

**Niederschrift**  
**über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (28.) vom 25. Mai 2022**

---

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

1. Entwicklung Altstadt West
  - a) Ein- und Ausstiegshalt für Touristenbusse an der Johannisstraße
  - b) Fahrradfreundliche Umgestaltung der Karlwirtkreuzung
  - c) Aufgang und Platzbereich am Lindenkeller- Beschluss
2. Aktualisierung des Klimaschutzkonzepts (Maßnahme 6 der Klima-Offensive)  
- Beschluss
3. Berichte und Anfragen
  - 3.1 Umwelttag 2022
  - 3.2 Ehem. Standortübungsplatz Pettenbrunn  
- Exkursion am 03.06.2022

TOP 2 wird vorgezogen.

**TOP 2      Aktualisierung des Klimaschutzkonzepts (Maßnahme 6 der  
Klimaaoffensive)**  
**- Beschluss**  
**Anwesend: 13**

Die Stadt Freising verfolgt seit dem Beschluss des Integrierten Klimaschutzkonzeptes 2013 das Ziel einer klimagerechten und energieeffizienten Stadt. Es wurden umfangreiche Ziele zur CO<sub>2</sub>-Reduktion und zum Einsatz Erneuerbarer Energien verabschiedet, die mit der Freisinger Resolution zum Klimawandel 2020 und der Freisinger Klima-Offensive bekräftigt wurden. Gemeinsam mit dem Landkreis Freising wird das Ziel verfolgt bis 2035 unabhängig von fossilen Energieträgern zu werden. Zur Zielerreichung der im Klimaschutzkonzept verankerten Ziele gehören daher wichtige Schritte, wie eine Bilanzierung der Treibhausgasemissionen, der massive Ausbau

**Niederschrift**  
**über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (28.) vom 25. Mai 2022**

---

der erneuerbaren Energien, Energieeinsparmaßnahmen und eine nachhaltige Wärmeversorgung. Allerdings wurde das integrierte Klimaschutzkonzept der Stadt Freising noch auf Grundlage älterer Szenarien und Anforderungen an den Klimaschutz verfasst. Da sich die Rahmenbedingungen und aktuellen Zielsetzungen verändert haben, bedarf es einer entsprechenden Aktualisierung. Maßnahme 6 der 2020 im Stadtrat beschlossenen Freisinger Klima-Offensive, beschreibt die Aktualisierung des integrierten Klimaschutzkonzeptes. Mit der Umsetzung dieser Maßnahme soll das integrierte Klimaschutzkonzept von 2013 aktualisiert werden und entscheidende Schritte und Handlungsfelder analysiert werden, um das Ziel 2035 zu erreichen.

Mit der Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld (Kommunalrichtlinie) wird diese Aktualisierung des Klimaschutzkonzeptes als ein „integriertes Vorreiterkonzept“ definiert.

*„Gefördert wird die Erstellung eines integrierten Vorreiterkonzeptes im Bereich Klimaschutz, mit dem ein Antragsteller seine Klimaschutzstrategie und -maßnahmen aktualisiert, konkretisiert und ambitionierter gestaltet. Ziel des integrierten Vorreiterkonzeptes ist die Erreichung der Treibhausgasneutralität bis zum Jahr 2040.“*

Für das Vorreiterkonzept können sich ausschließlich Kommunen bewerben, die bereits ein Klimaschutzkonzept erarbeitet haben, welches vor dem 31.12.2016 fertig gestellt wurde, was für die Stadt Freising zutrifft. Außerdem wird das Vorreiterkonzept nicht mit weiteren Personalstellen gefördert, sondern ausschließlich durch externe Unterstützungsleistungen.

Erfahrungsgemäß ist mit Kosten von rund 60 000 Euro zu rechnen, wobei die Förderung für die Stadt Freising 50 % beträgt. Der Bewilligungszeitraum beträgt in der Regel zwölf Monate. Förderfähige Maßnahmen sind beispielsweise der Einsatz fachkundiger externer Dienstleister zur Erstellung des Klimaschutzkonzeptes, die Organisation und Durchführung der Akteur\*innenbeteiligung sowie die begleitende Öffentlichkeitsarbeit.

Für die Umsetzung des ambitionierten Vorreiterkonzeptes ist der Zusammenschluss aus mind. drei Verwaltungseinheiten mit hoher Relevanz für den Klimaschutz (z.B.

**Niederschrift**  
**über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (28.) vom 25. Mai 2022**

---

Hochbauamt) zu einem Arbeitskreis zu empfehlen. Dieser sollte vor der Bearbeitung und Antragstellung gebildet werden und im Idealfall sollten hier auch verwaltungsexterne relevante Akteure einbezogen (z.B. Agendagruppe Energie- und Klimaschutz, kommunale Unternehmen, Umweltverbände) werden.

Ziel des integrierten Vorreiterkonzepts ist die Erreichung der Treibhausgasneutralität bis zum Jahr 2040. Dahingegen hat die Stadt Freising das ambitionierte Ziel der Treibhausgasneutralität bis 2035 beschlossen. Der Maßnahmenplan für das integrierte Vorreiterkonzept zum Klimaschutz in Freising soll daher folgende Handlungsfelder schwerpunktmäßig behandeln:

- CO<sub>2</sub>-Bilanzierung Stadt Freising
- Treibhausgas-Neutralität bis 2035
- Ausbaupotential erneuerbarer Energien zur Stromerzeugung zur Umsetzung des Ziels 100% erneuerbare Energien bis 2035
- Aktualisierung Energieeinsparpotenzial
- Interkommunale Zusammenarbeit im LK zum Ausbau erneuerbarer Energien
- Maßnahmenkatalog: ergänzend zum Klimaschutzkonzept und den Maßnahmen aus der Klima-Offensive; regelmäßige Anpassung der Maßnahmen
- Maßnahmen-Monitoring
- Definition von Meilensteinen
- Klimaneutrale Kommunalverwaltung 2030

Mit der Maßnahme 6 der Klima-Offensive wurde die Aktualisierung des integrierten Klimaschutzgesetzes beschlossen. Die neu gestaltete und erweiterte Kommunalrichtlinie bietet mit dem integrierten Vorreiterkonzept im Bereich Klimaschutz die Möglichkeit, dass die aktuellen großen Potenziale zur Einsparung von Treibhausgasemissionen auf kommunaler Ebene identifiziert und ausgeschöpft werden. Dazu werden Szenarien und Potenzialanalysen sowie eine aktuelle CO<sub>2</sub>-Bilanzierung durchgeführt. Die Umsetzung der daraus abgeleiteten Maßnahmen soll zur Erreichung der THG-Neutralität bis 2035 führen.

**Niederschrift**  
**über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (28.) vom 25. Mai 2022**

---

**Beschluss-Nr. 213/28a**

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

Die Verwaltung wird beauftragt, das integrierte Klimaschutzkonzept zu aktualisieren. Die entsprechende Förderung soll bei der Zukunft – Umwelt – Gesellschaft (ZUG) gGmbH (ehemals Projektträger Jülich) als integriertes Vorreiterkonzept der Kommunalrichtlinie 2022 beantragt werden.

**TOP 1                      Entwicklung Altstadt West**

**a) Ein- und Ausstiegshalt für Touristenbusse an der Johannisstraße**

**b) Fahrradfreundliche Umgestaltung der Karlwirtkreuzung**

**c) Aufgang und Platzbereich am Lindenkeller**

**- Beschluss**

**Anwesend: 13**

Bereits im Integrierten Innenstadt-Entwicklungskonzept (ISEK) aus dem Jahr 2011 wurde die Bedeutung des westlichen Altstadteneingangs an der Karlwirt-Kreuzung hervorgehoben. Hier wurden u.a. die Maßnahmen M7 (Ein- und Ausstiegshalt Touristenbusse) und M9 (Parkierungsanlage westliche Altstadt) verortet. Mit der absehbaren Fertigstellung der Oberflächen in der Oberen Hauptstraße (BA2) besteht nun die Möglichkeit, existierende städtebauliche Missstände zu verbessern.

Die Stadtverwaltung beplant daher das Areal am westlichen Rand der Altstadt mit unterschiedlichen Projekten. Ziel soll eine Aufwertung des Gebiets sein, welches unterschiedliche Zielgruppen anspricht. Eine Gestaltung des Johannisparks inklusive Touristenbushaltestelle wird dabei ebenso betrachtet wie eine fahrradfreundliche Umgestaltung der Karlwirtkreuzung mit den anliegenden Straßen und eine Aufwertung des Aufgangs zum Lindenkeller.

**Niederschrift**  
**über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (28.) vom 25. Mai 2022**

---

Aufgrund ihrer räumlichen Nähe sowie den Abhängigkeiten der Maßnahmen untereinander sollen diese 3 Projekte im Sinne der Stadtplanung im Folgenden ganzheitlich und integriert dargestellt werden.

**Teil a) Ein- und Ausstiegshalt für Touristenbusse an der Johannisstraße**

Erfolgte Planungen und Abstimmungen

Am 11. November 2020 wurde dem Ausschuss für Planen, Bauen und Umwelt eine Variantenuntersuchung zu Alternativstandorten für die Touristenbushaltestelle an der Johannisstraße vorgestellt.

Dabei wurde folgender Beschluss gefasst: *„Der bisher vorgeschlagene Standort für den Touristenhalt an der Johannisstraße wird bestätigt. Soweit möglich werden die Anregungen der Bürger in die weitere Planung integriert. Dabei soll der Ort des „Willkommens“ zurückhaltend und naturverträglich gestaltet werden. Eine zeitnahe Umsetzung nach Rückbau der Baustelleneinrichtung wird angestrebt. Der Entwurf soll dem Ausschuss für Planen, Bauen und Umwelt erneut zur Abstimmung vorgelegt werden.“*

Auf Basis des Beschlusses wurde vom beauftragten Landschaftsarchitekturbüro eine reduzierte Variante entwickelt, welche die ÖPNV-Haltestelle auf der bestehenden Fahrbahn der Johannisstraße und eine Haltestelle für Touristenbusse in einer neuen, separaten Bushaltebucht vorsieht. Ziel ist es, die versiegelten Flächen weiter zu reduzieren und die Freiraumqualitäten sowie die öffentlichen Grünstrukturen zu verbessern. Diese Variante wurde am 29. September 2021 mit Vertretern der unterschiedlichen verkehrlichen Belange (Freisinger Stadtwerke, Ordnungsamt, Amt für Tiefbauplanung, Polizei und Stadtplanungsamt) abgestimmt.

Zudem wurden durch das Büro PVT (Planungsbüro für Verkehrstechnik Essen GmbH) die Auswirkungen der verkürzten Linksabbiegerspur (Richtung Vötting) auf die Leistungsfähigkeit der Karlwirt-Kreuzung untersucht. Dabei wurde festgestellt, dass die Verkürzung keine relevanten Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit der

**Niederschrift**  
**über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (28.) vom 25. Mai 2022**

---

Kreuzung hat.

Der aktuelle Planstand ist durch folgende Punkte charakterisiert:

- Hintereinander angeordnete Haltestellen: nördlich gelegen ist die Haltestelle für Touristenbusse in einer separaten Bushaldebucht. Südlich davon, auf der bestehenden Fahrbahn der Johannisstraße, ist die Haltemöglichkeit für Busse des ÖPNV. Hierzu wird der bestehende Linksabbieger Richtung Vötting um ca. 40 m verkürzt.
- Auf der östlichen Seite der Johannisstraße schließt daran eine Baumreihe an, die an den Ein- und Ausstiegsbereichen der beiden Haltestellen unterbrochen ist und somit einen geschützten Bereich für die ankommenden und wartenden Gäste definiert.
- Parallel dazu verläuft in Nord-Süd-Richtung ein gemeinsamer Geh- und Radweg, der sich im Norden in einen getrennten Geh- und Radweg aufteilt.
- Als Einfassung des Parkbereichs dient eine kleine Sitzmauer, die auch den bestehenden Höhenunterschied abfängt, sowie eine Staudenbepflanzung
- Die Toilettenanlage wird am jetzigen Standort realisiert.
- Der nördliche Teil des Johannisparks ist extensiv gestaltet, die bestehende Grünstrukturen bleiben erhalten.
- Die Wegführung orientiert sich an bestehenden Wegeverbindungen.
- Der südliche Teil des Johannisparks wird intensiver begrünt. Hier wird die gewünschte Brunnenanlage positioniert.
- Zudem soll hier eine Brücke über die Wörthmoosach neue Wegeverbindungen ermöglichen. Diese neue Brücke ist bereits Bestandteil des Bebauungsplans Nr. 55. Es wird darauf hingewiesen, dass die dargestellte Brücke in den Planungen ausschließlich bzgl. Ihrer Positionierung berücksichtigt wurde. Gestalterisch soll sich die Brücke an die Bestandsbrücke am Wörth orientieren. Die fachlichen Abstimmungen mit dem Wasserwirtschaftsamt München und dem

**Niederschrift**  
**über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (28.) vom 25. Mai 2022**

---

Landratsamt Freising sowie die Beauftragung der entsprechenden Fachplaner erfolgen in der nächsten Planungsphase.

Weiteres Vorgehen

Für die weitere Projektentwicklung sind folgende Schritte vorgesehen:

- Beauftragung der erforderlichen Fachplaner und Gutachter (Fachplaner und Statiker Brücke, falls erforderlich Fachplaner Hydraulische Modellierung, Fachplaner Brunnenanlage, Bodengutachter, HLS- und Elektroplanung WC-Anlage, ggf. SAP) ab Sommer 2022
- Fachliche Abstimmung zum Genehmigungsverfahren, insb. mit dem Wasserwirtschaftsamt München und dem Landratsamt Freising ab Sommer 2022
- Projektbeschluss ca. Frühjahr 2023
- Ausschreibung Bauleistung ca. Herbst 2023
- Realisierung ca. Frühjahr bis Sommer 2024

Kosten / Haushaltsmittel

Auf Grundlage des derzeitigen Planstands wurde nach DIN 276 eine Kostenschätzung erstellt, die folgende Bauleistungen beinhaltet:

- Herstellen der Oberflächen (Wege und Straßen)
- Neue Brückenanlage
- Technische Einrichtungen der WC-Anlage und des Brunnens
- Freiflächen inkl. Vegetationsflächen und Einbauten

Es ist ein Ziel der Stadt Freising, die ohnehin erforderlichen Wiederherstellungsarbeiten und somit auch die Wiederherstellungskosten für die Baustelleneinrichtungsfläche mit der Planung des Johannisparks abzugleichen, um die Sowieso-Kosten bestmöglich einzusetzen und Doppelkosten zu vermeiden.

Zum Zeitpunkt der Erstellung der Kostenermittlung lag noch kein Bodengutachten vor.

**Niederschrift**  
**über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (28.) vom 25. Mai 2022**

---

Für die Touristenbusbushaltestelle samt Johannispark ergeben sich so reine Baukosten in Höhe von (brutto): ca. 860.000 €.

Dazu müssen Nebenkosten in Höhe von ca. 25 % der Baukosten d.h. ca. 215.000 € (brutto) berücksichtigt werden, die folgende Leistungen abdecken:

- Planung und Überwachung der Bauumsetzung für Frei- und Verkehrsanlagen
- Fachplaner und Statiker Brücke
- falls erforderlich Fachplaner Hydraulische Modellierung
- Fachplaner Brunnenanlage
- HLS- und Elektroplanung WC-Anlage
- ggf. SAP
- Leistungen für die Spartenkoordination
- Baugrunduntersuchungen
- anteilige Kosten der Materialbemusterungen
- Sicherheits- und Gesundheitskoordination

Es ergeben sich nach derzeitigem Stand Gesamtprojektkosten in Höhe von ca. 1.075.000 € (brutto).

#### Refinanzierung

#### Städtebauförderung

Die Regierung von Oberbayern hat das Projekt der Touristenbushaltestelle mit Johannispark als grundsätzlich förderfähig eingestuft. Der maximale Fördersatz der Städtebauförderung könnte bis zu 60% der förderfähigen Kosten betragen.



**Niederschrift**  
**über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (28.) vom 25. Mai 2022**

---

Zuwendungen nach dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz  
(BayGVFG)

Die Stadt Freising beabsichtigt, für die neue Bushaltestelle Zuwendungen nach dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (BayGVFG) zu beantragen.

**Teil b) Fahrradfreundliche Umgestaltung der Karlwirtkreuzung**

Bestand

Die Karlwirtkreuzung verbindet mit der Vöttinger Straße, Wippenhauser Straße und Johannisstraße drei Straßen des Hauptnetzes für den Radverkehr aus dem Mobilitätskonzept „nachhaltig.mobil“ mit der Innenstadt. Die Kreuzung ist entsprechend von herausragender Bedeutung für den Radverkehr als Verbindung zwischen Schulzentrum im Norden, Bahnhof im Süden sowie Campus im Westen.

Im Bestand weisen alle Zufahrten in weiten Teilen keine Radverkehrsinfrastruktur auf, welche den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) entsprechen. Aufgrund der geringen Breite des Verkehrsraums können die vorhandenen Gehwege nicht verbreitert werden. Eine Möglichkeit Raum für Radverkehrsinfrastruktur auf der Fahrbahn (z.B. Schutzstreifen / Radfahrstreifen) zu schaffen, kann darin bestehen, Fahrspuren des MIV entfallen zu lassen.

Aufgrund der Erneuerung der Innenstadt und dem Ziel den Motorisierten Individualverkehr (MIV) in der Innenstadt zu verringern soll dabei die Einfahrt für den MIV in die Innenstadt nicht mehr möglich sein (Eine Ausfahrt ist weiterhin denkbar).

Der dadurch mögliche Entfall der Linksabbiegerspur von der Wippenhauser Straße in die Obere Hauptstraße sowie von der Geradeausspur von der Vöttinger Straße in die Obere Hauptstraße bringt zwei Vorteile mit sich: Erstens wird es unattraktiver für den MIV die Innenstadt insgesamt zu nutzen und zweitens ermöglicht der Entfall der Spuren Raum für Radverkehrsanlagen. Das Einfahren in die Innenstadt für den ÖPNV sowie den Radverkehr bleibt gestattet. Im Folgenden sollen die dadurch entstehenden Möglichkeiten vorgestellt werden:

**Niederschrift**  
**über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (28.) vom 25. Mai 2022**

---

Bei dieser Betrachtung darf auch die Eröffnung der Westtangente nicht vergessen werden, deren Ziel es ist, den Durchgangsverkehr um die Innenstadt in die umliegenden Straßen hinaus zu verlagern.

Anpassungen

*Wippenhauser Straße*

Durch den Entfall des Linksabbiegers in die Obere Hauptstraße sind beidseitige Radverkehrsanlagen möglich.

An der Zufahrt zur Kreuzung, welche momentan über zwei Ampeln verfügt, um eine Ausfahrt aus dem Grundstück Wippenhauser Straße 1 zu gewährleisten, soll an der Vorampel ein aufgeweiteter Radaufstellbereich angebracht werden (ähnlich z.B. Kreuzung Kammergasse / Prinz-Ludwig-Straße oder Ismaninger Straße / Korbinianbrücke), um es linksabbiegenden Radfahrer\*innen zu ermöglichen sich vor den Kfz-Verkehr einzuordnen und eine gute Sichtbeziehung herzustellen. Des Weiteren soll in der Kreuzung ein Aufstellbereich für Linksabbiegende Radfahrer\*innen geschaffen werden.

Der momentan provisorisch aufgetragene Schutzstreifen auf der östlichen Seite (stadtauswärts) kann dauerhaft eingefräst werden. Der Schutzstreifen auf der östlichen Seite kann bis auf Höhe der AOK verlängert werden.

Auf der westlichen Seite kann bis auf Höhe des momentan vorhandenen Linksabbiegers in die Schönmetzlerstraße ein Radfahrstreifen angeordnet werden. Im Bereich zwischen Kreuzung und Schönmetzlerstraße wird somit Richtung Kreuzung ein 1,85 m breiter Radfahrstreifen und Richtung Kammergasse ein 1,50 m Schutzstreifen angeordnet.

Der vorhandene Linksabbieger soll durch einen verkappten Linksabbieger ersetzt werden. Dabei wird keine markierte Trennung zwischen geradeausfahrendem Verkehr und Linksabbiegern umgesetzt. Die Breite der Fläche liegt bei 5,20 m zzgl. des östlichen Schutzstreifens mit einer Breite von 1,50 m. Gemäß der RAST 06 wird bei

**Niederschrift**  
**über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (28.) vom 25. Mai 2022**

---

eingeschränkter Flächenverfügbarkeit und einer Stärke des Linksabbiegers zwischen 20 – 50 Fz/h bei einem Hauptstrom von 600 Fz/h eine Breite des Aufstellbereichs auch unter 5,50 m für möglich gehalten. Nachdem auch der Schutzstreifen zur Verfügung steht, erscheint die Breite ausreichend. Der Schwerlastverkehr ist mit ca. 3 % relativ gering, wodurch eine Mitnutzung des Schutzstreifens nur in Ausnahmefällen nötig sein wird.

Durch diese Maßnahme lässt sich ein Schutzstreifen auf der westlichen Seite der Wippenhauser Straße ab Ende des Radfahrstreifens bis ca. Höhe Kammergasse umsetzen. Im Bereich zwischen Schönmetzlerstraße gibt es folglich beidseitig Schutzstreifen mit einer Breite von 1,50 m und einer Restfahrbahnbreite von 4,50 m (Begegnung Pkw-Pkw möglich) sowie einen 3,00 m breiten Rechtsabbieger in die Kammergasse.

#### *Vöttinger Straße*

In der Vöttinger Straße befindet sich im Bestand ein Schutzstreifen in Richtung Kreuzung sowie ein aufgeweiteter Radaufstellbereich (ARAS). Für den MIV stehen eine Geradeausspur und eine Linksabbiegerspur zu Verfügung. Durch den Entfall der Geradeausspur in Richtung Innenstadt ist es möglich den Schutzstreifen, welcher momentan erst auf Höhe der Vöttinger Straße 4 beginnt, bis zur Kreuzung zu verlängern.

Der ARAS für den Radverkehr soll erhalten bleiben.

#### *Johannisstraße*

Durch das Einfahrtsverbot für den MIV in die Obere Hauptstraße ergibt sich kein Spielraum für mehr Radverkehrsanlagen, jedoch wird durch die Planung der Touristenbushaltestelle der momentan bestehende Gehweg verbreitert und für den Radverkehr attraktiver. Momentan nutzen aufgrund der subjektiv unsicheren Situation für Radfahrer\*innen, die von Süden (Bahnhof) Richtung Westen (Campus) fahren wollen, an der Johannisstraße häufig der Veitsmüllerweg genutzt. Die unübersichtliche Verkehrsführung aufgrund der nahen Kreuzung sowie der Vielzahl an zu überquerenden Fahrspuren (Rechtsabbieger / Schutzstreifen / Geradeausspur / Linksabbieger /

**Niederschrift**  
**über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (28.) vom 25. Mai 2022**

---

Spur von der Kreuzung kommend) führt jedoch zu immer wieder schwierigen Situationen. Es sollte daher das Ziel sein eine möglichst sichere Alternativverbindung an der Karlwirtkreuzung zu schaffen.

Da in der Wippenhauser Straße sowie Vöttinger Straße der Radverkehr auf der Straße fährt (Schutzstreifen oder Radfahrstreifen) muss der auf dem Gehweg geführte Radverkehr ebenfalls sicher auf die Fahrbahn geleitet werden.

Eine Möglichkeit ist eine Fahrradschleuse nach der ERA. Dabei wird eine Vorampel inkl. Fahrradampel vor einer bestehenden Ampel aufgestellt. Sollte die Schaltung der Ampel für den Kfz-Verkehr auf Rot sein (Fahrzeit für die Vöttinger Straße und Obere Hauptstraße), ist die Radfahrerampel auf Grün geschaltet. Der Radverkehr kann sich somit geschützt vom Kfz-Verkehr in den Bereich zwischen den beiden Ampeln einordnen. Nach einiger Zeit schaltet die Radfahrerampel auf Rot um und verhindert ein weiteres Einfahren in den Schleusenbereich. Anschließend schalten beide Ampeln für den Kfz-Verkehr auf Grün um. Der Kfz-Verkehr hat somit den Radverkehr direkt vor sich und gute Sichtbeziehungen sind hergestellt.

Diese Radwegeführung ermöglicht ein sicheres Einbiegen für den Linksverkehr, verlangsamt jedoch den Geradeausverkehr sowie ggfs. Radverkehr, welcher nach rechts in die Obere Hauptstraße einfahren möchte, da diese ebenfalls an der Radfahrerampel halten müssen. Eine Möglichkeit für eine Beschleunigung des Radverkehrs ist die Anordnung eines Grünpfeils für den Radverkehr an der Hauptampel, wodurch rechtsabbiegende Radfahrer\*innen auch bei Rot in die Innenstadt abbiegen können.

#### Verkehrssimulation

Um die Leistungsfähigkeit der vorgestellten Planung zu beurteilen, wurde das Büro PVT beauftragt mittels einer Mikrosimulation die Auswirkungen der einzelnen Maßnahmen abzuschätzen.

#### Umsetzung

**Niederschrift**  
**über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (28.) vom 25. Mai 2022**

---

Nach Rücksprache mit Amt 64 – Straßen und Brückenbau – ist die Fahrbahndecke in der Wippenhauser Straße sowie der Kreuzungsbereich mit Verweis auf die Straßenzustandserfassung aus dem Jahr 2020 dringend sanierungsbedürftig. Gleichzeitig muss von den Freisinger Stadtwerken nach der bereits erfolgten Umsetzung der Fernwärmeleitungen in der Wippenhauser Straße noch die Fahrbahndecke ordnungsgemäß wiederhergestellt werden.

Es ist dementsprechend naheliegend die Erneuerung der Asphaltdecke gemeinsam mit der fahrradfreundlichen Umgestaltung durchzuführen. Eine Umsetzung der Maßnahmen an der Vöttinger Straße und Wippenhauser Straße sind dementsprechend im Jahr 2022 möglich.

Die Radverkehrsführung entlang der Johannisstraße sollen im Zuge der Planungen zum Touristenbus weiter auf Grundlage der vorgestellten Planung fortgeführt werden.

#### Kosten

Die geschätzten Kosten für die Umsetzung der gesamten Maßnahmen inklusive Sanierung der Fahrbahndecke, farbige Markierung sowie Neuprogrammierung der Lichtsignalanlage liegen bei ca. 370.000 €.

Für die Finanzierung schlägt die Stadtverwaltung vor, die HH-Stelle für die Generalanierung der Verkehrsflächen (1.6154.9505) zu verwenden.

#### **Teil c) Aufgang und Platzbereich am Lindenkeller**

Im räumlichen Zusammenhang der Gesamtmaßnahme befindet sich der Aufgang zum Lindenkeller. Dieser Platzbereich soll eine Aufwertung erfahren. Zu Beginn des 19. Jahrhunderts wurden in den westlichen Ausläufern des Weihenstephaner Berges, damals Veitsberg genannt, Eiskeller für den Brauprozess der Märzenbiere angelegt. Seit nunmehr fast 200 Jahren existiert ein Sommerausschank auf diesem Berg. Der sogenannte Lindenkeller mit angegliedertem Stadtcafe, Eishaus, Oberhaus, Un-

**Niederschrift**  
**über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (28.) vom 25. Mai 2022**

---

terhaus, Jagdstube und Stadtgarten ist ein wichtiger Treffpunkt und kultureller Hotspot für die Freisinger. Als die Stadt Freising Mitte der 1950er Jahre die Johannisstraße als Teil des Altstadtrings anlegen ließ und die Vöttinger Straße durch Abbruch mehrerer Anwesen unterhalb des „Veitsbergs“ aufgeweitet wurde, gerieten über Jahrhunderte gewachsene städtebauliche Zusammenhänge durcheinander. Die Bedürfnisse nichtmotorisierter Verkehrsteilnehmer spielen – in wörtlichem Sinn – lediglich am Rande eine Rolle. Das Vorfeld des Lindenkellers bietet somit im jetzigen Zustand, von den Konzepten der „autogerechten Stadt“ geprägt, wenig Aufenthaltsqualität und ist von Verkehr, Parkplätzen und Erschließung dominiert.

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 REACTEU sollen zudem einen substanziellen Beitrag zu den europäischen Klimaschutzzielen leisten.

Die Stadt Freising wurde mit einem Maßnahmenbündel aus acht Maßnahmen ausgewählt, die innerhalb des bestehenden Sanierungsgebietes II Altstadt (Altstadt und Domberg Freising mit den frühen Siedlungserweiterungen) umgesetzt werden.

Durch die Fördermöglichkeit mit Mitteln aus dem REACT-EU Programm und vor dem Hintergrund der aktuellen Entwicklungen in der Stadtplanung, der Art wie zukünftige Mobilität aussehen kann und der Diskussion um die Nutzung und Neuinterpretation des öffentlichen Raums, bietet sich die Gelegenheit, das Umfeld des historischen Lindenkellers neu zu denken und neu zu gestalten. Für den „Platzbereich an der Karlwirtskreuzung“ wird in einem ersten Schritt ein hochwertiges Gestaltungskonzept entwickelt, das die Wahrnehmbarkeit und Aufenthaltsqualität des Platzes erhöht und die Verbindung des öffentlichen Raums vom unteren Platzbereich nach oben zum kulturellen Hotspot Linden Keller stärkt. Es werden die benötigten Wegbeziehungen der fahrradfreundlichen Umgestaltung der Karlwirtskreuzung sowie die öffentlichen Bushaltestellen an der Johannisstraße integriert und die Bewegungsströme neu gelenkt. Hierbei sollen neben Belagsarbeiten, der Entwicklung von einladendem Mobi-

**Niederschrift**  
**über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (28.) vom 25. Mai 2022**

---

liar, der Umorganisation der Stellplätze und die Umsetzung eines Lichtkonzeptes, klimagerechte und klimaangepasste Planungselemente enthalten sein. Die Umsetzung der Planung ist somit als wichtige Initialzündung zu verstehen, welche die Potentiale und Entwicklungsmöglichkeiten dieses Ortes aufzeigt und zu weiteren -in der Zukunft liegenden Schritten-, wie einer kompletten Umgestaltung der Verkehrserschließung der Karlwirts Kreuzung anregt.

Stand der Planung: Vorentwurf

Seit April 2022 ist das Planungsbüro „Gute3 Landschaftsarchitektur“, Freising mit den Planungsleistungen beauftragt. Der Präsentation ist ein Vorabzug der Vorentwurfsplanung zum Platzbereich beigelegt.

Herr Rüger weist darauf hin, dass mit sehr viel Bestandsmaterial (z.B. Granitsteine mit unterschiedlichen Körnungen und Größen) aus Lagerbeständen des städtischen Bauhofs, aus Zeitdruck, Kostengründen und dem Aspekt der Nachhaltigkeit, gearbeitet wird.

Zeitlicher Horizont:

Die einzelnen Maßnahmen aus dem Förderprogramm REACT-EU müssen im ersten Quartal 2023 abgeschlossen sein um im zweiten Quartal 2023 die Abrechnung und den Verwendungsnachweis fristgerecht führen zu können.

- Die Fertigstellung des Entwurfs ist für Juni 2022 angestrebt.
- Ein (Teil-)Abschluss der Ausführungsplanung ist für Herbst 2022 angestrebt.
- Ein Teilbaubeginn ist für den Herbst 2022 vorgesehen.

Aufgrund des engen Zeitplanes sind für die Durchführung von Teilleistungen der städtische Bauhof und die Stadtgärtnerei vorgesehen.

**Niederschrift**  
**über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (28.) vom 25. Mai 2022**

---

### **Lichtkonzept**

Im November 2017 wurde ein Stadtratsantrag zur künstlerischen Aufwertung des Aufgangs zum Lindenkeller gestellt. Das Projekt wurde im Ausschuss für Planen, Bauen und Umwelt zuletzt am 07.07.2021 behandelt. Im Zuge der Bearbeitung des Antrags haben sich 4 Handlungsschwerpunkte bzw. Maßnahmen herausgestellt, welche diesen Ort aufwerten sollen:

- M1: Nutzen von (künstlerischen) Lichtinstallationen zur Gestaltung des Aufgangs
- M2: Nutzen der am Aufgang gelegenen Trafowand als Attraktor
- M3: Schaffung von besseren (Sicht)Beziehungen zwischen „oben“ und „unten“, sowie zwischen Weihenstephaner Berg und Domberg.
- M4: Gestaltung des gesamten Umfeldes bis hin zum Sporerkeller

Die Maßnahme M1 wurde im Zeitraum 2021-2022 vom Büro 3lpi, Frau Seidt bearbeitet, am 04.04.2022 fand ein Bemusterungstermin statt.

Die Zielsetzung des Lichtkonzeptes ist neben der reinen künstlerischen Aufwertung des Aufgangs eine Verbesserung des Sicherheitsgefühls, eine Lenkung der Pasant\*innen und Sichtbarmachung des auf dem Veitsberg gelegenen Lindenkellers und eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität im unteren Platzbereich. Die Prämisse der Planung ist gleichzeitig eine dezente und zurückhaltende Beleuchtung welche den Belangen des Naturschutzes Rechnung trägt.

Das Lichtkonzept sieht eine indirekte von oben nach unten gerichtete, indirekte Beleuchtung der Mauer vor.

Als Leuchtentyp ist eine bandförmig, extrem engstrahlende Aluminiumgussleuchte des Herstellers „WE-EF“ vorgesehen. Im Lichtkonzept sind momentan 30 Leuchten vorgesehen. Die genaue Anzahl und Steuerung der Leuchten wird im Rahmen der Umsetzungsplanung erarbeitet.

Die Lichtplanung wurde gefördert durch „Zuwendungen für städtebauliche Erneuerungsmaßnahmen im Bund-Länder-Städtebauförderungsprogramm Lebendige Zentren PLZ“, mit Bewilligungsbescheid 002|2021 vom 9.8.2021.



**Niederschrift**  
**über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (28.) vom 25. Mai 2022**

---

Die vorläufig geschätzten Kosten für die Umsetzung der Beleuchtung sind 41.040,00 € netto. Die Umsetzung ist im Rahmen der REACT-EU Maßnahme D1 „Aufgang und Platzbereich am Lindenkeller“ geplant und wird zu 90% durch EU Mittel gefördert.

**Beschluss-Nr. 214/28a**

**Anwesend: 13                      Für: 9                      Gegen: 4                      den Beschluss**

a) Touristenbushaltestelle Johannisstraße:

Die Entwurfsplanung wird in der vorgestellten Form beschlossen.

Die Verwaltung wird beauftragt, die erforderlichen Planungsschritte vorzunehmen und erneut im Ausschuss für Planen, Bauen und Umwelt vorzustellen.

**Beschluss-Nr. 215/28a**

**Anwesend: 13                      Für: 12                      Gegen: 1                      den Beschluss**

b) Karlwirtkreuzung:

Mit der vorgestellten Planung zur fahrradfreundlichen Umgestaltung der Karlwirtkreuzung und anliegenden Straßen besteht Einverständnis. Die Arbeiten an der Wippenhauser Straße und Vöttinger Straße sollen 2022 umgesetzt werden.

**Beschluss-Nr. 216/28a**

**Anwesend: 13                      Für: 11                      Gegen: 2                      den Beschluss**

c) Lindenkeller:

Mit der vorgestellten Planung zum Lichtkonzept und der weiteren Umsetzung der Umgestaltung des Platzbereiches besteht Einverständnis. Die Verwaltung wird beauftragt, die Umsetzung der Lichtplanung im Rahmen der REACT-EU Maßnahme „D1 – Der Aufgang zum Lindenkeller“ durchzuführen und erneut im Ausschuss für Planen, Bauen und Umwelt vorzustellen.

**Niederschrift**  
**über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (28.) vom 25. Mai 2022**

---

**TOP 3        Berichte und Anfragen**

**TOP 3.1     Umwelttag 2022**

**Anwesend: 13**

Der Bericht dient zur Kenntnis.

**TOP 3.2     Ehem. Standortübungsplatz Pettenbrunn**

**- Exkursion am 03.06.2022**

**Anwesend: 13**