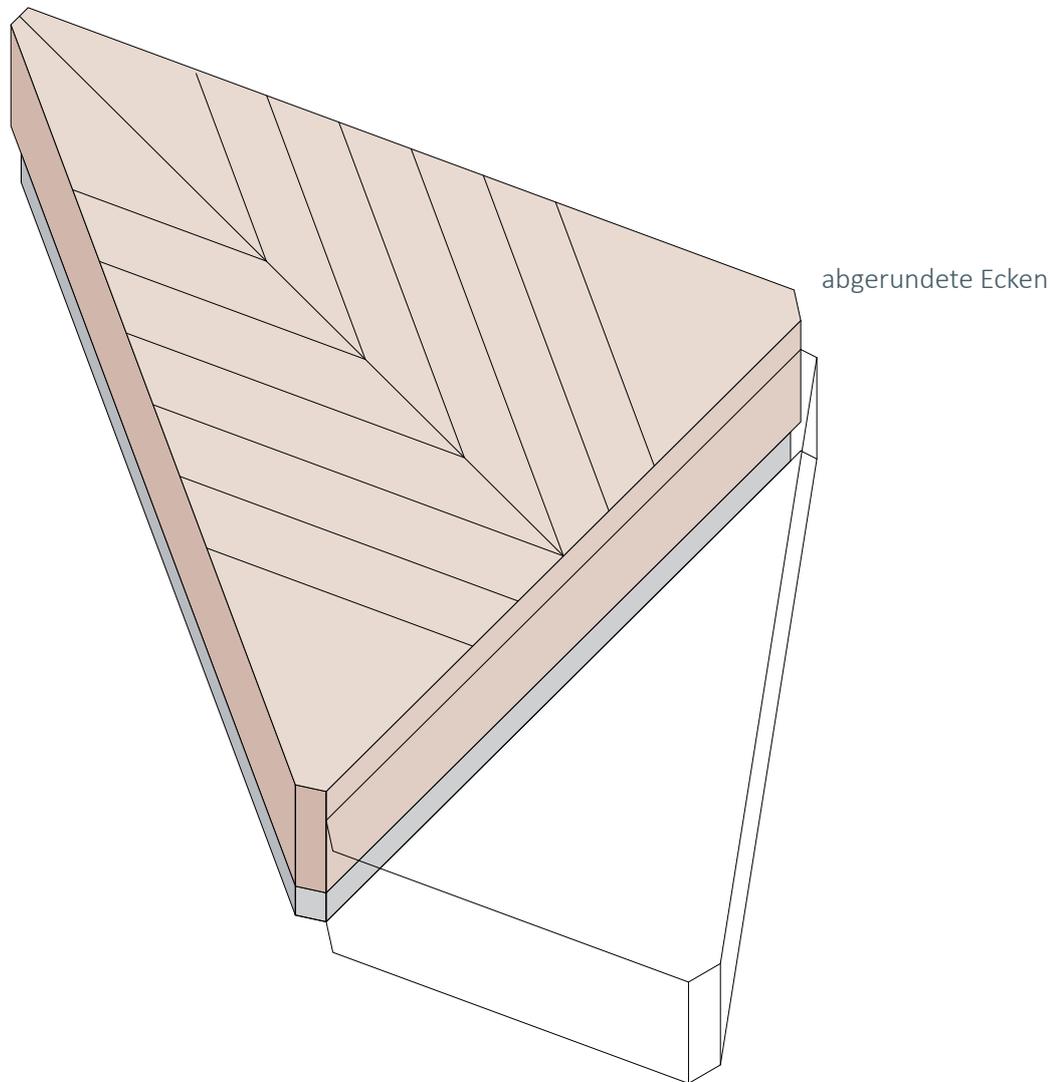
Konstruktions-Schema

# Konkretisierung Sitzelement

## Designvariante 09



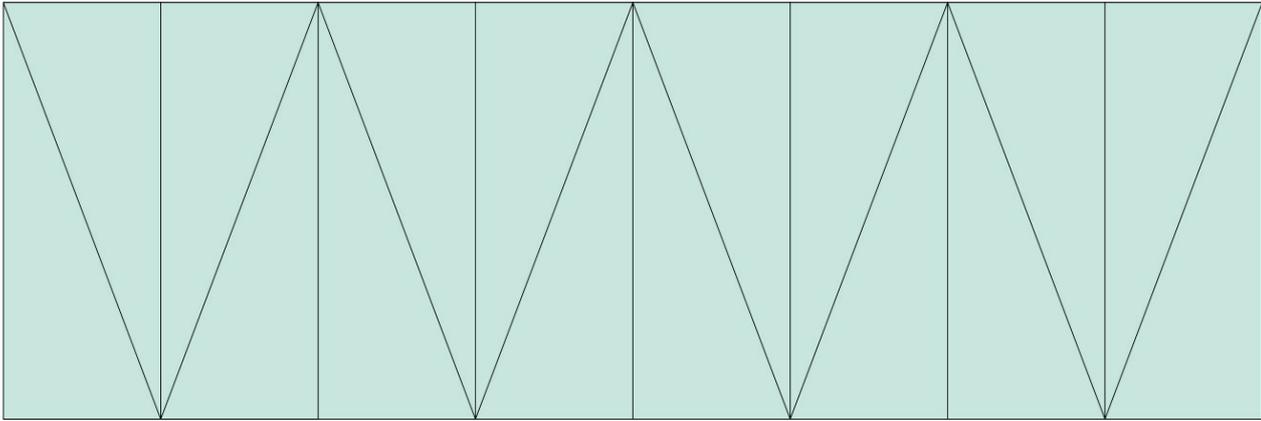
Referenzbeispiel



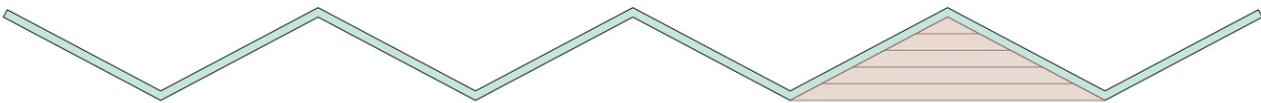
Konstruktions-Schema

# Konkretisierung Aufstallelement

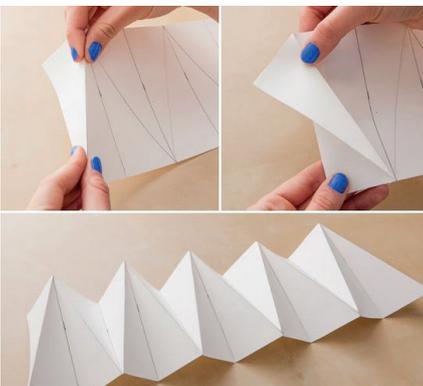
## Designvariante 01



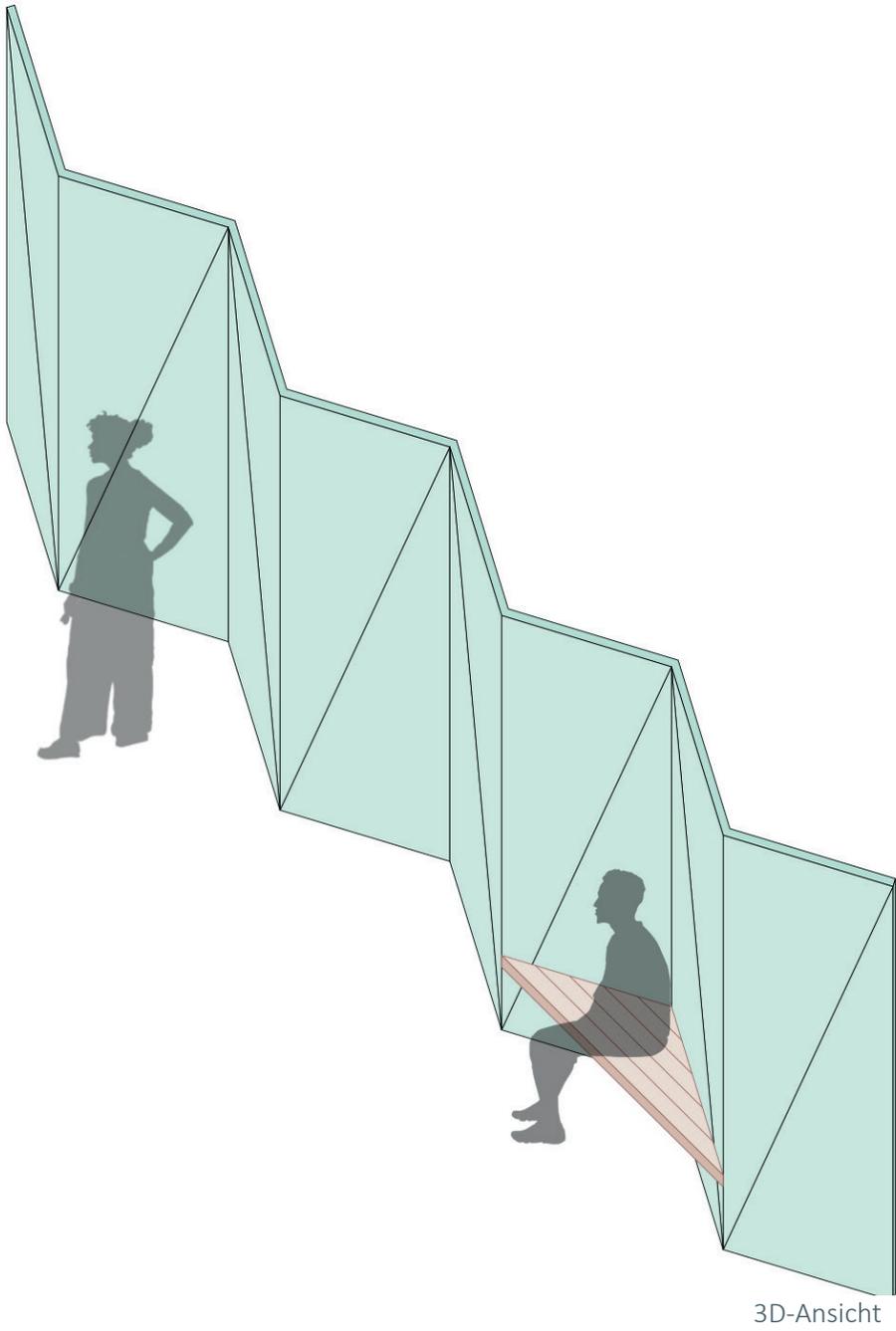
Frontansicht



Aufsicht

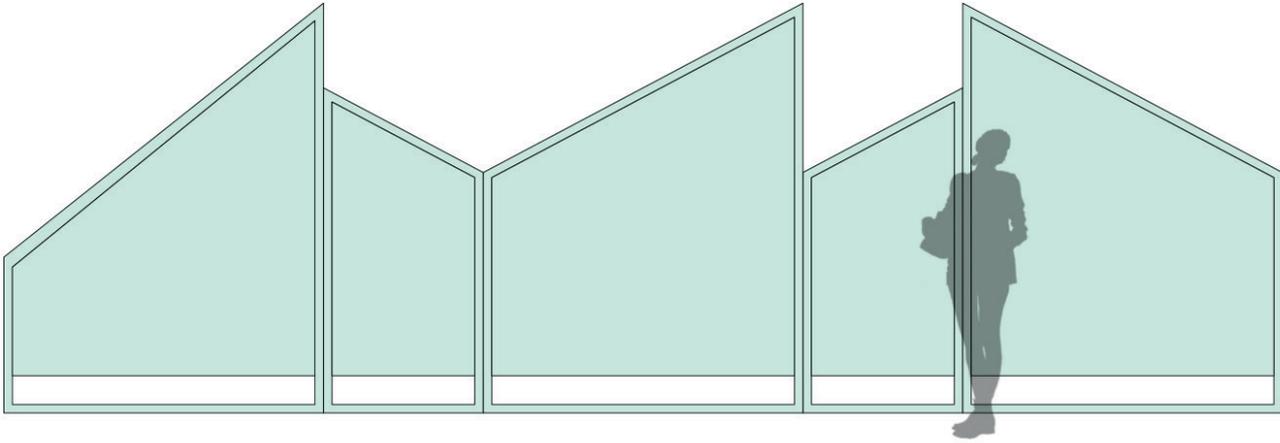


Referenzbeispiele

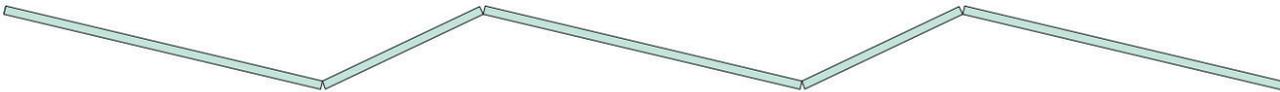


# Konkretisierung Aufstallelement

## Designvariante 02 A



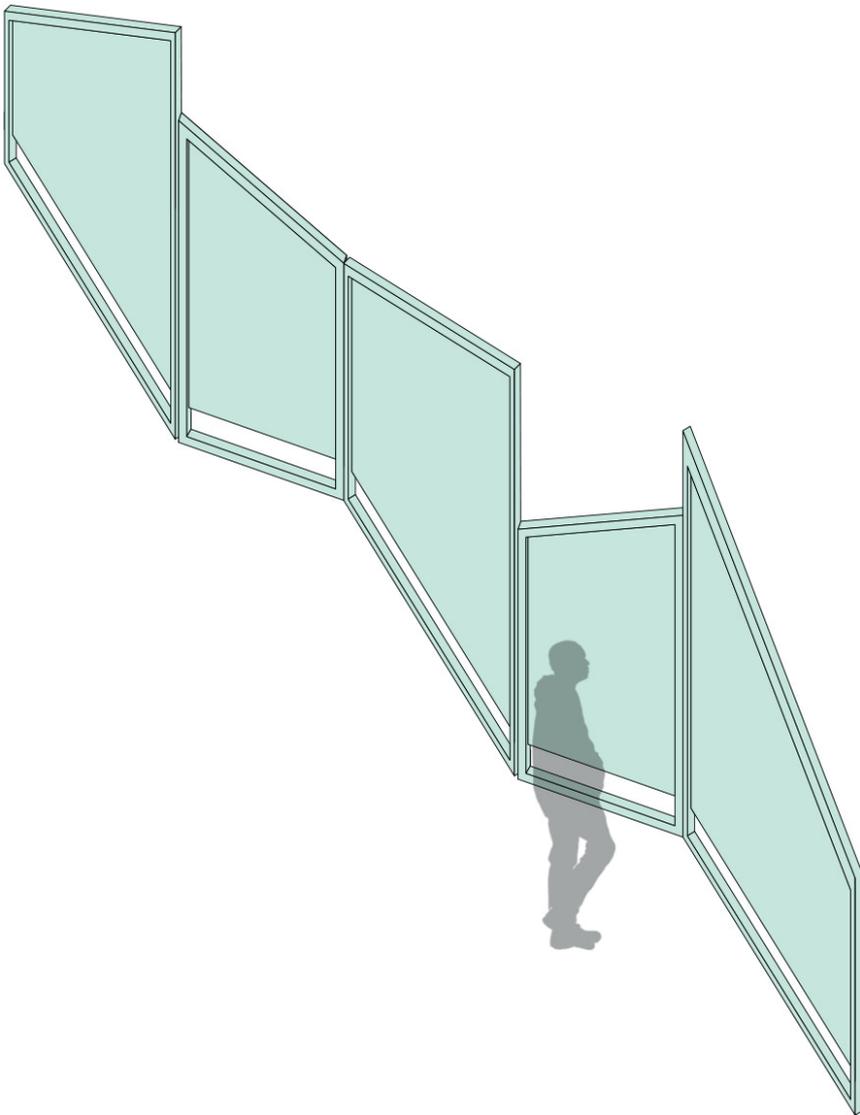
Frontansicht



Aufsicht



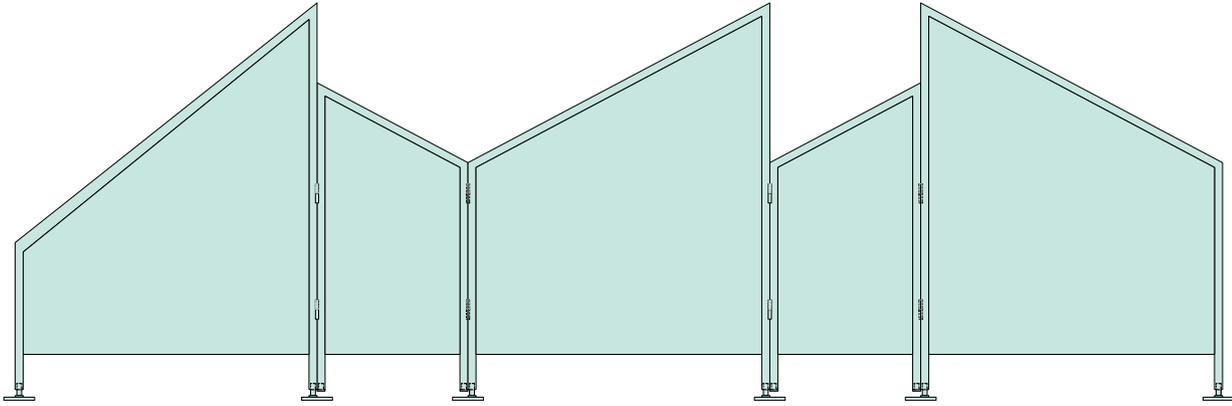
Referenzbeispiele



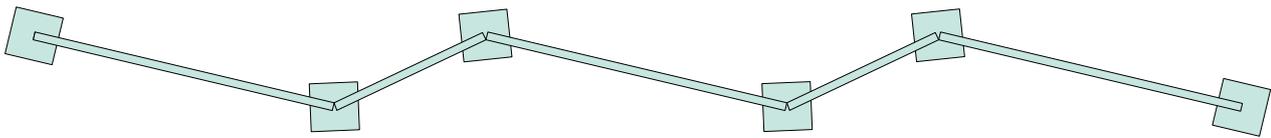
3D-Ansicht

# Konkretisierung Aufstallelement

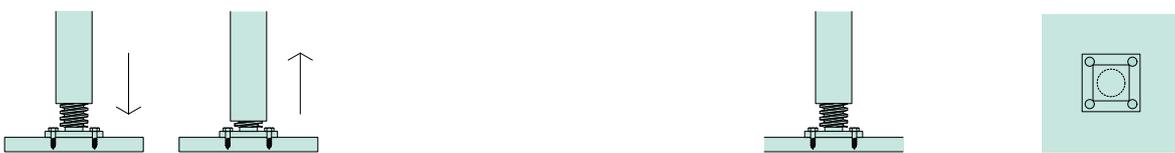
## Designvariante 02 B



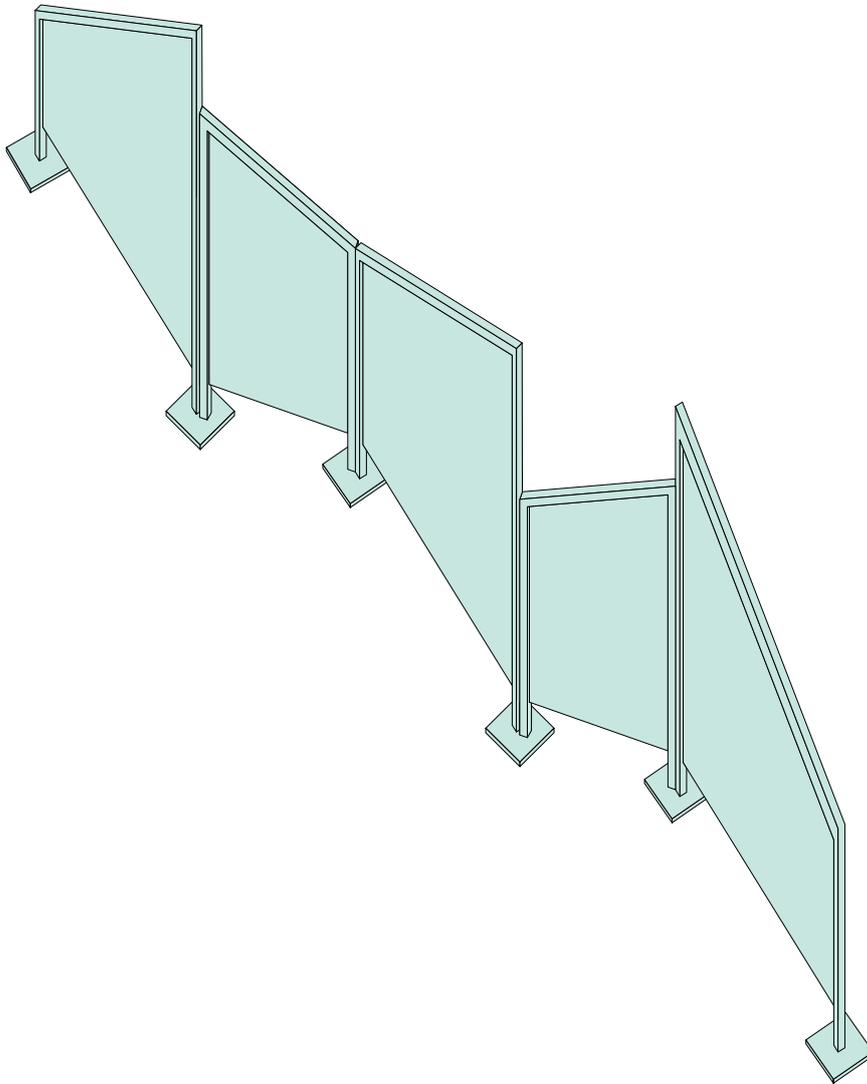
Frontansicht



Aufsicht



Detailansicht- höhenverstellbare Stützenfüße



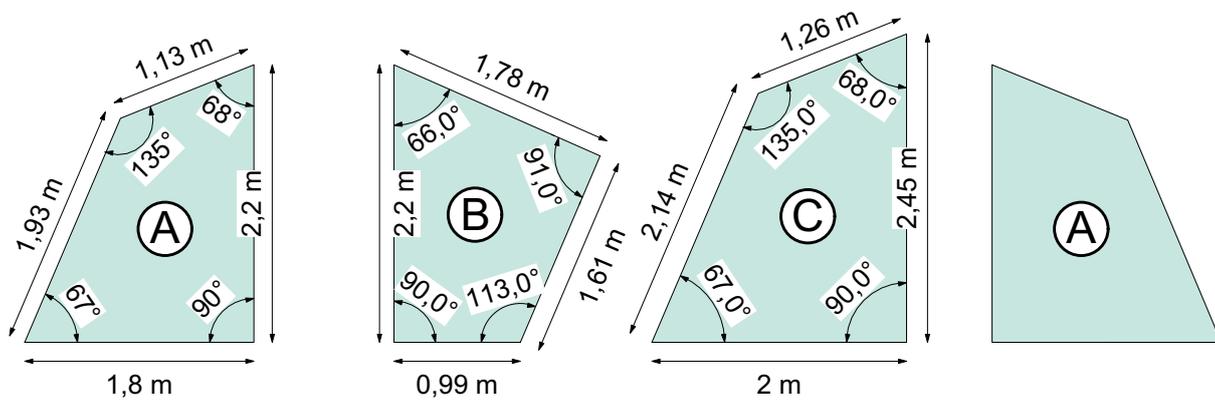
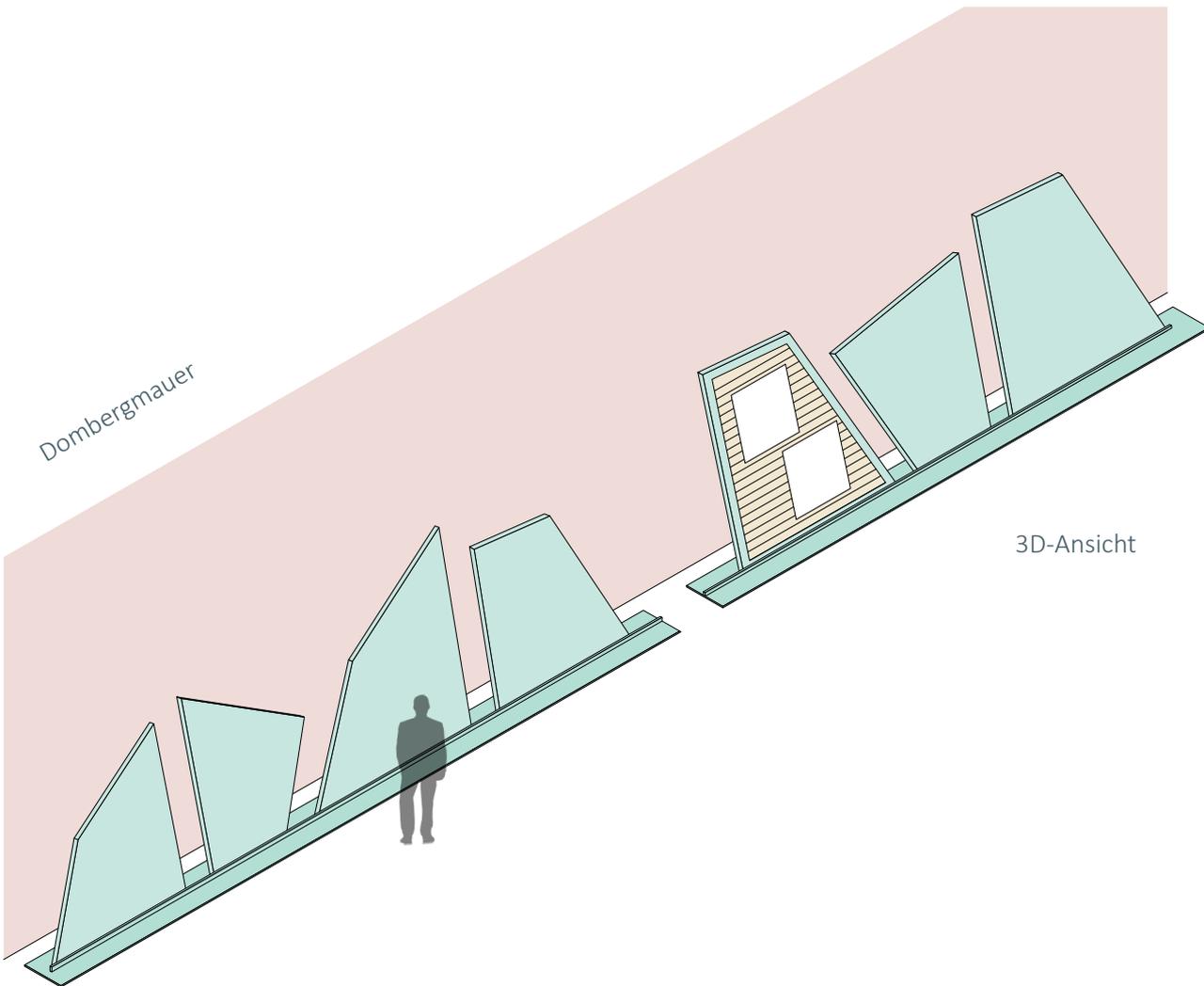
3D-Ansicht



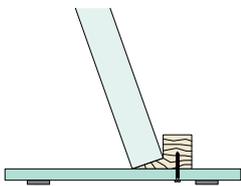
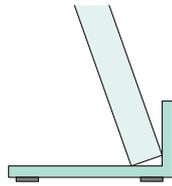
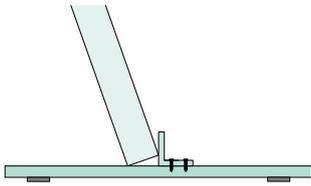
Detailansicht- Schaniere als Verbindung und Gelenk

# Konkretisierung Informationstafel Stadthistorie

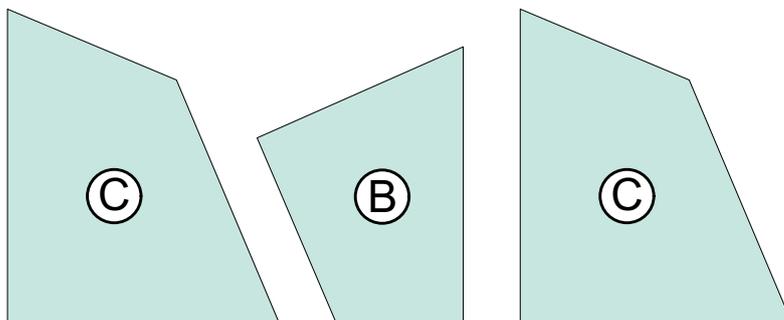
## Designvariante 01- Trapezform



Dimensionierung

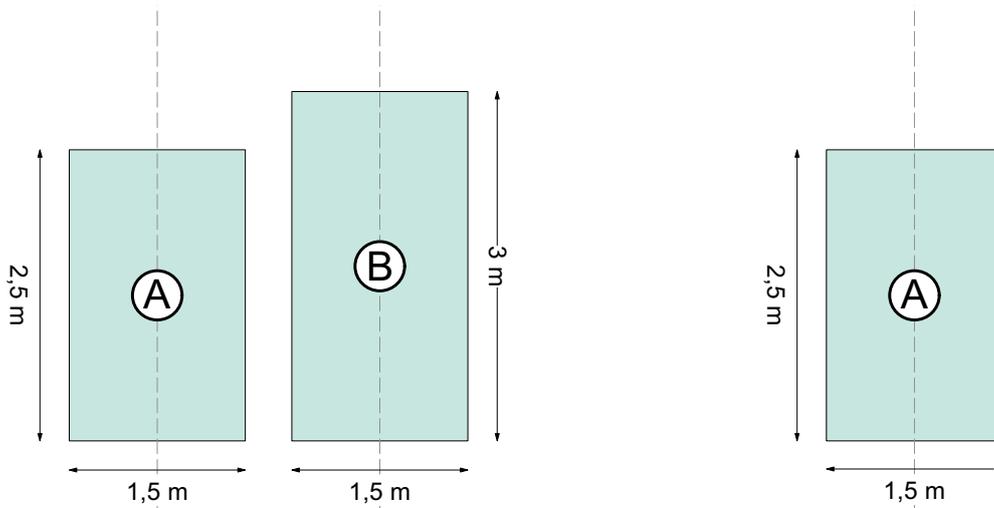
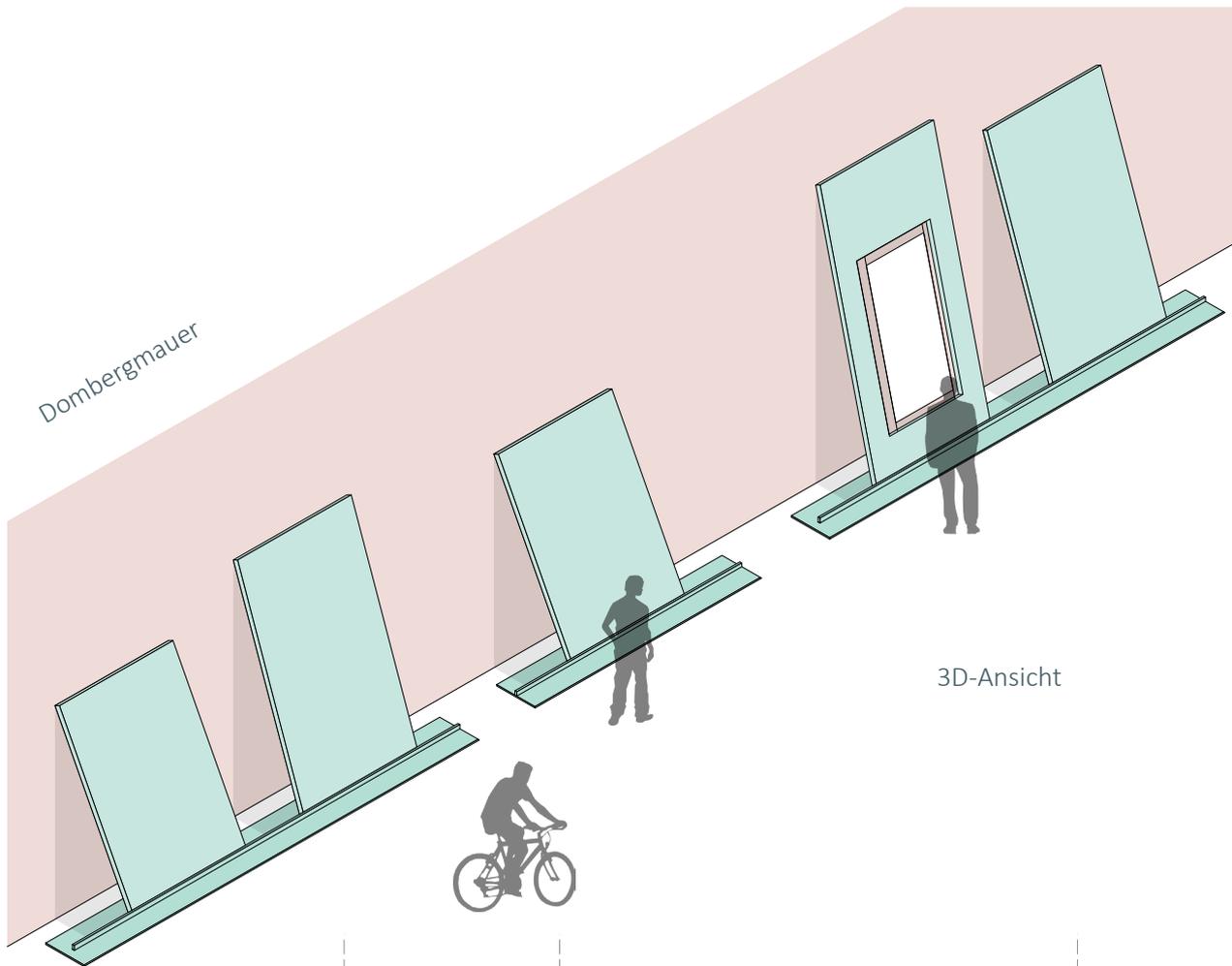


Detailansicht- Bodenschiene / Verschiebesicherung



# Konkretisierung Informationstafel Stadthistorie

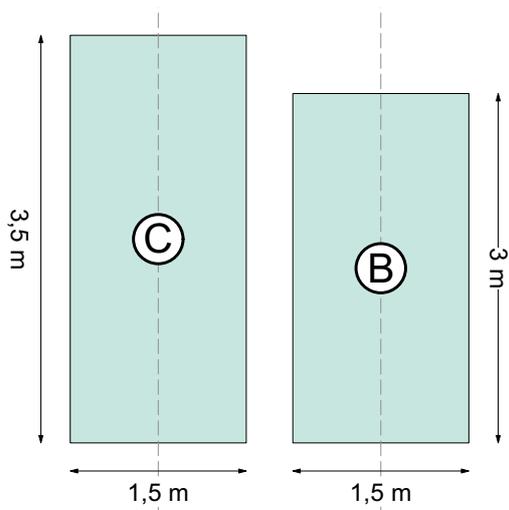
## Designvariante 02 A- Tafelform



Dimensionierung

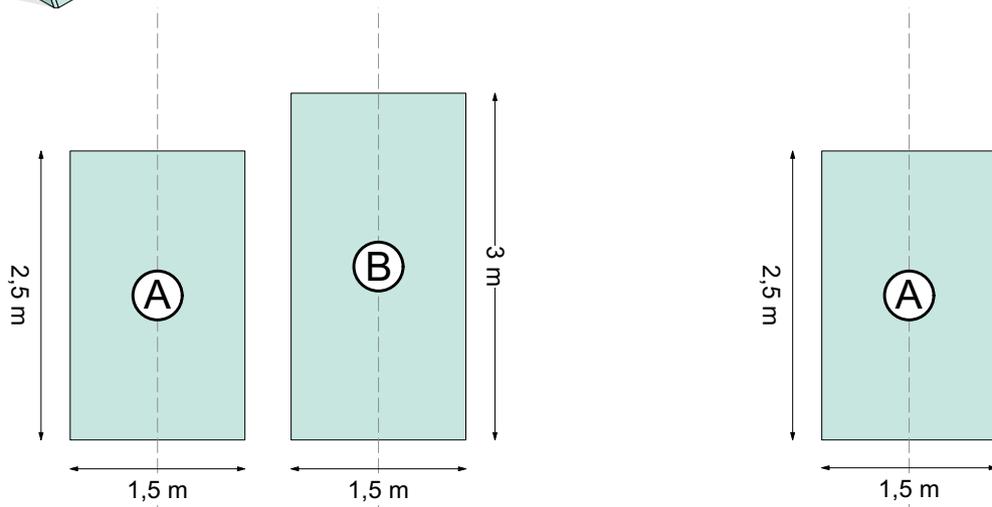
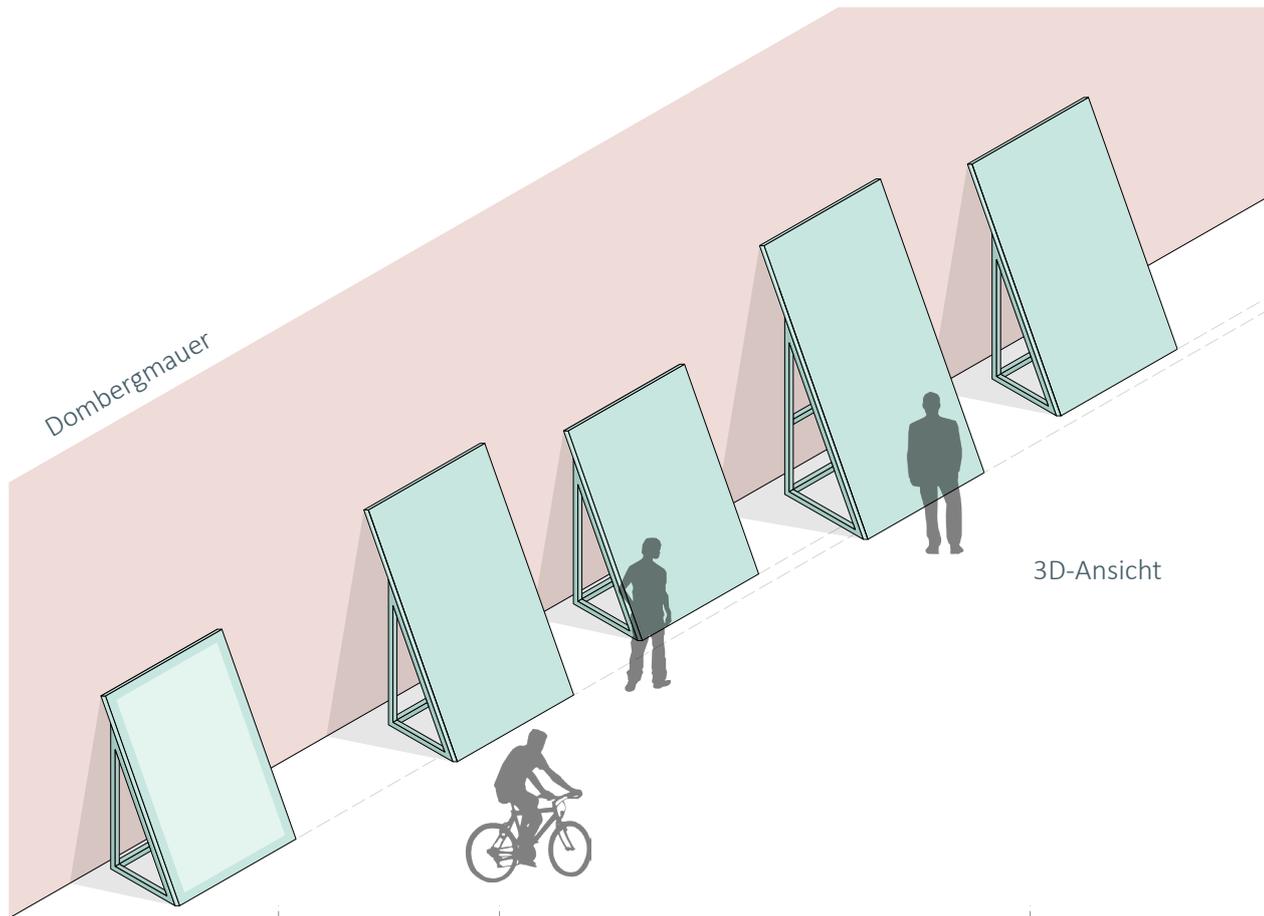


Referenzbeispiel



# Konkretisierung Informationstafel Stadthistorie

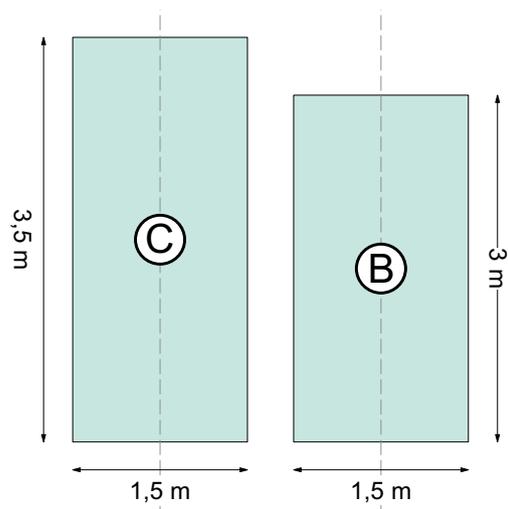
## Designvariante 02 B- Tafelform mit Untergestell



Dimensionierung

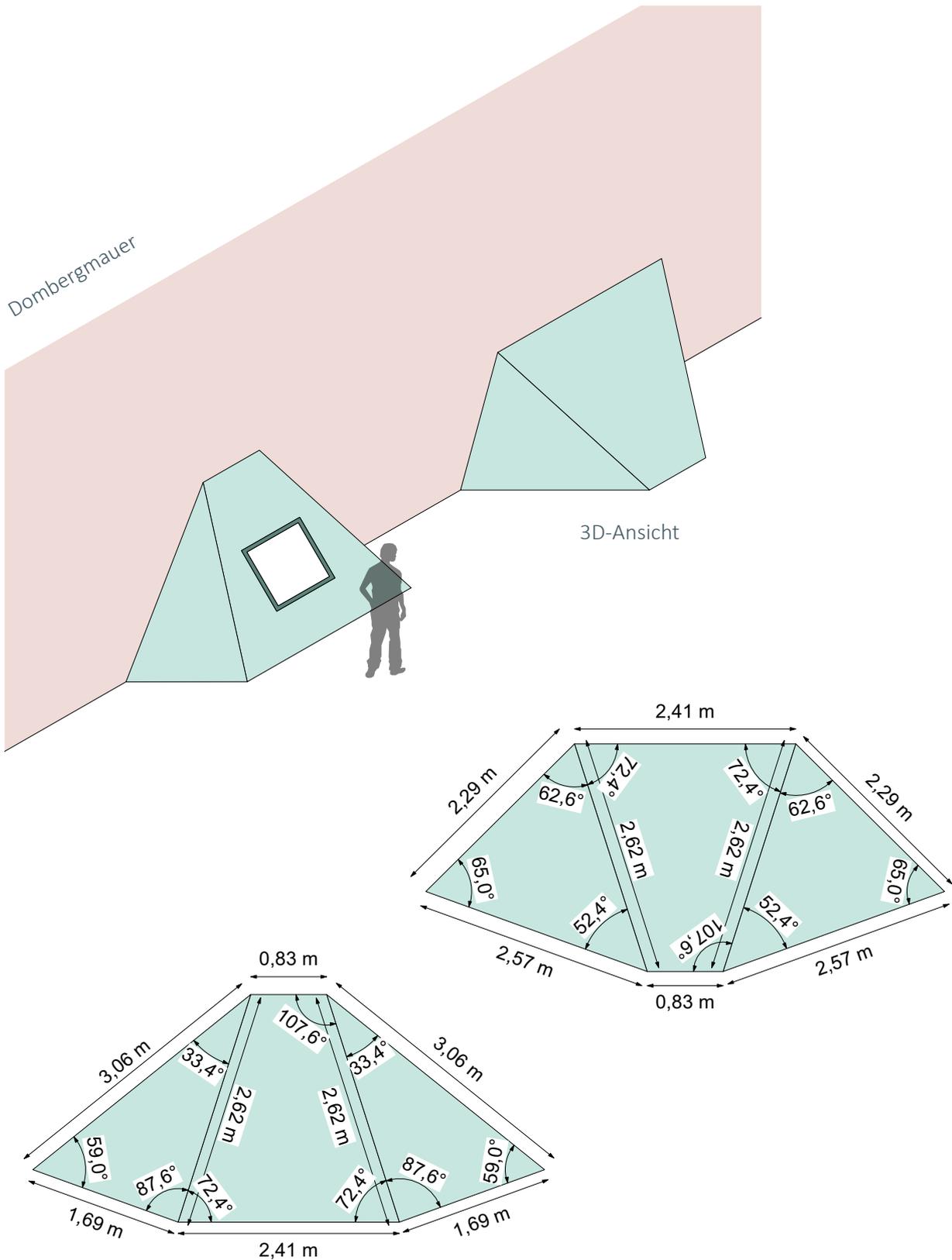


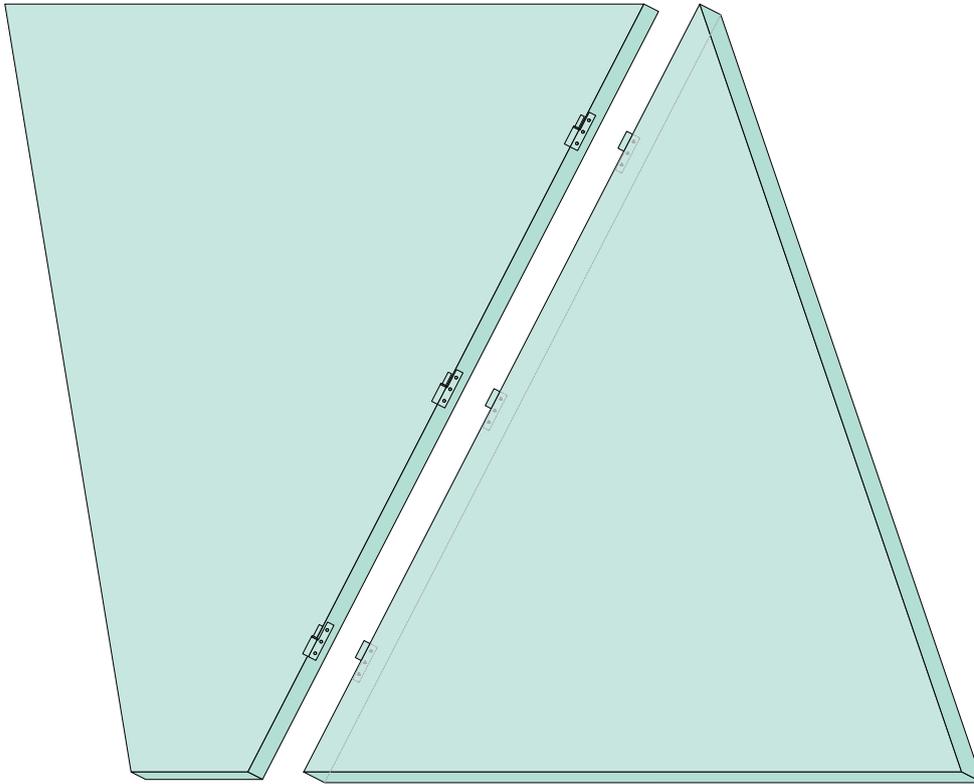
Referenzbeispiel / Schema



# Konkretisierung Informationstafel Stadthistorie

## Designvariante 03- Polygone





Detailansicht- Verbindungsschaniere



Referenzbeispiel

# Konkretisierung Informationstafel Stadthistorie

## Referenzbeispiele

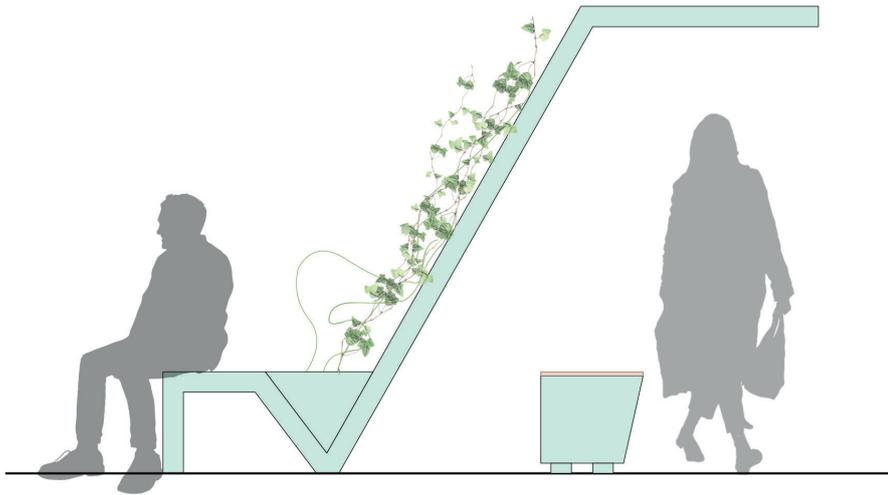


Beispiele für die Möglichkeiten zur Anbringung von Infomaterial und Plakaten

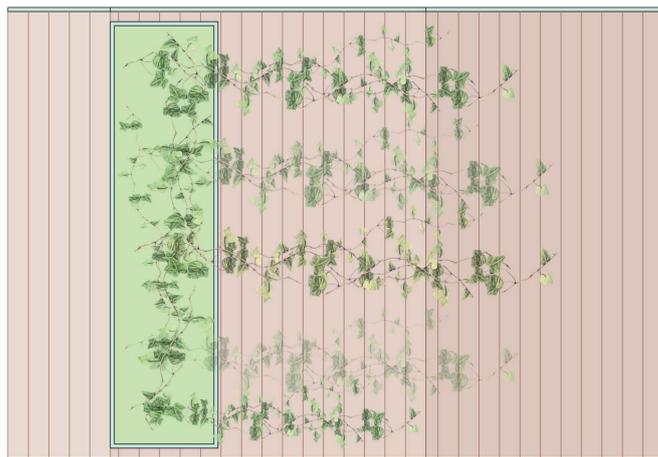


# Konkretisierung Buswartehäuschen

Kombination aus Überdachung, Sitzbank und Zierbeet



Seitenansicht

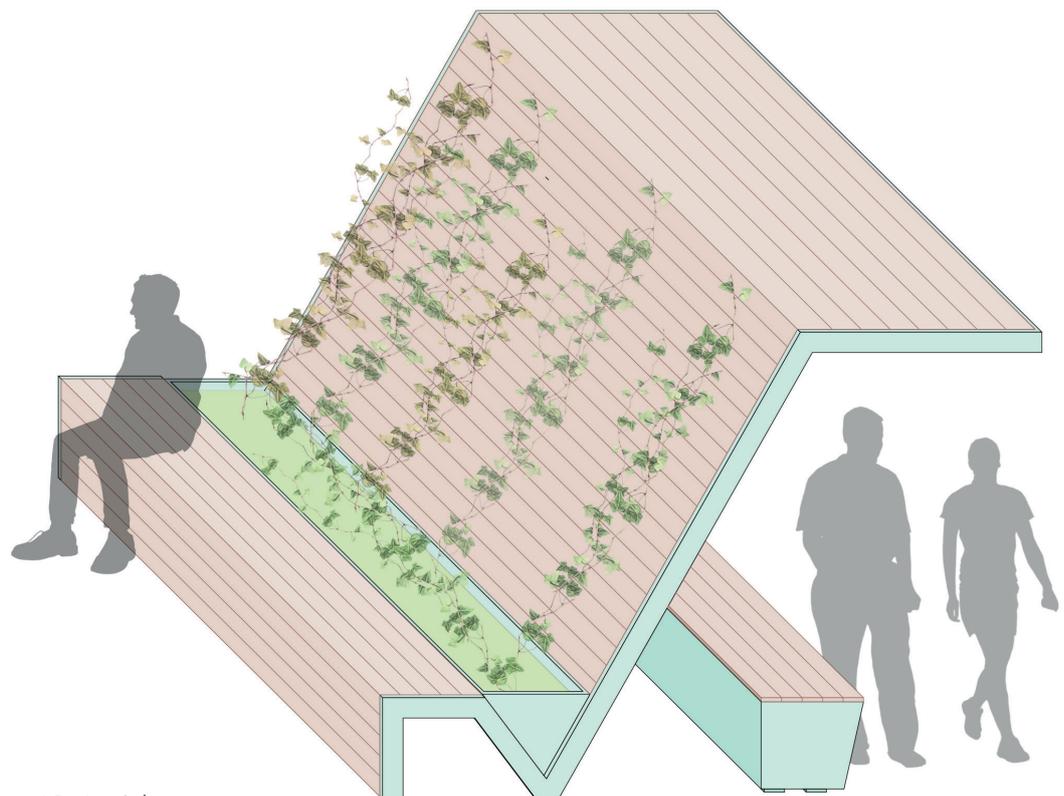


Aufsicht



Frontansicht

Rückansicht



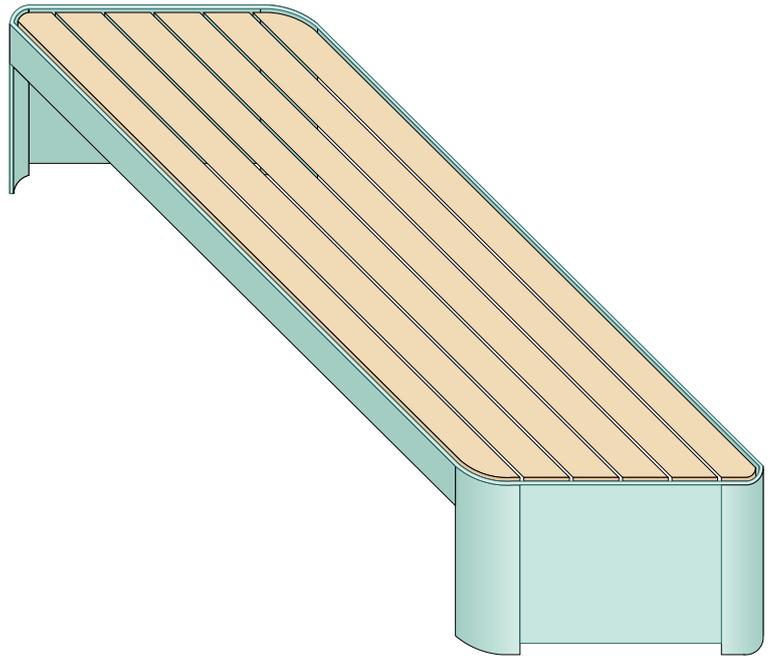
3D-Ansicht

# 5 Werkplanung

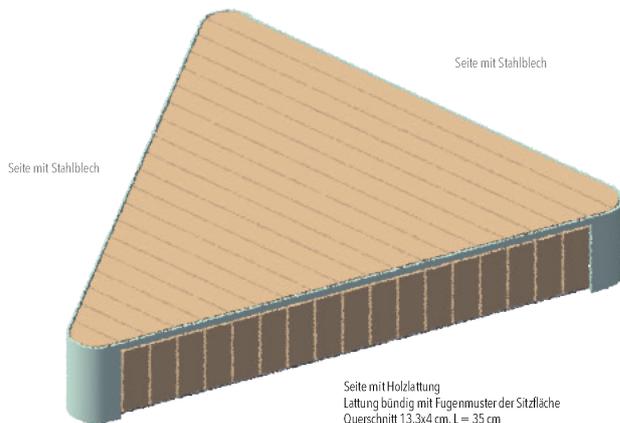
Sitzbank | Sitzdeck | Infotafel

## **Ergebnis der Werkplanung**

Nachdem in Kapitel vier die aufgeführten Elemente spezifiziert wurden, führte eine Abstimmung zur Auswahl von drei Prototypen. Diese ausgewählten Elemente werden in der Detailplanung mit Vermaßung dargestellt und dienen als Grundlage fur die Ausfuhrung der Prototypen.



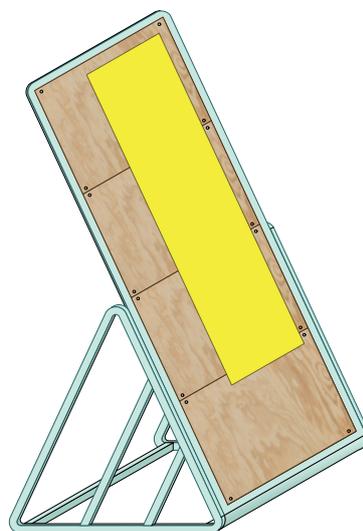
**L.SD.02 Sitzbank**  
Aufsicht Unterkonstruktion



**L.SD.01 Sitzdeck**  
**Holzlattung**  
3D-Ansicht

Seite mit Stahlblech

Seite mit Holzlattung  
Lattung bündig mit Fugenmuster der Sitzfläche  
Querschnitt 13,3x4 cm, L = 35 cm



**L.SD.03 Infotafel Stadthistorie**  
Isometrische Gesamtansicht

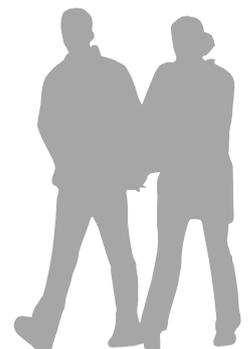
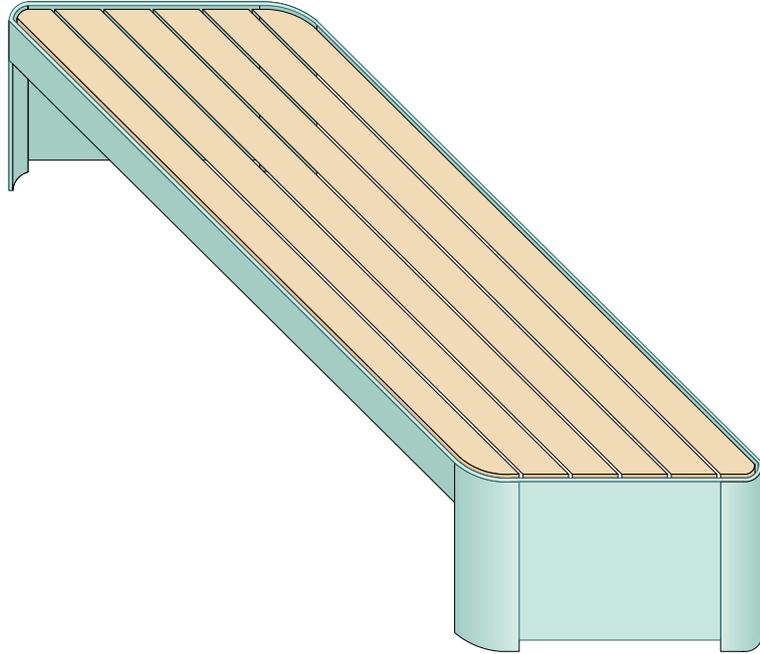


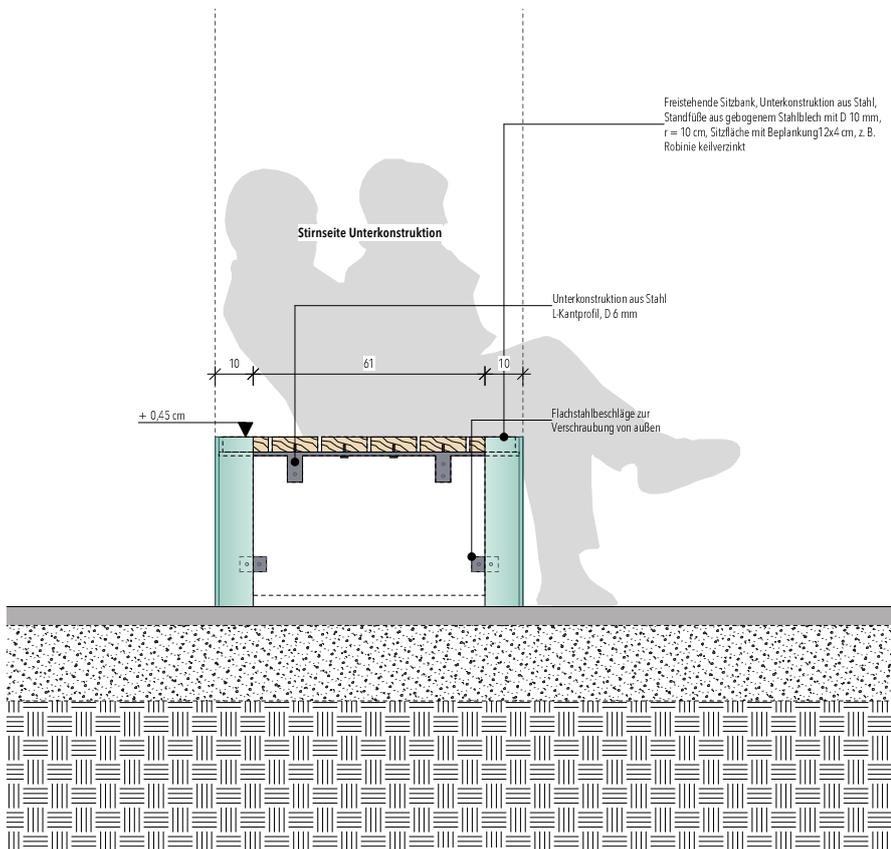
Abbildung 55: Formenstudie Sitzelement

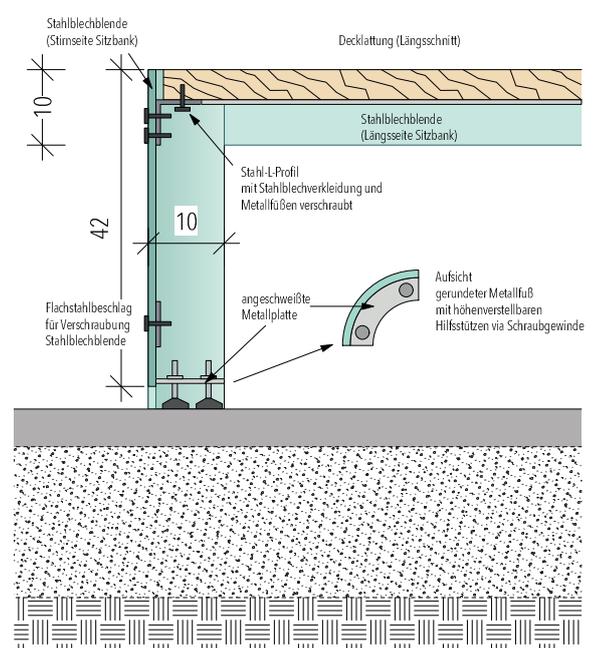
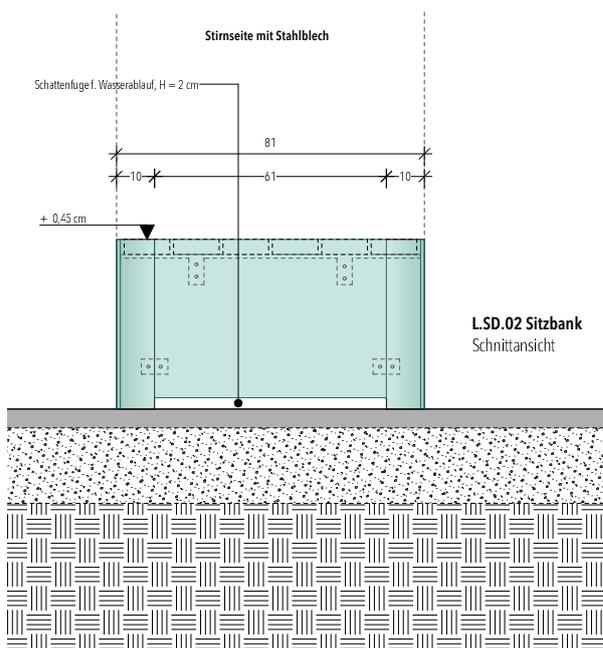
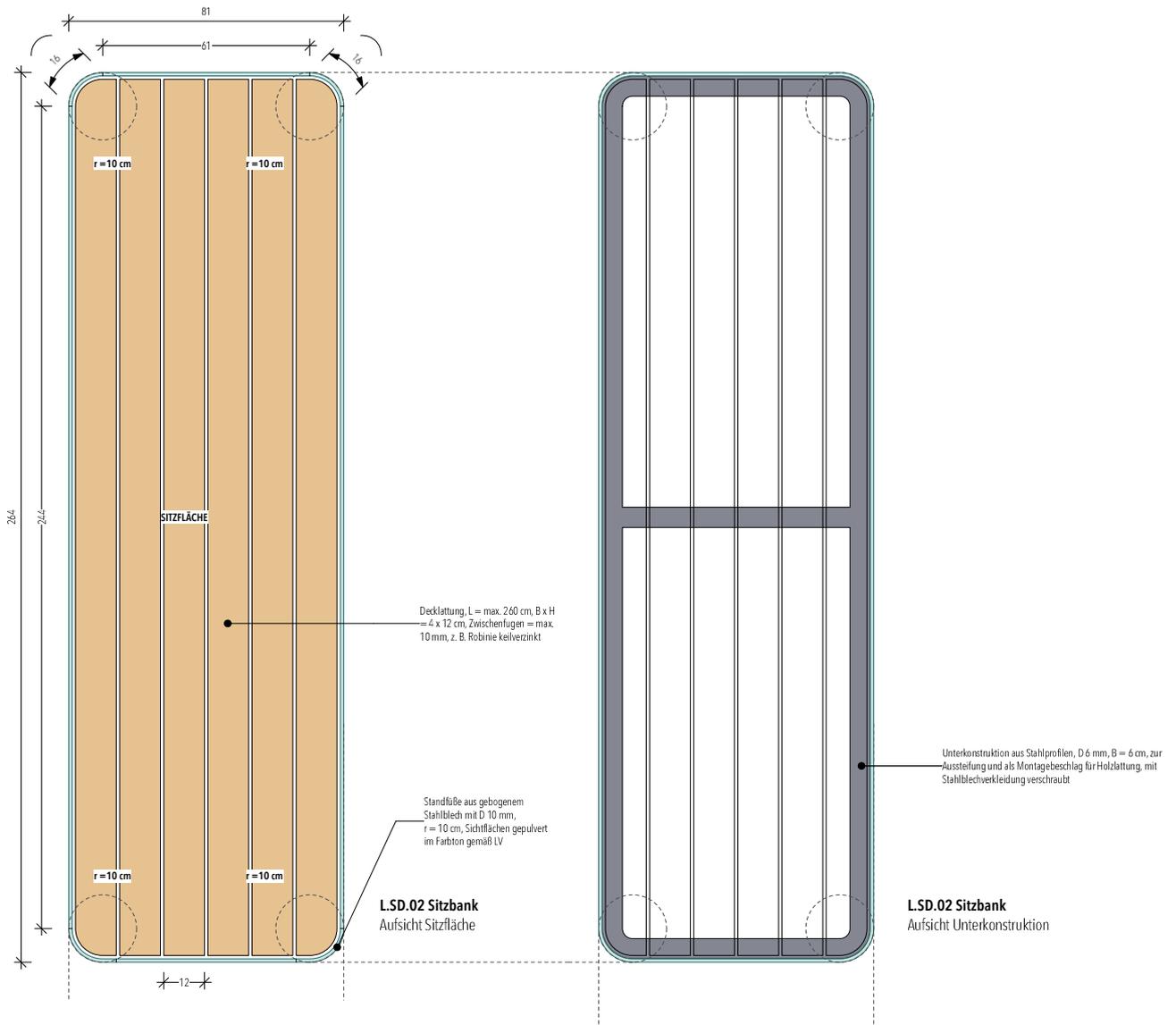
# Werkplanung Sitzbank

## Unterkonstruktion mit Stahlblechverkleidung und Holzlattung



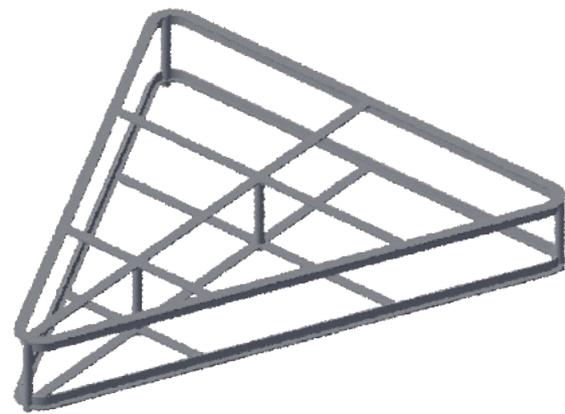
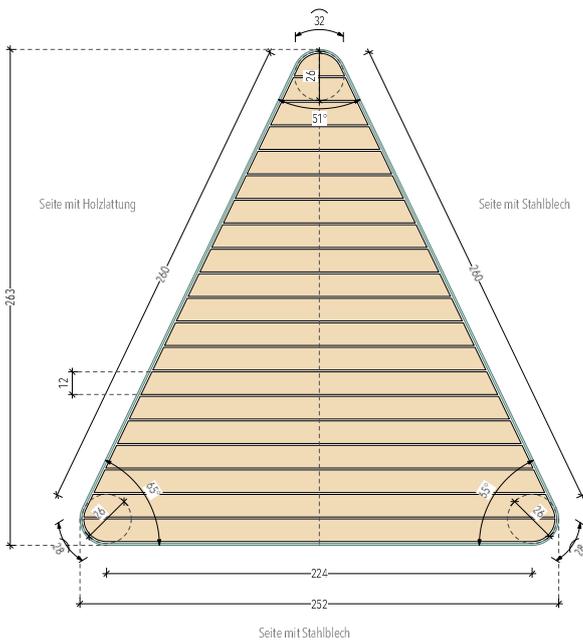
**L.SD.02 Sitzbank**  
Aufsicht Unterkonstruktion





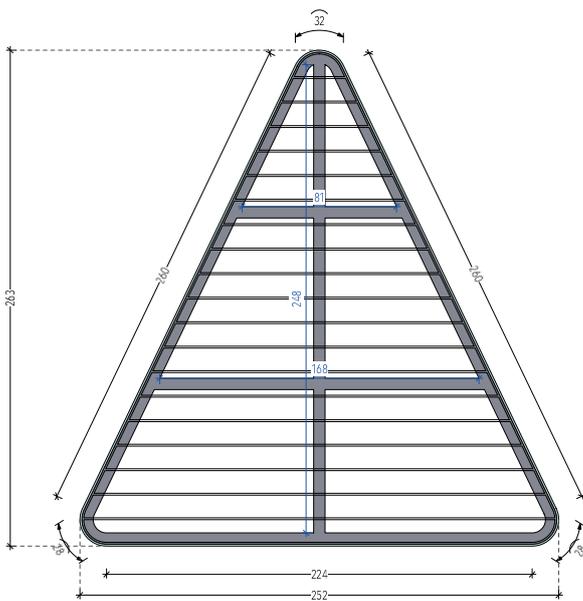
# Werkplanung Sitzdeck

## Unterkonstruktion mit Stahlblechverkleidung und Holzlattung



**LSD.01 Sitzdeck**  
Unterkonstruktion  
3D-Ansicht

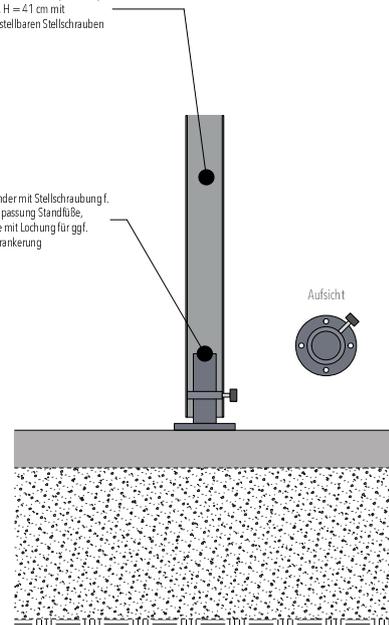
**LSD.01 Sitzdeck**  
Aufsicht Sitzfläche mit Holzlattung



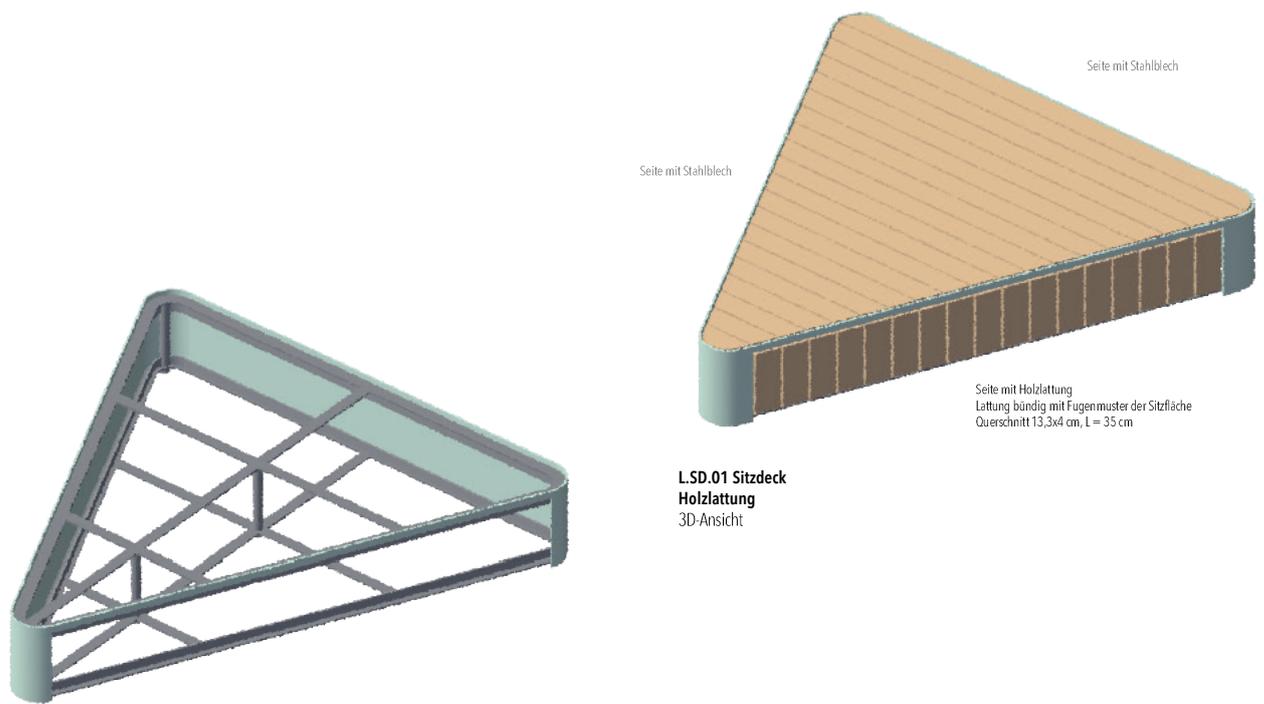
**LSD.01 Sitzdeck**  
Aufsicht Unterkonstruktion

Standfüße aus Stahlrohr, D 2 mm,  
d = 5 cm, H = 41 cm mit  
höhenverstellbaren Stellschrauben

Stahlylinder mit Stellschraubung f.  
Höhenanpassung Standfüße,  
Fußplatte mit Lochung für ggf.  
Bodenverankerung

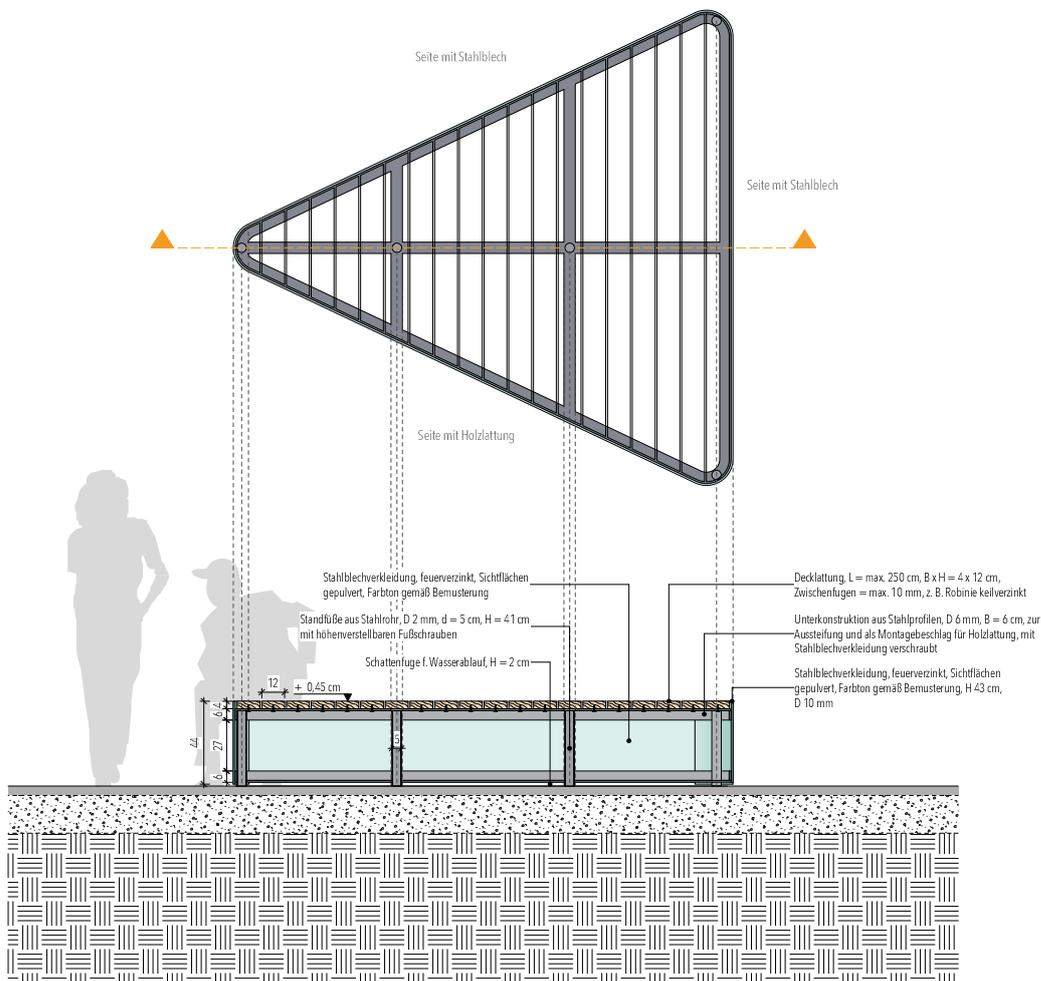


**LSD.01 Höhenverstellbare Standfüße**  
Schnittansicht und Aufsicht



**LSD.01 Sitzdeck**  
Holzlattung  
3D-Ansicht

**LSD.01 Sitzdeck**  
Unterkonstruktion + Stahlblechverkleidung  
3D-Ansicht



**LSD.01 Sitzdeck**  
Schnittansicht

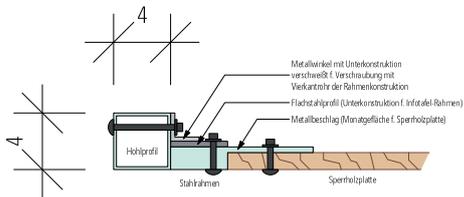
# Werkplanung Infotafel Stadthistorie

## Unterkonstruktion mit Stahlrahmen und Sperrholzplatten

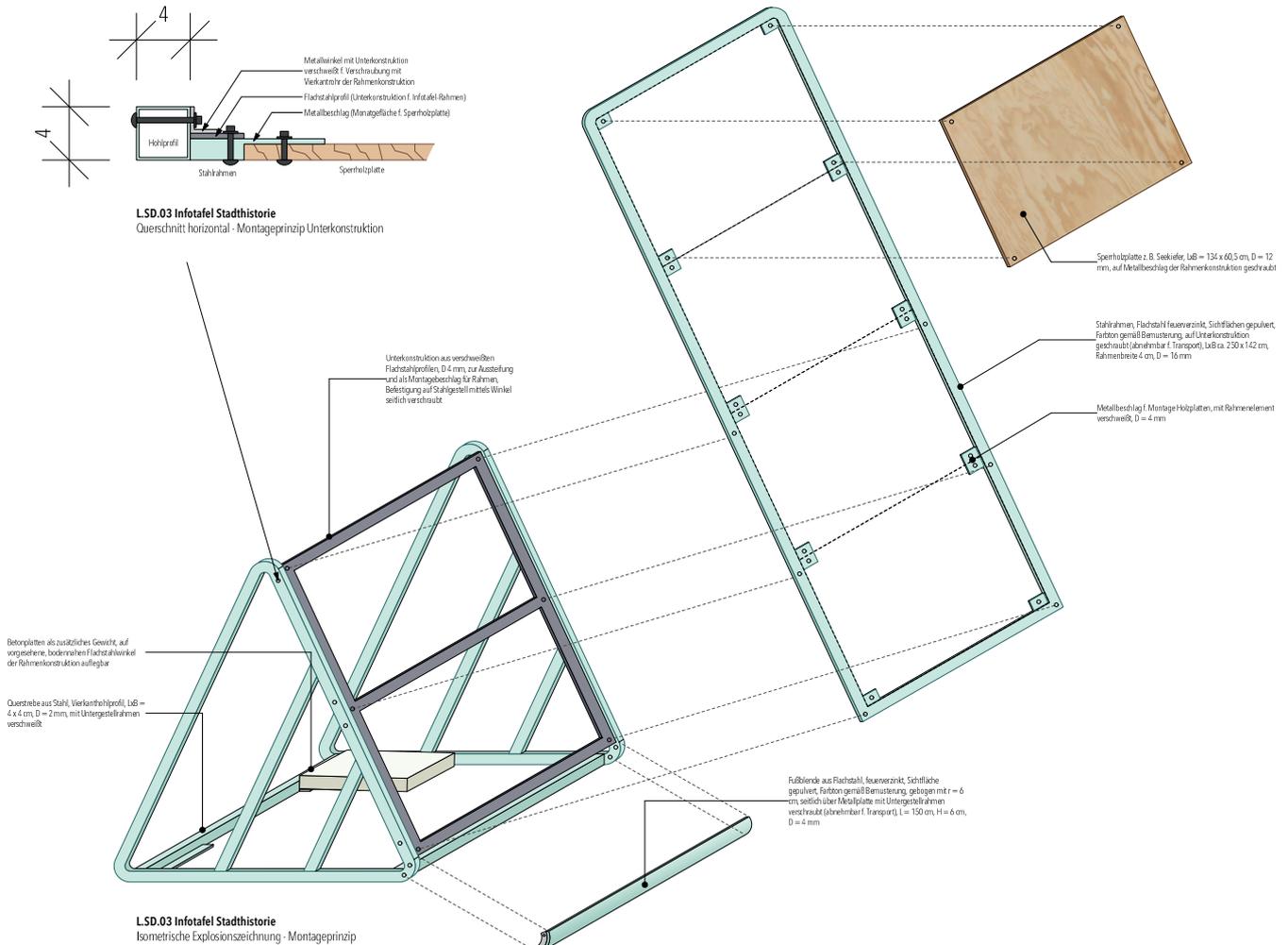
**LSD.03 Infotafel Stadthistorie**  
Anwendungsprinzip Dommauer



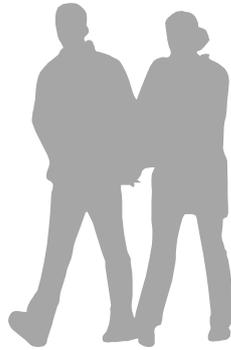
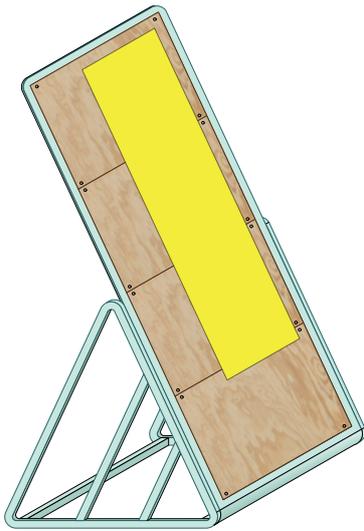
0 20 40 60 80 100 cm



**LSD.03 Infotafel Stadthistorie**  
Querschnitt horizontal - Montageprinzip Unterkonstruktion

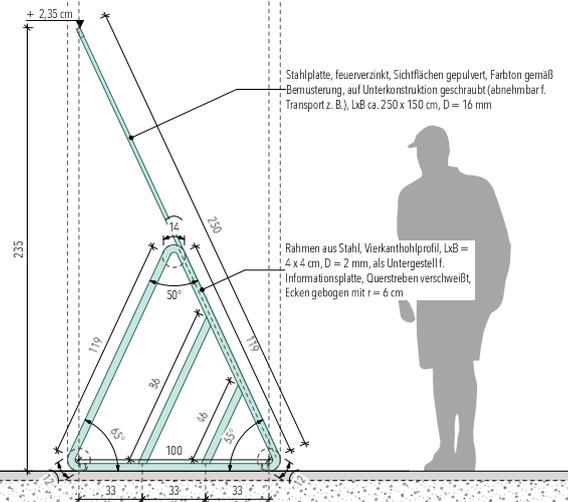
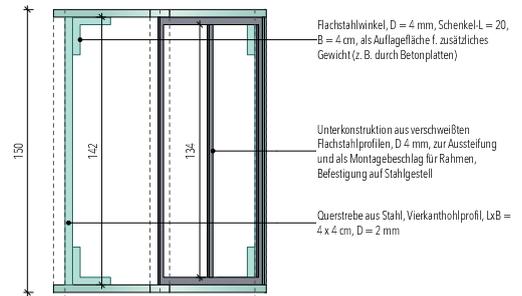


**LSD.03 Infotafel Stadthistorie**  
Isometrische Explosionszeichnung - Montageprinzip

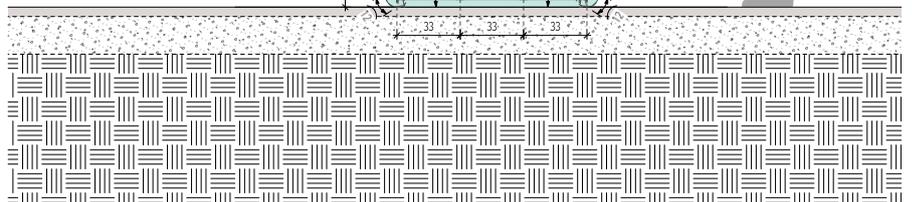


**L.SD.03 Infotafel Stadthistorie**  
Isometrische Gesamtansicht

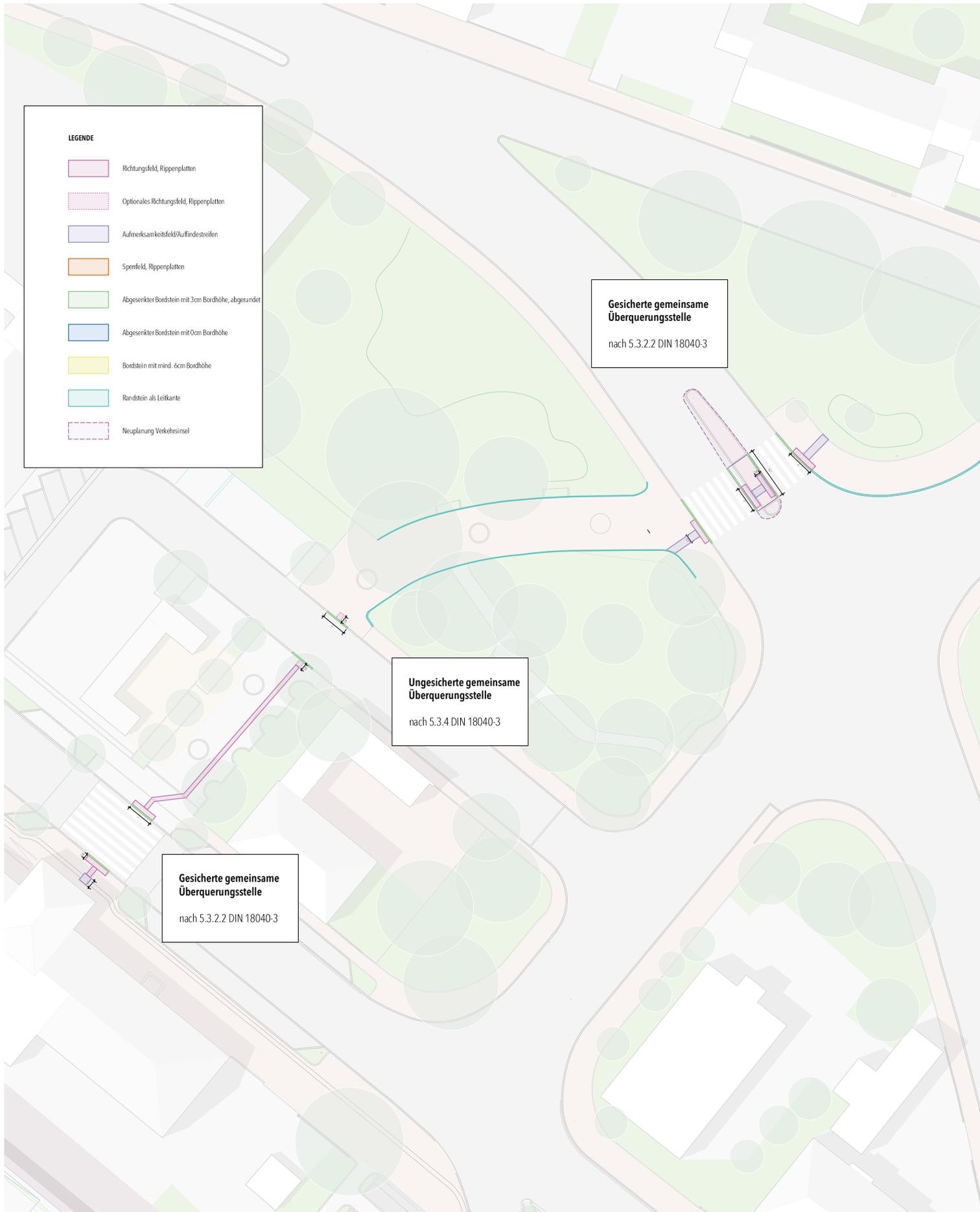
**L.SD.03 Infotafel Stadthistorie**  
Aufsicht Unterkonstruktion



**L.SD.03 Infotafel Stadthistorie**  
Schnittansicht



# Werkplanung Taktiles Leitsystem





# Erfolgte Abstimmungen

## **Präsentation der Ergebnisse und erfolgte Abstimmungen**

Die Zwischenergebnisse wurden an folgenden Daten im Innenstadtbeirat präsentiert. Der Rücklauf aus dem Gremium wurde soweit möglich im weiteren Planungsablauf berücksichtigt:

- \* 07.02.2023
- \* 31.05.2022
- \* 29.03.2022

## **Produktion der Mustermöbel**

Am 29.03.2023 wurde die vorliegende Studie im Ausschuss für Planen, Bauen und Umwelt vorgestellt und einstimmig beschlossen.

Im Februar 2023 erfolgte eine beschränkte Ausschreibung mit sieben ausgewählten Metallbauunternehmen für das Mustermöbel. Den Zuschlag erhielt die Firma Nowack Metallbau e.K. aus 84434 Burg-harting/Kirchberg.



# Impressum

## Herausgeberin

Stadt Freising  
Obere Hauptstraße 2  
85354 Freising

## Entwurfsverfasser

HinnenthalSchaar  
Landschaftsarchitekten GmbH  
Franziskanerstr. 14  
81669 München

## Projektsteuerung

Brigitte Mößner  
Amt für Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz  
Amtsgerichtsgasse 1  
85354 Freising

## Projektleitung

Michael Schulze  
Amt für Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz  
Amtsgerichtsgasse 1  
85354 Freising



EUROPÄISCHE UNION

**EUROPÄISCHER FONDS  
FÜR REGIONALE ENTWICKLUNG**  
als Teil der Reaktion der Union auf die  
COVID-19-Pandemie finanziert

**REACT-EU**



Dieses Projekt wird vom Freistaat Bayern  
und der Europäischen Union  
aus Mitteln des Europäischen Fonds  
für regionale Entwicklung (EFRE)  
als Teil der Reaktion der Union  
auf die COVID-19-Pandemie finanziert.

**REACT-EU**