

**Niederschrift**  
**über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (66.) vom 25. Juni 2025**

---

**Tagesordnung**

1. Neugestaltung Innenstadt Freising
  - Verkehrskonzeption
  - Beschluss
  
2. STEP 2030 - Projekt 7: Ortsteilentwicklungskonzepte Sünzhausen – „Bürgerdialog Spezial“
  - Beschluss
  
3. Örtliche Bauvorschriften
  - Stellplatzsatzung
  - Spielplatzsatzung
  - Beschluss
  
4. Teilsanierung Volksfestplatz / Markierung Verkehrsübungsplatz
  - Vorstellung Entwurf
  - Projektbeschluss
  
5. Berichte und Anfragen
  
- 5.1 Zukunftsquartier Bahnhofsareal Freising
  - aktueller Sachstand



**Niederschrift**  
**über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (66.) vom 25. Juni 2025**

---

und Heiliggeistgasse – „Fußgängerzone jetzt“. Bereits behandelt in der Stadtrats-sitzung am 25. März 2021 und baustellenbedingt zurückgestellt.

- 2) Antrag der Freisinger Linken vom 21.06.2020 „Altstadt endlich verkehrsberuhigt – Fußgängerzone einführen“. Bereits behandelt in der Stadtratssitzung am 25. März 2021 und baustellenbedingt zurückgestellt.
- 3) Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 01.08.2022 „Fußgängerzone jetzt“ mit Einbeziehung der Oberen Hauptstraße. Behandelt im Ausschuss für Planen, Bauen und Umwelt am 13. Dezember 2023.

## **B) Erfolgte Abstimmungen**

Die Verkehrsführung in der Freisinger Innenstadt ist seit einigen Jahren Gegenstand von politischen Beschlüssen und Diskussionen sowie von verschiedenen Fraktionsanträgen. Am 01. Oktober 2014 wurde im Ausschuss für Planen, Bauen und Umwelt ein Verkehrskonzept für die Innenstadt vorgestellt und einstimmig beschlossen. Dieses Konzept sieht im Zentrum der Altstadt zwischen Amtsgerichtsgasse und Bahnhofstraße sowie im südlichen Teil der Ziegelgasse eine Fußgängerzone vor. Die übrigen Bereiche der Innenstadt sollen als Verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen werden. Dieses Konzept wird seit dem Beginn der Baumaßnahmen zur Neugestaltung Innenstadt Freising im Jahr 2016 sukzessive umgesetzt.

Die Fraktionsanträge 1) und 2) wurden in der Stadtratssitzung am 25. März 2021 behandelt und baustellenbedingt zurückgestellt. An dieser Stelle wird auf den umfangreichen Beglaubigten Auszug der Niederschrift dieser Sitzung verwiesen, der in Zusammenschau mit den entsprechenden Anlagen eine Zusammenfassung der Sachlage zu diesem Zeitpunkt darstellt und dieser Beschlussvorlage als Anlage 1 enthalten ist. Am 13. Dezember 2023 ist die rechtliche Würdigung des Innenstadtkonzepts im Ausschuss für Planen, Bauen und Umwelt durch die Straßenverkehrsbehörde vorgestellt worden, mit dem Empfehlungsbeschluss an den Stadtrat, in der gesamten Oberen und Unteren Hauptstraße sowie am Marienplatz eine Fußgängerzone mit Beschränkung des Radverkehrs auszuweisen. Mit dem Geschäftsordnungsantrag der SPD-Fraktion

**Niederschrift**  
**über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (66.) vom 25. Juni 2025**

---

vom 13. Februar 2024 wurde in der Stadtratssitzung am 13. März 2024 die Rückverweisung des Empfehlungsbeschlusses zur Umsetzung der Fußgängerzone an den Ausschuss Planen, Bauen Umwelt entschieden.

Folgende Beteiligungsprozesse und Abstimmungen wurden seitdem durchgeführt:

**1. Beteiligung der Geschäftstreibenden - Veranstaltung durch die Aktiven City am 26. Februar 2024**

Der Verein Aktive City Freising e.V. hat am 26. Februar 2024 eine Informationsveranstaltung zu den Fraktionsanträgen für eine Erweiterung der Fußgängerzone durchgeführt. Das Protokoll der Veranstaltung liegt der Beschlussvorlage als Anlage 3 bei. Als Zusammenfassung des Termins kann folgendes festgehalten werden: Die Aktive City Freising hat im Vorlauf zur Veranstaltung alle verfügbaren PKW-Stellplätze im Bereich der Innenstadt gezählt und herausgefiltert, wie viele PKW-Stellplätze ausschließlich über eine „kleine“ oder „große“ Fußgängerzone angefahren werden können. Bei der „kleinen Fußgängerzone“ zwischen Amtsgerichtsgasse und Schiedereck wären dies demnach 20 Stellplätze; bei der „großen Fußgängerzone“ 273 Stellplätze. Alle Stellplatzzinhaber müssten jeweils eine oder mehrere Ausnahmegenehmigung/en zur Einfahrt in die Fußgängerzone erhalten.

Zudem wurde festgestellt, dass ca. 90% der Innenstadt-Einzelhändler, Gastronomen, Firmen und Praxen nur über die (große) Fußgängerzone anfahrbar wären. Dies wird z.T. sehr kritisch gesehen (bspw. Arztpraxen, Apotheken etc.). Des Weiteren sehen sich Handwerksbetriebe aufgrund ihrer Tätigkeit nicht in der Lage, die vorgegebenen Lieferzeiten einzuhalten. Hier bräuchte es zusätzliche Ausnahmegenehmigungen. An dieser Stelle wird auf die aktuelle Stellungnahme der Aktiven City vom 11. Juni 2025 in der Anlage 9 verwiesen, siehe auch weiter unten.

**Niederschrift**  
**über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (66.) vom 25. Juni 2025**

---

**2. Verkehrserhebung am 23. Juli 2024 durch das Ingenieurbüro Schlothauer & Wauer**

Im Zuge des städtebaulichen Realisierungswettbewerbs wurde im Jahr 2013 eine Verkehrserhebung zum Individualverkehr in der Innenstadt durchgeführt. Insbesondere ging es dabei um die Ermittlung der Durchgangsverkehre in der Innenstadt.

Die Stadt Freising hat seitdem bauliche Maßnahmen sowie verkehrliche Änderungen (Verkehrsberuhigter Bereich, VZ 325 und Fußgängerzone, VZ 242 im Bereich zwischen Amtsgerichtsgasse und Bahnhofstraße) vorgenommen, um den Durchgangsverkehr sowie den Parksuchverkehr in der Innenstadt zu minimieren.

Durch eine weitere Verkehrserhebung im Juli 2024 wurden die verkehrlichen Wirkungen untersucht, inwiefern diese Maßnahmen zu einer deutlichen Reduzierung der (Durchgangs-)Verkehre beigetragen haben. Dazu wurden am 23. Juli 2024 an den gleichen Zählstellen wie 2013 die Kennzeichen mit Zeitstempel erfasst und anschließend ausgewertet. Der Abschlussbericht der Untersuchung liegt als Anlage 4 bei.

Als Fazit kann folgendes festgehalten werden: Sowohl die Verkehrszählungen als auch die Auswertungen der Kennzeichenerfassungen und damit die Flussverfolgung der Kfz in Bezug auf die direkte Durchfahrt der Innenstadt zeigten gegenüber den Erhebungen von 2013, dass eine maßgebende Verkehrsreduktion und damit eine Verkehrsberuhigung, zu Gunsten der zu Fuß gehenden und Radfahrenden Personen, stattgefunden hat. In weiten Teilen der Innenstadt hat sich der MIV gegenüber 2013 um ca. 90 % reduziert. Somit wurden die Ziele des Konzeptes aus 2014 erreicht bzw. gar übertroffen. Auffällig ist zudem der große Anteil an Fußgängern (ca. 11 Tsd./24h) und Radfahrern (ca. 4.500/24h).

**3. Verwaltungsinterner Workshop vom 16. Dezember 2024**

Nachdem die Ergebnisse der Verkehrszählung und der Rücklauf der Geschäftstreibenden über die Aktive City vorlagen, fand im Dezember 2024 ein verwaltungsinterner Workshop statt. Hier waren alle betroffenen Ämter und Fachstellen anwesend; zudem auch Frau Rube als Vertretung für den Innenstadtbeirat und die ACF. Bei diesem Termin wurden zum einen nochmals die rechtlichen und organisatorischen Möglichkeiten

**Niederschrift**  
**über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (66.) vom 25. Juni 2025**

---

und Auswirkungen der Verkehrsführung/Beschilderung erörtert als auch die Vor- und Nachteile der verschiedenen Optionen abgewogen.

#### **4. Innenstadtbeiratssitzung vom 24. Februar 2025**

Der Innenstadtbeirat hat sich in den letzten Jahren in verschiedenen Sitzungen mit dem Thema Verkehr in der Innenstadt beschäftigt; u.a. am 24. November 2022, am 07. Februar 2023 und am 22. November 2023. In der Sitzung am 24. Februar 2025 wurde das Thema erneut behandelt. Hierzu folgende Zusammenfassung: „Die Innenstadtkonzeption mit ihren Zielsetzungen ist das Ergebnis eines umfassenden Beteiligungsprozesses und hat sich bewährt - die Umgestaltung der Innenstadt ist in der Summe ein voller Erfolg. So wurden alle wesentlichen Ziele der Innenstadtkonzeption erreicht, teilweise sogar übertroffen. [...] Besonders markant ist der verkehrliche Erfolg mit einer über neunzigprozentigen Kfz-Verkehrs-Reduktion, was die Zielsetzung bei weitem übertroffen hat. Die Innenstadt ist attraktiv und die Freisinger und Freisingerinnen sind wieder stolz auf ihre Innenstadt und flanieren hier inzwischen auch sonntags.

Hinsichtlich der Verkehrslösung war immer klar, dass keine Form der Beschilderung die ideale Lösung ist, auch gäbe es bei jedweder Beschilderung immer Fälle, in denen sich Einzelne nicht an die Anordnungen halten, Konfliktfreiheit bliebe eine Wunschvorstellung.

Die erneute Überprüfung der Zielsetzung für die Verkehrslösung ergibt, dass alle Ziele der Innenstadtkonzeption nach wie vor Bestand haben sollen. So soll insbesondere die Erreichbarkeit auch weiterhin gewahrt und ein Miteinander der Verkehrsarten möglich sein. Dies bedeutet, dass auch der Bus und Radfahrende als wichtige Kundengruppe, Handwerker und Gäste (z.B. zur Abholung von Waren oder Bringservices zum Arzt) weiterhin in die Innenstadt fahren können sollen. Für eine funktionierende Innenstadt muss zeitlich möglichst unbegrenzter Lieferverkehr ebenso möglich sein wie die Zufahrt der Anwohnenden zu Ihren Parkplätzen.

Das Verkehrskonzept von 2014 wird damit erneut bestätigt.

Demnach soll auch weiterhin und nach Herstellung der Umbauarbeiten im zentralen Bereich entsprechend Verkehrskonzept 2014 Fußgängerzone angeordnet werden. Die

**Niederschrift**  
**über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (66.) vom 25. Juni 2025**

---

Beschilderung im zentralen Bereich soll rechtssicher entsprechend dem Transparenzgebot mit nur 3 Ausnahmen und entsprechend dem Vorschlag von Amt 32 erfolgen:

- VZ 242.1 Fußgängerzone
- VZ 1026-35 „Lieferverkehr werktags von 06.00 – 10.00 Uhr und von 17.30 Uhr – 21.00 Uhr frei“
- VZ 1020-30 „Anwohner und Anlieger mit Ausnahmegenehmigung frei“
- VZ 1022-10 „Radverkehr von 19.00 Uhr - 10.00 Uhr frei“

In allen anderen Bereichen soll es bei der Anordnung verkehrsberuhigter Bereich bleiben. [...] Die Anordnung verkehrsberuhigter Bereich kommt der Umsetzung der Zielsetzungen zudem auch rechtlich am nächsten bzw. ist rechtssicherer. Insbesondere würde bei Anordnung einer Fußgängerzone im gesamten Bereich die Vielzahl notwendiger Ausnahmeregelungen für Kfz-Zufahrten durch Anwohnende zu einem bei Anordnung verkehrsberuhigter Bereich vergleichbaren Verkehrsaufkommen führen. Die Zielsetzung der Anordnung einer Fußgängerzone mit ausdrücklicher Entziehung für den Kfz-Verkehr würde insofern nicht erreichbar, die Anordnung insofern rechtlich kritisch sein."

Das Protokoll der Sitzung am 24. Februar 2025 liegt der Beschlussvorlage als Anlage 5 bei.

**5. Gutachten zur Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs bzw. Fußgängerzone in der Stadt Freising durch die Anwaltskanzlei Becker-Büttner-Held**

Im Verkehrskonzept von 2014 waren in der Innenstadt im Wesentlichen zwei Ausweisungen vorgesehen: Der Verkehrsberuhigte Bereich (VZ 325.1) und die Fußgängerzone (VZ 242.1). Die Fußgängerzone sollte laut Konzept um verschiedene Zusatzzeichen ergänzt werden, um in der Fußgängerzone folgenden Fahrzeugverkehr zuzulassen:

- VZ 1026-35 Lieferverkehr frei mit entsprechenden zeitlichen Vorgaben
- VZ 1026-32 Linienverkehr frei

**Niederschrift**  
**über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (66.) vom 25. Juni 2025**

---

- VZ 1022-10 Radverkehr frei

Bei der Einrichtung der Fußgängerzone Ende 2023 wurden neben den o.g. Zusatzzeichen noch folgende Verkehrszeichen angeordnet bzw. angebracht:

- VZ 1020-30 Anwohner und Anlieger mit Ausnahmegenehmigung frei
- VZ 1026-30 Taxi frei
- Anfahrt von Hotelgästen frei

Um die Rechtsgültigkeit der o.g. Beschilderung/Ausweisung zu prüfen, und um einige andere rechtliche Fragestellungen zu ergründen, wurde die Becker Büttner Held Part-GmbH Rechtsanwaltskanzlei aus Berlin mit einem Rechtsgutachten beauftragt. Dies ist der Beschlussvorlage als Anlage 6 beigelegt.

Zusammenfassend kann folgendes festgehalten werden:

Die Stadt Freising kann rechtlich sowohl die gesamte Innenstadt zur Fußgängerzone oder zum Verkehrsberuhigten Bereich ausweisen sowie den Status quo in Trennung zwischen Fußgängerzone und Verkehrsberuhigten Bereich beibehalten. Beide Ausweisungen sind mit gewissen Vor- und Nachteilen verbunden. Einschränkungen gibt es insbesondere bei den Zusatzzeichen (Ausnahmen) zur Fußgängerzone wegen des Sichtbarkeitsgrundsatzes. „Die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts nimmt einen Verstoß gegen den Sichtbarkeitsgrundsatz bei einem Verkehrszeichen und drei Zusatzzeichen an.“

**6.      **Stellungnahme zu Gutachten durch die Straßenverkehrsbehörde der  
Stadt Freising****

Nach dem Innenstadtkonzept aus dem Jahre 2014 wurde erhofft, dass die Begegnungszone verkehrsrechtlich in Deutschland eingeführt wird. Dazu hätte es die Änderung des Verkehrsrechts zur Folge gehabt. Bis dato wurde das Verkehrsrecht nicht geändert und die Begegnungszone lässt sich nach geltendem Recht nicht umsetzen.

**Niederschrift**  
**über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (66.) vom 25. Juni 2025**

---

Die Anordnung verkehrsberuhigter Bereiche durch Zeichen 325/326 kommt nach §45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 3 StVO nur für einzelne Straßen oder für Bereiche mit überwiegender Aufenthaltsfunktion und sehr geringem Verkehr in Betracht. Der niveaugleiche Ausbau ist bereits erfolgt, die auch den Eindruck vermitteln, dass die Aufenthaltsfunktion überwiegt und der Fahrzeugverkehr eine untergeordnete Bedeutung hat.

Gemäß der durchgeführten Verkehrszählung aus dem Jahre 2024 wurde folgendes ermittelt: Demnach wurden Radverkehrsbewegungen zwischen 4.430 – 4.679 Radfahrern/24h erfasst. In der Oberen Hauptstraße (Abschnitt Karlwirtkreuzung bis Bahnhofstraße) liegt folgende Verkehrsbelastung in der Mittags- und Nachmittagsspitze vor:

Mittagsspitze (12:15 - 13:15 Uhr): 335 Radfahrer/h im Gesamtquerschnitt,  
Abendsspitze (15:30 – 16:30 Uhr): 355 Radfahrer/h im Gesamtquerschnitt  
Im Abschnitt Marienplatz/Fußgängerzone

Mittagsspitze (12:15 - 13:15 Uhr): 296 Radfahrer/h im Gesamtquerschnitt,  
5 Radfahrer/Minute  
Abendsspitze (15:30 – 16:30 Uhr): 433 Radfahrer/h im Gesamtquerschnitt, 7 Radfahrer/Minute

Aufgrund der hohen Radverkehrsanteile im Abschnitt Marienplatz gegenüber den anderen Abschnitten handelt es sich scheinbar hierbei vor allem in der Nachmittagsspitze, vorrangig um Ziel und Quellverkehr die im Abschnitt Fußgängerzone die Geschäfte aufsuchen.

Als Fazit aus der Verkehrserhebung zeigten sowohl die Verkehrszählungen als auch die Auswertungen der Kennzeichenerfassungen und damit die Flussverfolgung der Kfz in Bezug auf die direkte Durchfahrt der Innenstadt gegenüber den Erhebungen von 2013, dass eine maßgebende Verkehrsreduktion und damit eine Verkehrsberuhigung, zu Gunsten der zu Fuß gehenden und Rad fahrenden Personen, stattgefunden hat.

**Niederschrift**  
**über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (66.) vom 25. Juni 2025**

---

Die Kfz-Verkehrsberuhigung ist gelungen, aber der Fahrzeugverkehr hat zugenommen. In einem verkehrsberuhigten Bereich, in dem Fußgänger die gesamte Straßbreite benutzen und Kinder überall spielen dürfen, wird das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung auf Grund der örtlichen Verhältnisse dann erheblich überschritten, wenn diese Benutzungsformen faktisch unmöglich oder nur mit ständigen Unterbrechungen möglich sind.

Daraus folgt, dass die Aufenthaltsfunktion schon dann unzumutbar erschwert wird, wenn eine Verkehrsdichte von mehr als 20 Fahrzeugen pro Stunde in den Stoßzeiten morgens und spätnachmittags erreicht oder überschritten wird und wenn an den übrigen Tageszeiten jedenfalls ein nicht völlig zu vernachlässigender Verkehr stattfindet. Eine Auswertung der Verkehrsunfälle ergab im Bereich der neugestalteten Innenstadt 87 Verkehrsunfälle aus den Jahren 2019 - 2024. Eine Unfalldhäufung ist an mehreren Stellen zweifelsfrei festzustellen und sind nicht unbeachtlich.

Somit hat der Fahrzeugverkehr im zentralen städtischen Bereich trotz erheblichen Fußgängerverkehr keine untergeordnete Bedeutung, welches im Ergebnis eine Ausweisung zum verkehrsberuhigten Geschäftsbereich zur Folge hätte.

Im Teil 2 des Gutachtens wird darauf hingewiesen, dass die Stadt Freising Vorsorge für den ruhenden Verkehr getroffen hat. Dies ist nur bedingt erfolgt, denn im zentralen Bereich des verkehrsberuhigten Bereichs wurden diese Flächen nicht ausgewiesen. In einzelnen Nebengassen sind Parkflächen ausgewiesen. In zentraler Nähe sind öffentliche Parkplätze und Parkhäuser. Die Straßenverkehrsbehörde beurteilt die Fußgängerzone als einen besonderen Schutzbereich. Hierzu ist jeglicher Fahrzeugverkehr mit Zusatzzeichen anzuordnen (§41 zu Zeichen 242.1 Fußgängerzone).

Die Rechtsprechung ist nicht gezielt auf eine Fußgängerzone eingegangen und somit müssen wir die Belange des herrschenden Fahrzeugverkehrs durch Zusatzbeschilderung ausnehmen.

Der Begriff der Anlieger:

**Niederschrift**  
**über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (66.) vom 25. Juni 2025**

---

Eine gesetzliche Definition des Begriffs "Anlieger" existiert nicht. Die Rechtsprechung hat jedoch die Bedeutung nach dem allgemeinen Sprachgebrauch und der Verkehrs-sitte ermittelt: Anlieger ist, wer ein an der Straße anliegendes Grundstück bewohnt oder zu einer Erledigung aufsuchen muss. Es genügt irgendeine Beziehung zum Anliegergrundstück.

Auch Besucher können Anlieger sein.

Auch Personen, die jemanden im Anliegerbereich besuchen wollen, dürften einfahren. Dabei spielt es keine Rolle, ob derjenige, den man besuchen möchte, zu Hause ist. Es genügt die Absicht, ihn besuchen zu wollen. Selbst unerwünschte Besucher (zum Beispiel ein Gerichtsvollzieher) sind zum Einfahren berechtigt.

Das Zusatzschild "Anlieger frei" erlaubt außerdem nicht nur Anliegern die Durchfahrt. Sondern auch, wie es im Juristendeutsch heißt, Personen, deren "Anliegereigenschaft" auf einer rechtlichen Beziehung zu den Grundstücken basiert – das können zum Beispiel Eigentümer oder Pächter eines im Innenstadtbereich liegenden Parkplatzes sein. Ein Bauunternehmer oder ein Handwerker, der vom Anlieger beauftragt worden ist, auf dessen Grundstück zu arbeiten, darf ebenfalls in die Sperrzone einfahren.

Um den Schutzbereich weiter zu gewährleisten, wird auch die Zusatzbeschilderung mit dem Wortlaut „Anlieger mit Ausnahmegenehmigung frei!“ gewählt, um der Zielgruppe dies klar und verständlich zu vermitteln.

Zum Teil 3 der rechtlichen Würdigung ist zu Punkt 1. „Zweck der Fußgängerzone“ vom Kraftfahrzeugverkehr die Rede. Nach §41 zu Zeichen 242.1 wird ausschließlich vom Fahrzeugverkehr gesprochen. Dieser beinhaltet auch die Radfahrenden.

Die Straßenverkehrsbehörde der Stadt Freising kann die Fußgängerzone auf die gesamte Innenstadt anordnen. Als zielführend wurde dies von der Straßenverkehrsbehörde angesehen, dass die gesamte Untere Hauptstraße, General-von-Nagel-Straße und Heiliggeistgasse, sowie die komplette Obere Hauptstraße als Fußgängerzone ausgewiesen wird. Da bereits der Charakter einer Fußgängerzone vorhanden ist, ist unter Würdigung der Gesamtumstände eine Umwidmung der genannten Bereiche in eine Fußgängerzone und damit eine Änderung des bestehenden verkehrsrechtlichen

**Niederschrift**  
**über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (66.) vom 25. Juni 2025**

---

Konzepts aus dem Jahr 2014 aus Verkehrssicherheitsaspekten sinnvoll. Nach konkreter Beurteilung und im Ergebnis hält die Straßenverkehrsbehörde der Stadt Freising fest, dass beschlossene Verkehrskonzept aus dem Jahre 2014 umzusetzen. Eine große Fußgängerzone im Innenstadtbereich ist durch ihre bauliche Gestaltung und verkehrsrechtlich möglich, aber abzuraten.

Auch der Linienverkehr hat nach Auffassung der Straßenverkehrsbehörde keinen Anspruch auf das Durchfahren der kleinen Fußgängerzone. Eine zweckmäßige Linienführung wurde bereits kommuniziert.

Gemäß dem Erfahrungsbericht der Straßenverkehrsbehörde wird für den Bereich der Fußgängerzone aus dem Konzept von 2014 an folgende Beschilderung festgehalten:

- Verkehrszeichen 242.1 Fußgängerzone
- Verkehrszeichen 1026-35 „Lieferverkehr werktags von 06.00 – 10.00 Uhr und von 18.00 Uhr – 21.00 Uhr frei“
- Verkehrszeichen 1020-30 „Anwohner und Anlieger mit Ausnahmegenehmigung frei“
- Verkehrszeichen 1022-10 „Radverkehr von 19.00 Uhr - 10.00 Uhr frei“

## **7. Sitzung der Unfallkommission vom 08.04.2025**

Die Sitzung am 08.04.2025 dient der Überprüfung der in der Vergangenheit getroffenen Maßnahmen auf ihre Wirksamkeit und ggf. der Einleitung weiterer Maßnahmen. Weiterhin ist der neugestaltete Innenstadtbereich Thema, da es in den letzten fünf Jahren zu zahlreichen Unfällen kam. In dem Auswertezeitraum wurden 87 Verkehrsunfälle, unterschiedlichster Art, aktenkundig aufgenommen.

Der Innenstadtbereich war bis im Jahr 2019 ein verkehrsberuhigter Geschäftsbereich. Nach Abschluss der Umbaumaßnahmen befinden sich seitdem die obengenannten

**Niederschrift**  
**über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (66.) vom 25. Juni 2025**

---

Straßen in einem verkehrsberuhigten Bereich. Ausgenommen hiervon ist der Marienplatz. Der Marienplatz befindet sich in der Fußgängerzone.

Eine Auswertung der Verkehrsunfälle ergab im Bereich der neugestalteten Innenstadt 87 Verkehrsunfälle. Eine Unfalldhäufung ist an mehreren Stellen zweifelsfrei festzustellen.

Die Auswertung ergab, dass sich im Bereich der

Unteren Hauptstraße, 37

Heiliggeistgasse, 15

Weizengasse, 13

General-von-Nagel-Straße, 12

und Oberen Hauptstraße, 8 Unfälle ereigneten.

Aus den polizeilichen Sachverhalten werden folgende Unfälle ausgewertet:

- Hindernisse, wie bauliche Möblierungen (Steinquader, Sitzbänke usw.) angefahren
- Verkehrszeichen und Hausfassade beschädigt
- Hoftor angefahren
- Sturz Fahrradfahrer
- Auffahrunfall
- Parkrempler
- abbiegender Radfahrer gegen PKW
- LKW gegen Sonnenschirm einer Eisdielen mit Unfallflucht
- geparkter PKW angefahren und Unfallflucht
- Pedelec gegen Fußgänger
- PKW-Außenspiegel gegen PKW im Gegenverkehr
- PKW gegen Laternenmast mit Unfallflucht

Allein 39 Verkehrsunfälle sind auf Hindernisse im Straßenverkehr zurückzuführen.

Hierzu wird gem. §32 StVO auf folgendes hingewiesen:

**Niederschrift**  
**über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (66.) vom 25. Juni 2025**

---

Der Straßenbaulastträger ist aufgrund seiner öffentlich-rechtlichen Verkehrssicherungspflicht gehalten, die öffentlichen Verkehrswege möglichst gefahrlos zu gestalten und im Rahmen des Zumutbaren allen Gefahren zu begegnen, die den Verkehrsteilnehmern aus einem nicht ordnungsgemäßen Zustand der Verkehrsanlage drohen. Diese Grundsätze sind insbesondere auch dann zu beachten, wenn im Straßenraum Hindernisse angebracht werden, um Anordnungen der Verkehrsbehörde geschwindigkeitsbeschränkender Art Nachdruck zu verleihen. Dabei muss der Straßenbaulastträger darauf achten, dass das Hindernis nicht selbst zur Quelle einer Verkehrsgefährdung wird.

In verkehrsberuhigten Bereichen wird dagegen eine sog. Möblierung mit Blumenkübeln fast einhellig als zulässig angesehen.

Zu Steinblöcken oder Blumenkübel wird folgendes ausgeführt:

Ein auf einer Gemeindestraße innerorts aufgestellter Blumenkübel ist durch zusätzliche Sicherheitsvorkehrungen so kenntlich zu machen, dass ein Radfahrer auch in der Dunkelheit rechtzeitig auf ihn aufmerksam wird.

Verkehrshindernisse sind grundsätzlich mit eigenen Lichtquellen oder durch andere lichttechnische Einrichtungen kenntlich zu machen.

Es stellt eine Verletzung der Verkehrssicherungspflicht dar, wenn ein aufgestellter Blumenkübel nicht durch eigene Lichtquellen oder durch andere zugelassene technische Einrichtungen kenntlich gemacht wird.

Folgende Maßnahmen zur besseren Kenntlichmachung wurden besprochen:

- Fahrradabstellanlagen bzw. Bereiche: an den jeweiligen Seiten wird ein Sitzstein mit weißen Reflektoren und ein Pflanzkübel positioniert
- die Pflanzkübel erhalten am Spannring ein weißreflektierendes Band
- die Sitzsteine und Sitzblöcke werden mit farbigen Sitzlehnen und weißen Reflektoren versehen

**Niederschrift**  
**über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (66.) vom 25. Juni 2025**

---

Die weiteren Unfälle sind derzeit unbeachtlich und hierzu wird vorerst nichts veranlasst. Der Innenstadtbereich bleibt als besondere Schutzzone weiterhin Thema bei der nächsten Unfallkommission.

Das Gremium der Unfallkommission beschließt diese Maßnahmen einstimmig (Anlage 7).

Die in der Beschlussvorlage genannten Kosten von 60 Tsd. € sind für diese Maßnahmen vorgesehen und eine erste grobe Kostenschätzung.

#### **8. ÖPNV in der Innenstadt**

Bereits im Integrierten Innenstadtentwicklungskonzept aus dem Jahr 2011 wird auf die Bedeutung des ÖPNV für die Erreichbarkeit der Innenstadt verwiesen; insbesondere auch als Alternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV). Ursprünglich war geplant, an der damaligen intensiven Buslinienführung durch die Altstadt festzuhalten. Im Laufe der Baustellenzeit hat die Freisinger Stadtwerke Versorgungs GmbH seit 2019 zwei neue Innenstadt-Buslinien etabliert (Linien 650 und 651), die mit Minibussen (ab 2026 vsl. Midi-Busse) bedient werden.

Die neue Verkehrsführung wird Busse im Bereich der Fußgängerzone (Hauptstraße zwischen Amtsgerichtsgasse und Bahnhofstraße) ausschließen. Die Freisinger Stadtwerke Versorgungs GmbH hat hierzu eine Variante zur Bedienung der Innenstadt erarbeitet (Anlage 8). Diese sieht eine Ringerschließung vom Bahnhof durch die Obere Altstadt (Linie 651) und eine Ringerschließung vom Bahnhof durch die Untere Altstadt (Linie 650) vor. Der Zentrale Bereich der Fußgängerzone wird dabei sehr nah angefahren, jedoch nicht durchfahren. Ein großer Vorteil der Linienführung ist, dass diese während des Wochenmarktes beibehalten werden kann.

Die Freisinger Stadtwerke Versorgungs GmbH hat zu der vorliegenden Beschlussvorlage folgende Stellungnahme abgegeben: „Grundsätzlich sind wir mit der geplanten Variante der Innenstadtbedienung einverstanden. Bei der 650 sollte nochmal die Einfahrt „Untere Hauptstraße“ – „Amtsgerichtsgasse“ (Schleppkurve) geprüft werden.

**Niederschrift**  
**über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (66.) vom 25. Juni 2025**

---

Das geplante Innenstadtmobiliar und die Größe der Freiflächen der Gastronomie sollten in diesem Bereich geprüft werden. Entgegenkommende Fahrräder im Unteren Bereich der Amtsgerichtsgasse könnten zum Problem werden, insbesondere bei den neuen 10 m -Bussen.“

### **9. Sanierungsrecht und Städtebauförderung**

Der rechtsverbindlichen Sanierungssatzung von 2021 liegen die Innenstadtkonzeption von 2011 sowie der Plan zur städtebaulichen Denkmalpflege zu Grunde. Die übergeordneten Sanierungsziele sind dabei u.a.:

- Die Innenstadt soll als Wirtschafts- und Handelsstandort gestärkt werden.
- Die typische Funktionsmischung (Wohnen, Einzelhandel, Verwaltung, Kultur etc.) soll erhalten werden.
- Innerhalb des Altstadtrings wird die Reduzierung auf den notwendigen Verkehr angestrebt (Anwohner, Taxi, Bus, Mobilitätseingeschränkte, Rad, Lieferverkehr).
- Die hohe Qualität des historischen Stadtbildes soll erhalten und sensibel weiterentwickelt werden.

Die Stadt Freising hat im Rahmen des React-EU-Programms das Einzelhandelsentwicklungskonzept aus dem Jahr 2012 aktualisiert und fortgeschrieben. Auf das Konzept von 2023 und die Ergebnisse wird explizit verwiesen.

Die Umsetzung des Verkehrskonzeptes für die Altstadt auch in den Teilräumen der Innenstadt-Neugestaltung mit der Kombination von Fußgängerzone und verkehrsberuhigten Bereichen als ein den unterschiedlichen Lageanforderungen entsprechender Weg zwischen Vorteilen für Aufenthaltsqualität und Betriebs- / Erreichbarkeit wird darin als eine Maßnahme zur Zielerreichung einer hochattraktiven Innenstadt als Einkaufs-, Aufenthalts- und Erlebnisraum für Besucher und mit hoher Standortqualität im Umfeld der Betriebe bei bestmöglicher Erreichbarkeit gewürdigt. Der Gutachter hat im Januar 2024 eine Einschätzung zum Thema Fußgängerzone in der Innenstadt Freising unter Einzelhandelsaspekten abgegeben (Anlage 2). Er

**Niederschrift**  
**über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (66.) vom 25. Juni 2025**

---

schießt mit folgendem Fazit: „Das beschlossene verkehrsrechtliche Konzept aus dem Jahr 2014 als gemischte Variante des verkehrsberuhigten Bereichs entspricht von der Dimensionierung des Fußgängerzonenbereiches und den Voraussetzungen für den Einzelhandel außerhalb der Hauptgeschäftslagen, den mit der Neugestaltung der Innenstadt angestrebten Verbesserungen der Rahmenbedingungen für die Einzelhandelsbetriebe und die unterschiedlichen Standortlagen. Die städtebaulichen und einzelhandelsbezogenen Ziele der Stärkung des Einzelhandelsstandortes Innenstadt werden bei dieser Variante [beschlossenes verkehrsrechtliches Konzept aus dem Jahr 2014] am besten erreicht. Zwischen den Varianten 1 und 2 (Fußgängerzone im gesamten Bereich) wäre Variante 1 (Beschränkung Radverkehr) der Vorzug zu geben, um die angestrebte Fußgängerfreundlichkeit und ein ungestörtes Aufenthaltserlebnis zu ermöglichen.“

Der Gutachter weist aber in der Gesamtschau darauf hin, dass dem Verkehrskonzept von 2014 mit verkehrsberuhigten Bereichen und einem Mittelstück Fußgängerzone in jedem Fall aus Sicht des Einzelhandels der Vorzug gegenüber den alternativen Varianten einer Fußgängerzone im gesamten innerstädtischen Bereich zu geben sei. Die Zulassung des Radverkehrs, der in Freising eine besondere Stellung erfährt, kann hingenommen werden. Dies erfordert eine gegenseitige Rücksichtnahme, auf dieses Erfordernis könnte mittels Öffentlichkeitsarbeit hingewiesen werden.

Alle Maßnahmen innerhalb des Sanierungsgebietes sind grundsätzlich förderfähig nach den Städtebauförderrichtlinien. Der gesamte Umbauprozess in der Innenstadt wurde mit Mitteln der Städtebauförderung umfassend begleitet. Eine Änderung des zugrundeliegenden Verkehrskonzeptes würde eine Änderungsanzeige an die ROB, Städtebauförderung, zusammen mit einer sanierungsrechtlichen Bewertung erforderlich machen; dafür kann die gutachterliche Einschätzung als sanierungsrechtliche Bewertung herangezogen werden.

**Niederschrift**  
**über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (66.) vom 25. Juni 2025**

---

**10. Stellungnahme der Aktiven City Freising vom 11. Juni 2025**

Die Aktive City Freising wurde am 05. Juni 2025 nochmals um Stellungnahme zum nun vorliegenden Beschlussvorschlag gebeten. Die Stellungnahme vom 11. Juni 2025 liegt der Beschlussvorlage als Anlage 9 bei.

Der Verein Aktive City als Quartiersmanagement sowie als Vermittler zwischen Innenstadtakteuren und Kunden sowie Besuchern der Innenstadt und betroffenen Anliegern hat sich klar dafür ausgesprochen, „das 2014 beschlossene Verkehrskonzept beizubehalten, es hat sich bewährt und wird voll akzeptiert. Auch in nachfolgenden Gesprächsrunden wurde das Konzept durchweg positiv bewertet.“

In der Stellungnahme wird darauf hingewiesen, dass eine Ausweitung der Lieferzeit für Geschäfte wichtig wäre (Vorschlag Lieferzeiten von 06.00 Uhr – 10.00 Uhr und von 17.30 – 21.00 Uhr). Zudem soll bei einer Umsetzung der Buslinienführung auf die Bau-liche Ausgestaltung der Bushaltestelle vor der Sperrerbahn verzichtet werden.

**11. Stellungnahme Mobilitätsmanagement vom 16. Juni 2025**

Das Mobilitätsmanagement im Amt für Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz wurde am 05. Juni 2025 ebenfalls um Stellungnahme zum nun vorliegenden Beschlussvorschlag gebeten. Die Stellungnahme vom 16. Juni 2025 liegt der Beschlussvorlage als Anlage 10 bei.

Mit der vorgestellten Variante besteht Einverständnis.

**12. Stellungnahme Tiefbauplanung Amt 62 vom 16. Juni 2025**

Das Amt für Verkehrs- und Tiefbauplanung wurde am 05. Juni 2025 ebenfalls um Stellungnahme zum nun vorliegenden Beschlussvorschlag gebeten. Die Stellungnahme vom 16. Juni 2025 liegt der Beschlussvorlage als Anlage 11 bei.

**Niederschrift**  
**über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (66.) vom 25. Juni 2025**

---

**13. Rechtliche Einschätzung durch die Anwaltskanzlei Becker-Büttner-Held**

Die Straßenverkehrsbehörde hat eine rechtliche Einschätzung zu einzelnen Varianten der Fußgängerzone angefragt, welche möglich und geboten sind.

1. Variante Radverkehr komplett ausschließen
2. Variante Radverkehr zeitlich befristet
3. Variante Radverkehr frei

Ergebnis: Alle drei Varianten der Beschilderung sind rechtlich zulässig. Die Variante 1 (nur Fußgängerzone) ist die Grundvariante der Fußgängerzone, in der kein anderer Fahrzeugverkehr als Fußverkehr zugelassen ist. Variante 2 (befristet Radverkehr frei) und Variante 3 (Radverkehr frei) sind rechtlich zulässig, weil die StVO selbst vorsieht, dass der Radverkehr – auch zeitlich unbefristet – in der Fußgängerzone zugelassen werden kann. Ob die Zulassung verhältnismäßig ist, muss im Einzelfall unter Abwägung der straßenverkehrsrechtlichen Belange einerseits und den Interessen der Radfahrer andererseits geprüft werden. Nach unserem Verständnis kann die Stadt Freising in der Fußgängerzone den Radverkehr befristet oder generell zulassen. Dies schränkt das Sicherheitsinteresse der Fußgänger nicht unverhältnismäßig ein. Die Fahrräder sind gehalten, Schrittgeschwindigkeit zu fahren und im Zweifel dem Fußverkehr Vorrang zu gewähren. Diese Regelungen schützen die Fußgänger umso mehr, als dass nach einer Verkehrserhebung das Radaufkommen verträglich abwickelbar ist, da der Fußgängerverkehr den Radverkehr um etwa das Dreifache übersteigt.

Im Einzelnen:

Eine Fußgängerzone darf grundsätzlich von keinem anderen Verkehr – darunter fällt auch Radverkehr – als Fußverkehr genutzt werden. Dies ergibt sich aus der Anlage 2 zur StVO (Ifd. Nr. 21, Nr. 1 Anlage 2 zu § 41 Absatz 1 StVO). Dies hat mit dem Sinn und Zweck einer Fußgängerzone zu tun: Die Fußgängerzone dient dazu, den Fußgängern die ungehinderte Nutzung der Straße ohne Rücksicht auf Kraftfahrzeuge zu ermöglichen.

**Niederschrift**  
**über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (66.) vom 25. Juni 2025**

---

Der Schutz der Fußgänger wird bezweckt mit Blick auf eine mögliche Gefährdung durch Fahrzeuge aller Art und vor dem mit dem Kraftfahrzeug einhergehenden Belästigungen durch Lärm und Abgase (OVG Münster, Urt. v. 14.03.2000 – 8 A 5467/98).

Die Fußgängerzone ist eine auf Dauer angelegte, verlässliche Ordnung des Gesamtverkehrs bewirkt werden soll, die die Fußgänger davor schützt, durch Kfz überrascht, erschreckt oder gefährdet zu werden (BVerwG, Urt. v. 08.09.1993 – 11 C 38/92).

Dies führt aber nicht dazu, dass in einer Fußgängerzone überhaupt kein anderer Fahrzeugverkehr zugelassen ist

Dies zeigt sich bereits in der StVO selbst. Dort sind Regeln festgelegt, die von dem zugelassenen Verkehr beachtet werden müssen. Wenn in einer Fußgängerzone Verkehr zugelassen ist, dann muss dieser Verkehr auf den Fußgängerverkehr Rücksicht nehmen. Der Fußgängerverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Wenn nötig, muss der andere Verkehr warten. Der andere Verkehr darf zudem nur mit Schrittgeschwindigkeit fahren (Ifd. Nr. 21, Nr. 2 iVm Ifd. Nr. 39, Nr. 2 Anlage 2 zu § 41 Absatz 1 StVO). Die StVO kennt eine Fülle an Zusatzzeichen, die Verkehr in einer Fußgängerzone erlauben (z.B. Rad frei, Lieferverkehr frei, Anliegerverkehr frei). Daneben sieht die StVO die Möglichkeit vor, Ausnahmegenehmigungen zu erteilen (§ 46 StVO).

Die StVO zeigt zudem an anderer Stelle, dass in einer Fußgängerzone weitere Anordnungen möglich sind, § 45 Abs. 1 b Satz 1 Nr. 4 StVO. Danach sind Anordnungen zulässig, um Sicherheit oder Ordnung in diesen Bereichen zu erhalten.

Auf diese Rechtsgrundlage lassen sich auch die Zusatzzeichen stützen. Dabei darf die Straßenverkehrsbehörde andere Verkehrsarten in einer Fußgängerzone aufgrund der Ermächtigung des § 45 Abs. 1 b Satz 1 Nr. 4 StVO insoweit zulassen, als dies bei der Berücksichtigung der straßenverkehrsrechtlichen Belange einerseits und der Interessen des von dem Zusatzschild Begünstigten andererseits mit dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit vereinbar ist (BVerwG, Urt. v. 08.09.1993 – 11 C 38.92). Es gibt dabei

**Niederschrift**  
**über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (66.) vom 25. Juni 2025**

---

nach unserem Kenntnisstand keine explizite Rechtsprechung zur Zulassung von Radverkehr in einer Fußgängerzone.

Nach unserem Verständnis ist die Freigabe der Fußgängerzone für den Radverkehr in der Stadt Freising – befristet oder generell – verhältnismäßig.

Die Sicherheit der Fußgänger ist gerade in der Fußgängerzone ein wichtiger Belang von hohem Gewicht. Die Radfahrer haben demgegenüber ein Interesse daran, auch die Innenstadt mit dem Rad zu befahren, um dort Gebrauch machen zu können von den Einkaufsmöglichkeiten und die ansässigen Cafés und Restaurants nutzen zu können. Dieses Interesse schränkt die Sicherheit der Fußgänger jedoch nicht unverhältnismäßig ein. Zunächst ist der Radverkehr gehalten, sich an die in der StVO verankerten, besonderen Regeln für ausnahmsweise zugelassenen Verkehr zu halten. Durch die den Radfahrern auferlegten Regeln der Schrittgeschwindigkeit und der explizit vorgeschriebenen Rücksicht auf den Fußverkehr wird die Fahrweise der Fahrräder stark reglementiert, sodass der Fußverkehr geschützt ist.

Diese Regeln schützen den Fußverkehr umso mehr, als dass der Fußverkehr auch in der konkreten Situation durch die Zulassung des Radverkehrs nicht zurückgedrängt wird. Dies zeigt die Verkehrserhebung der Innenstadt Freising vom 04.11.2024 deutlich. Danach kann für den Bereich Obere und Untere Hauptstraße sowie Marienplatz überschlägig je Richtung ein Radverkehrsaufkommen von rund 180 Fahrrädern pro Stunde angenommen werden. Dies entspricht etwa drei Fahrrädern pro Richtung je Minute. Dabei handelt es sich nicht um eine Zahl, die in einer Fußgängerzone unüblich ist und dadurch den Fußgängerverkehr erschreckt oder überrascht. Vielmehr übertrifft die Zahl der Fußgänger die Anzahl an Fahrrädern um ca. das Dreifache. In der Verkehrserhebung wird dementsprechend explizit festgehalten, dass dieses Verkehrsaufkommen verträglich abwickelbar ist, sofern sich der Radverkehr an die für ihn geltenden Regeln – Schrittgeschwindigkeit, besondere Rücksicht auf Fußverkehr, ggf. Gewährung von Vorrang) hält. Damit kommt dem Fußgängerverkehr in der Fußgängerzone ein deutlich stärkeres Gewicht zu als dem Fahrradverkehr.

**Niederschrift**  
**über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (66.) vom 25. Juni 2025**

---

Schließlich wurde in der Kammergasse nördlich der Altstadt eine Fahrradstraße neu geschaffen. Daher ist eine Umgehungsmöglichkeit für Fahrräder vorhanden, die nicht in die Innenstadt möchten, sondern auf schnellem Wege von A nach B innerhalb der Stadt Freising fahren möchten.

Dieser Umstand trägt nicht zuletzt dazu bei, dass der Fahrradverkehr in der Fußgängerzone innerhalb des gezeigten zahlenmäßigen Bereichs bleibt.

### **C) Abwägung, Ergebnis und weiteres Vorgehen**

Allein die Tatsache, dass die Thematik der „Verkehrsführung Innenstadt“ bzw. die Einrichtung und mögliche Erweiterung einer Fußgängerzone in der Freisinger Altstadt seit knapp 10 Jahren politisch behandelt, in verschiedensten Gremien und in der Öffentlichkeit diskutiert wird und keine einfache und einstimmige Lösung gefunden wird zeigt, dass hier offensichtlich Zielkonflikte bestehen, die nicht gänzlich aufgelöst werden können.

Rechtlich ist die Ausweisung sowohl einer „großen“ als auch einer „kleinen“ Fußgängerzone möglich. In einer Fußgängerzone muss jedoch vor allem die Sicherheit und die Leichtigkeit des Fußgängers gewährleistet werden. Daher ist eine Voraussetzung, dass die Ausnahmen, Fahrverkehr zuzulassen, Ausnahmen bleiben und weiterhin der Charakter einer Fußgängerzone vorherrscht. Die in den o.g. Anträgen geforderte Fußgängerzone in der gesamten Hauptstraße von Karlwirt-Kreuzung bis Heiliggeistgasse/General-von-Nagel-Straße mit einer Vielzahl an anliegenden Geschäften, Gewerbeeinheiten, Praxen, sozialen und kulturellen Einrichtungen sowie Wohnmöglichkeiten und dem hierdurch verursachten Anlieger-, Linien- und Lieferverkehr entspricht dem eben ausdrücklich nicht.

#### Konzeption

Insbesondere folgende Zielsetzungen wurden mit der Innenstadtkonzeption 2011 und der Umsetzung seit 2016 verfolgt:

**Niederschrift**  
**über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (66.) vom 25. Juni 2025**

---

- Steigerung der Aufenthaltsqualität, platzartige Gestaltung
- Maximale Verkehrsberuhigung, Eliminieren des Durchgangsverkehrs, kein Parksuchverkehr, daher möglichst wenige öffentliche Parkplätze im Straßenraum
- Wahrung der Anfahrbarkeit/Erreichbarkeit für:
  - Bewohnende
  - Arztbesuchende, Kunden Einzelhandel (Einladen schwerer Einkäufe)
  - Lieferverkehr (zu gewissen Uhrzeiten)
- Durchfahrbarkeit für Bus war explizit gewünscht (Frequenzbringer). Wichtig vor allem zentrale Haltestellen für privilegierte Erreichbarkeit nachhaltiger Mobilität (aber mit kleinen Bussen)
- Durchfahrbarkeit Rad war ebenso explizit erwünscht
- Dezentrale Radabstellung

Mit der sukzessiven Umsetzung des Verkehrskonzeptes aus 2013 wurden die Zielsetzungen der Innenstadtkonzeption erreicht. Das Konzept ist voll und ganz aufgegangen; die Umgestaltung ist ein Erfolg, die Innenstadt ist hochattraktiv. Insbesondere die Gestalt- und Aufenthaltsqualität als platzartige Gestaltung, die Steigerung der Passantenfrequenz und die Stabilisierung des Einzelhandels trotz Strukturwandel sind sehr gut gelungen. Die verkehrliche Wirkung einer bestmöglichen Verkehrsberuhigung wurde sogar deutlich übertroffen. Dies belegen auch die Zahlen der Verkehrserhebung aus dem Juli 2024.

Aus diesen Gründen soll am Verkehrskonzept aus 2013 festgehalten werden, dass im Zentrum der Altstadt zwischen Amtsgerichtsgasse und Bahnhofstraße sowie im südlichen Teil der Ziegelgasse eine Fußgängerzone vorsieht. Die übrigen Bereiche der Innenstadt sollen als Verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen werden. Diese Lösung bietet den größtmöglichen Kompromiss aus Reduzierung des Motorisierten Verkehrs und gleichzeitig bestmöglicher Erreichbarkeit der Innenstadt.

**Niederschrift**  
**über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (66.) vom 25. Juni 2025**

---

Ein nicht zu vernachlässigender Punkt ist zudem, dass auch der Freisinger Wochenmarkt zeitnah wieder (als abgesperrter Bereich) am Marienplatz und den angrenzenden Bereichen der Hauptstraße, also im Bereich der Fußgängerzone, stattfinden soll. Die verkehrlichen Änderungen zu Marktzeiten werden somit reduziert; die Berücksichtigung auf die Festbeschilderung ist abzustimmen.

Beschilderung

Um den Bereich der Fußgängerzone rechtskonform auszuweisen und die Schutzziele der Fußgängerzone bestmöglich zu berücksichtigen, wird der zugelassene Fahrverkehr in diesem Bereich weitestgehend eingeschränkt.

Ausnahmen soll es für den Lieferverkehr geben, damit die anliegenden Geschäfte und Anlieger beliefert werden können. Der Lieferverkehr soll zeitlich begrenzt werden.

Anwohnenden und Personen mit einem Anliegen soll die Möglichkeit gegeben werden, die Fußgängerzone zu befahren. Hierzu ist jedoch eine gesonderte schriftliche Ausnahmegenehmigung durch die Straßenverkehrsbehörde erforderlich.

Zudem soll der Radverkehr freigegeben werden.

Subsumierend ist folgende Beschilderung des Bereichs vorgesehen:

- VZ 242.1 Fußgängerzone
- VZ 1026-35 „Lieferverkehr werktags von 06.00 – 10.00 Uhr und von 18.00 Uhr – 21.00 Uhr frei“
- VZ 1020-30 „Anwohner und Anlieger mit Ausnahmegenehmigung frei“
- VZ 1022-10 „Radverkehr frei“

Die von der Aktiven City angeregte Ausweitung der Lieferzeiten kommt nicht in Betracht, da es sich bei den genannten Fahrten nicht um „Lieferverkehr“ handelt.

**Niederschrift**  
**über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (66.) vom 25. Juni 2025**

---

Öffentlichkeits- und Sicherheitskampagne

In verschiedenen Abstimmungen, Stellungnahmen und Gutachten wurde die Akzeptanz der vorgesehenen Ausweisung und die Einhaltung der Regelungen thematisiert. Insbesondere folgende Punkte wurden dabei immer wieder benannt und kritisch bewertet:

- Parkende Autos im Verkehrsberuhigten Bereich
- Einfahrt PKWs in die Fußgängerzone
- Geschwindigkeit und Fahrverhalten der Radfahrer

Daher ist vorgesehen, im Zuge der Einrichtung der endgültigen Verkehrsführung, vsl. Ende 2025 mit Fertigstellung der Baumaßnahme in der Unteren Hauptstraße, eine Öffentlichkeits- und Sicherheitskampagne durchzuführen. Die Kampagne soll zum einen informieren und auf die aktuellen Regelungen hinweisen und zum anderen zu mehr Verständnis und gegenseitigen Respekt im Straßenraum hinwirken. Die in der Beschlussvorlage genannten Kosten von 15 Tsd. € sind für diese Kampagne vorgesehen und eine erste Kostenschätzung.

**Beschluss-Nr. 635/66a**

**Anwesend: 14                      Für: 8                      Gegen: 6                      den Beschluss**

Am Verkehrskonzept für die Innenstadt aus 2014 wird festgehalten.

Die Fußgängerzone wird entgegen der Empfehlung der Straßenverkehrsbehörde für den Radverkehr zeitlich unbeschränkt freigegeben.

Die Verwaltung wird beauftragt, die entsprechenden Verkehrsanordnungen zu erlassen.

Zudem wird die Verwaltung beauftragt, eine Informationskampagne über die Verkehrsführung in der Innenstadt durchzuführen.

Die genannten Stadtratsanträge sind mit dem Beschluss abschließend behandelt.

**Niederschrift**  
**über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (66.) vom 25. Juni 2025**

---

**TOP 2            STEP – Projekt 7: Ortsteilentwicklungskonzepte**  
**Sünzhausen – „Bürgerdialog Spezial“**  
**- Beschluss**  
**Anwesend:12**

**Beschlussvorlage der Verwaltung**

**Planungsanlass**

Im Stadtentwicklungsplan STEP 2030 ist die Absicht einer maßvollen und nachhaltigen Entwicklung für die Stadt Freising formuliert. Zur Umsetzung dieser Zielsetzung sollen nach und nach Rahmenpläne für alle Ortsteile (Maßnahme 7) erstellt werden. Diese dienen dazu, die jeweiligen örtlichen Potenziale aufzuzeigen und bilden so eine Grundlage für die Darstellung in der anstehenden Neuaufstellung des Flächennutzungsplans. Begleitet werden die Rahmenpläne von ortsspezifischen Maßnahmen, die in Form von kurz-, mittel- und langfristigen Projekten die jeweiligen Orte unabhängig von der Flächennutzungsplanung stärken.

Seit 2018 wurden so dialogorientierte Ortsteilentwicklungskonzepte mit integrierten Rahmenplänen für Pulling, Achering, Hohenbachern, Kleinbachern und Attaching erstellt.

**Prozess und weiteres Vorgehen**

Im Mai 2024 haben die Ortsteilentwicklungsprozesse für die Orte im Freisinger Westen (Sünzhausen, Haxthausen, Pallhausen, Lageltshausen), im Freisinger Nordwesten (Haindlfing, Untergartelshausen, Itzling, Feldhof, Garten) sowie im Freisinger Nordosten (Tüntenhausen, Erlau, Zellhausen, Edenhofen, Gut Piesing, Zurnhausen, Altenhausen) begonnen. Gestartet wurde mit einer Bestandanalyse durch Fachplaner\*innen des Amtes für Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz, welche die vorhandenen Qualitäten und Herausforderungen aufgenommen haben. Ergänzt wurde die Kartierung durch Bürgerveranstaltungen und Fragebögen. Im Rahmen der Veranstaltungsreihe

**Niederschrift**  
**über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (66.) vom 25. Juni 2025**

---

„Bürgerdialog spezial“ wurden die Bürger\*innen zu den Themen Ortsbild & bauliche Entwicklung, Freiraum & Klimaanpassung sowie Mobilität befragt. Die so gewonnenen Informationen wurden fachlich in die Kategorien „Relevanz für die Darstellung im Rahmenplan“ und „Umsetzung als ortspezifische Maßnahme“ untergliedert und geprüft. Sofern städtebaulich umsetzbar fließen die Anregungen je nach Kategorisierung in die Rahmenpläne ein oder werden in die Liste an potenziellen Maßnahmen aufgenommen. Im Herbst 2025 sollen die auf dieser Grundlage erstellten Rahmenplanentwürfe öffentlich vorgestellt werden. Bezüglich der Maßnahmen werden den Bürgerinnen und Bürgern die bereits umgesetzten Vorschläge erläutert, die auf ihre Anregungen zurückgehen, sowie jene Maßnahmen, die aus verschiedenen Gründen nicht realisiert werden können. Zudem werden die Bürgerinnen und Bürger an diesem Abend gefragt, welche zukünftigen Maßnahmen ihrer Meinung nach besonders dringend sind und von der Verwaltung prioritär angegangen werden sollten – natürlich abhängig von den verfügbaren Haushaltsmitteln und personellen Kapazitäten.

Der Umfang der Ergebnisse hängt dabei von der Größe des jeweiligen Ortsteils ab. Für größere Ortsteile werden in der Regel Rahmenpläne und Maßnahmen entwickelt, während bei kleineren Weiler oder Siedlungen der Schwerpunkt auf konkreten Maßnahmen liegt. Je nach Wunsch der Bürgerinnen und Bürger können dabei auch Projekte wie eine Klarstellungssatzung sinnvoll sein, die beispielsweise das Vorhandensein eines Innenbereichs gemäß § 34 BauGB prüft.

### **Rahmenplan Sünzhausen**

Sünzhausen ist geprägt durch die Lage in der Talsohle, welche sich entlang der St.-Georg-Straße ausdehnt. Dort ist der historische Ortskern anhand raumprägenden Hofstrukturen bis heute erkennbar. Vor allem der Bereich zwischen Schulweg und St.-Georg-Straße erzeugt mit seinen giebelständigen Baukörpern eine besondere städtebauliche Qualität, welche die Rahmenplanung durch die Darstellung der entsprechenden Firstrichtung langfristig sichert.

**Niederschrift**  
**über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (66.) vom 25. Juni 2025**

---

Nach Süden und Norden erstreckt sich die Bebauung Sünzhausens bis in die angrenzenden Anhöhen. Die Kirche markiert den höchsten Punkt im Ortsteil, wodurch sich wertvolle Blickbeziehungen ergeben, die erhalten werden sollen.

Die Tallage Sünzhausens hat in der Vergangenheit mehrfach für starkregenbedingte Hochwasserereignisse gesorgt, weshalb die Suche nach Retentionsraum sowie nach von Überflutung betroffenen Bereichen einen Schwerpunkt der Rahmenplanung ausmacht. In der Klimaanpassungsstudie KLAPS 50 sind die topographischen Senken des Ortsteils kartiert worden, welche aufgrund ihrer natürlichen Gegebenheit besonders hochwassergefährdete Lagen darstellen. Für diese Bereiche ist in der Rahmenplanung der Auftrag zur Prüfung des Vorhandenseins eines faktischen Überschwemmungsgebiets formuliert. Fließwege, welche bei Starkregen auftreten und das Wasser zu diesen Senken führen, sind ebenfalls aus dem KLAPS 50 übernommen und als Suchräume für Retention dargestellt. Sie dienen dazu, den Abfluss des Wassers zu verzögern und so viel Wasser wie möglich zu versickern, bevor es in den Ort fließen kann.

Bereiche außerhalb dieser hochwassergefährdeten Senken und Fließwege sind Lagen, in denen eine bauliche Entwicklung Sünzhausens denkbar ist. Der Rahmenplan unterscheidet dabei in städtebaulich vertretbare Nachverdichtungspotenziale, welche Bereiche beschreiben, in denen bereits ein Baurecht nach § 34 BauGB herrscht, sowie mögliche Ortsabrundungen, für die eine Satzung zur Schaffung von Baurecht erforderlich sein wird. Eine Entwicklung Sünzhausens wird insbesondere im Norden gesehen. Der südlich dargestellte Entwicklungsbereich eignet sich aufgrund des angrenzenden Suchraums für Retention nur für eine sehr kleinteilige bauliche Erweiterung.

Im Bereich um den Maibaum ist eine Entwicklungsfläche für Gemeinbedarf dargestellt. Hier sieht die Rahmenplanung Potenziale zur Aufwertung des Bereichs als Dorfmitte. Im Bereich um den bestehenden Bolzplatz und Spielplatz kann die Entwicklung einer Gemeinbedarfsfläche zur Gestaltung des Feuerwehrteichs als kombinierten Lösschteich und Retentionsraum dienen.

Die langfristige Sicherung von Spiel- und Bolzplatz wird mit der Rahmenplanung als Ziel formuliert.

Für Sünzhausen gibt es Ziele die außerhalb des unmittelbaren Ortsteilzentrums liegen, welche in einem größeren Planausschnitt dargestellt und so gesichert werden.

**Niederschrift**  
**über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (66.) vom 25. Juni 2025**

---

Dies betrifft zum einen die geplante Radwegeverbindung von Sünzhausen nach Freising, sowie die beabsichtigte bauplanungsrechtliche Sicherung des bestehenden Sportplatzes.

**Maßnahmenliste Sünzhausen**

**Bereits umgesetzt / voraussichtlich umgesetzt bis Oktober 2025 (Auszug)**

- Es wird ein weiterer Standort für eine Laterne in Gremertshauer Straße vorgesehen
- Mittelfristig erfolgt eine Umrüstung der Beleuchtung auf LED-Technik
- Ausschusstermine die für die Ortsteile relevant sind, werden vorab per Newsletter bekannt geben
- Es gibt einen „Kümmerer“/direkten Draht zur Stadtverwaltung in Amt 64 (Meldung von zugewachsenen Gräben,...)
- Eine Aufbewahrungskiste für Spielgeräte wurde angeschafft
- Es wurden mehr Mülleimer aufgestellt, u.A. auch bei der Hundekottütenstation (Rückmeldung zur Anbringung ist noch ausstehend)
- Es erfolgte ein erhöhtes Pflegeintervall der Straßeninseln, der Pflanztröge und des Maibaumplatzes
- Spazierwege wurden mit neuen Bänken ausgestattet
- Die FW-Pumpe wurde mehrfach repariert und es findet eine regelmäßige Überprüfung statt
- Es wurde ein Hydraulisches Modell entwickelt, um Retentionsmaßnahmen zu überprüfen und zu bemessen

**„Sowieso-Aufgaben“ / Bereits im Unterhalt enthalten**

- Kanäle werden regelmäßig gespült (Versandung) (2025 mit erhöhtem Unterhalt)
- Gitter vor Verrohrungen der Gräben werden regelmäßig gesäubert (2025 mit erhöhtem Unterhalt)

**Niederschrift**  
**über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (66.) vom 25. Juni 2025**

---

- Verrohrungen und Gullys werden regelmäßig gesäubert (2025 mit erhöhtem Unterhalt)
- Gräben werden regelmäßig gepflegt (2025 mit erhöhtem Unterhalt)
- Feldwege werden regelmäßig gepflegt, damit Wasser in Gräben läuft (2025 mit erhöhtem Unterhalt)
- Baumpflege am Spielplatz ist erfolgt
- Der Wunsch nach neuen Spielmöglichkeiten für ältere Kinder wird bei der Anschaffung neuer Geräte berücksichtigt.
- Grundstücksverhandlungen zum Radweg und für Retentionsmaßnahmen laufen weiterhin
- verstopfte Gullys in Haxthausen werden regelmäßig gesäubert

**Maßnahmen, welche momentan durch die Stadt Freising nicht weiterverfolgt werden können**

Zum jetzigen Zeitpunkt kann die Stadt Freising kein/e bzw. keinen:

- Vorfahrtsstraße am Abzweig Haxthausener Weg ausweisen
- Geschwindigkeitsbeschränkung von 70 km/h an der Abzweigung von der Kreisstraße in Richtung Haxthausen anordnen
- flächendeckendes Tempo 30 für Sünzhausen anordnen
- Lastenradstation in Sünzhausen errichten
- Verkehrsspiegel an Ortsein- und Ausfahrten anbringen (es steht allerdings eine jur. Prüfung aus)
- Erweiterung/Neubau des FW-Hauses mit barrierefreiem großen Veranstaltungssaal verfolgen
- Kramerladen errichten oder betreiben
- neuer Standort für die Glascontainer ausweisen
- Anschlusspflicht pot. Neubauprojekte an Nahwärmeversorgung zwingend vorschreiben
- Fällung der Tanne am Maibaum veranlassen
- Fußgängerüberweg von der Haxthausener Straße über die Kreisstraße nach Sünzhausen errichten

**Niederschrift**  
**über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (66.) vom 25. Juni 2025**

---

- mobilen Bäcker am Freitag/Samstag organisieren

**Maßnahmen, über die in der nächsten BV abgestimmt, bzw. besonders diskutiert werden soll:**

- Thema St.-Georg-Straße  
(Parkplätze vs. Parkverbote vs. Gehwege vs. baul. Umgestaltung vs Geschwindigkeit)
- Aufstellen einer Mitfahrbank (+Entwicklung eines Konzeptes für das gesamte Stadtgebiet)
- Abfrage des Interesses an einer öffentlichen E-Ladesäule
- Besteht ein Interesse der Dorfgemeinschaft an einer Umgestaltung des Mai-baumplatzes?
- Thema „Treffpunkt“ für Versammlungen/Veranstaltungen und im Freiraum z.B. Boulebahn und Bänke bei Spielplatz
- Soll sich die Stadt aktiv um einen Jugendtreffpunkt bemühen?

**Beschluss-Nr. 636/66a**

**Anwesend: 12                      Für: 12              Gegen: 0              den Beschluss**

Der Rahmenplanentwurf für den Ortsteil Sünzhausen wird zustimmend zur Kenntnis genommen.

Die Verwaltung wird beauftragt, den Rahmenplan den Bürgerinnen und Bürgern des Ortsteils vorzustellen und die Maßnahmen zu priorisieren.

Der Rahmenplan, sowie die aus dem Bürgerdialog resultierenden Maßnahmen werden dem Ausschuss für Planen, Bauen und Umwelt zum Beschluss vorgelegt.

**Niederschrift**  
**über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (66.) vom 25. Juni 2025**

---

- TOP 3      Örtliche Bauvorschriften**
- **Stellplatzsatzung**
  - **Spielplatzsatzung**
  - **Empfehlungsbeschluss an den Stadtrat**
- Anwesend: 12**

**Beschlussvorlage der Verwaltung**

Bericht im Ausschuss für Planen, Bauen und Umwelt am 04.06.2025 zum Thema örtliche Bauvorschriften

Auf den Bericht zu den Änderungen im Bauordnungsrecht aufgrund des Ersten und Zweiten Modernisierungsgesetzes 2024 und den Auswirkungen auf das kommunale Satzungsrecht am 04.06.2025 wird inhaltlich verwiesen.

Alle zugrundeliegenden Anträge (von ÖDP 22.08.2026, FW 22.11.2019, FW 1.9.2020, SPD 13.01.2022 sowie Bündnis 90/Die Grünen 12.01.2025) wurden damit abschließend behandelt.

Ergebnis des politischen Diskurses

Die anschließende politische Debatte unterstrich die Notwendigkeit für den Erlass einer neuen Stellplatzsatzung auf der bis 30.09.2025 geltenden Ermächtigungsgrundlage, welche Regelungen zur Beschaffenheit noch ermöglicht und Einhalten der Obergrenze der beigefügten Richtzahlliste, sodass die Übergangsregelung des Art. 83 Abs. 5 BayBO n.F. ein Fortgelten der Satzung ermöglicht.

Die Diskussion zeigte, dass auch eine Spielplatzsatzung auf der Grundlage der Mustersatzung des Bayerischen Gemeindetags und Bayerischen Städtetags ausgearbeitet werden soll.

Die Anregungen aus dem politischen Diskurs und der eingegangenen Rückmeldungen aus den Fraktionen wurden gewürdigt und in den Entwürfen soweit möglich berücksichtigt.

**Niederschrift**  
**über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (66.) vom 25. Juni 2025**

---

Entwurf der Satzung der Stadt Freising zur Pflicht und zum Nachweis von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge (Stellplatzsatzung) - Regelungsgehalt

Die Stellplatzpflicht wird angeordnet. Im Bereich Wohnen werden z.T. geringere Anforderungen als in der Richtzahlliste der Anlage der Garagen- und Stellplatzverordnung vorgesehen angeordnet. Darüber hinaus gilt die Richtzahlliste der Garagen- und Stellplatzverordnung.

Eine gegenseitige Anrechnung von Stellplätzen ist bei zeitlich getrennter Nutzung vorgesehen.

Anforderungen an die Herstellung der Stellplätze werden formuliert. Dabei sind auch Regelungen zur Beschaffenheit einschließlich stellplatzbegleitender Baumpflanzungen vorgesehen.

Regelungen zur Beschaffenheit eines Stellplatzes mit begründenden Elementen können aufgrund der Bestandsschutzklausel des Art. 83 Abs. 5 Satz 2 BayBO über den 01.10.2025 hinaus weitergeführt werden.

Die Stadt Freising ordnet Baumpflanzungen bereits seit in Kraft treten der ersten Stellplatzsatzung an und beeinflusst damit seit 2003 das Ortsbild von Freising nachhaltig. Die Anordnung von begleitenden Baumpflanzungen stellt auch eine besondere Anforderung an die äußere Gestaltung baulicher Anlagen zur Erhaltung und Gestaltung des Ortsbildes von Freising dar.

Oberirdische Stellplätze sind nach der Legaldefinition der Art. 2 Abs. 1 Satz 3 Nr. 5 BayBO bauliche Anlagen. Die Begrünungsregelungen werden in dem Sinne auch auf Art. 81 Abs.1 Nr. 1 BayBO - Gestaltung baulicher Anlagen - gestützt.

Eine Ablöseregelung ist vorgesehen. Dabei werden das Stadtgebiet und das Ensemble zur Förderung der Innenstadt differenziert betrachtet. Der Ablösevertrag ist vor Erteilung der Baugenehmigung abzuschließen. Ist die Erteilung einer Baugenehmigung

**Niederschrift**  
**über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (66.) vom 25. Juni 2025**

---

nicht erforderlich, so ist der Vertrag spätestens einen Monat vor Baubeginn abzuschließen. Der Ablösebetrag wird mit Erteilung der Baugenehmigung zur Zahlung fällig. Dies dient der Verwaltungsvereinfachung und erzeugt eine gewisse Verbindlichkeit.

Ein Inkrafttreten der Satzung zum 01.09.2025 wird angestrebt.

Zur Klarstellung werden eine Reihe von Hinweisen auf weitere rechtliche Grundlagen angefügt.

Dabei wird auch auf die Möglichkeit einer Reduzierung des Stellplatzschlüssels über ein qualifiziertes anlagenbezogenes Mobilitätskonzept für Wohngebäude im Wege einer Abweichungsentscheidung hingewiesen.

**Beschluss-Nr. 637/66a**

**Anwesend: 12                      Für: 9              Gegen: 3              den Beschluss**

Dem Änderungsantrag wird zugestimmt.

**Beschluss-Nr. 638/66a**

**Anwesend: 12                      Für: 12              Gegen: 0              den Beschluss**

Dem Stadtrat wird empfohlen zu beschließen:

Der vorliegende Entwurf der Satzung zur Pflicht und zum Nachweis von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge (Stellplatzsatzung), der einen wesentlichen Teil der Beschlussvorlage darstellt, wird auf der Grundlage von Art. 81 Abs. 1 Nrn. 1 und 4 der Bayerischen Bauordnung in der bis 30.09.2025 geltenden Fassung beschlossen. Die Verwaltung wird beauftragt die Stellplatzsatzung ortsüblich bekannt zu machen und zum 01.09.2025 in Kraft zu setzen.

**Niederschrift**  
**über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (66.) vom 25. Juni 2025**

---

Entwurf der Satzung zur Einführung einer Pflicht zum Nachweis eines Spielplatzes für Kinder (Spielplatzsatzung) - Regelungsgehalt

Die Novelle der Bayerischen Bauordnung führt dazu, dass ab 01.10.2025 eine Spielplatzpflicht nur noch besteht, wenn die Gemeinde dies durch Satzung nach Art. 81 Abs. 1 Nr. 3 BayBO in der ab 01.10.2025 geltenden Fassung anordnet. Eine Pflicht muss also erst durch Satzung begründet werden. Die bis 30.09.2025 geltende staatliche Spielplatzpflicht gilt für Gebäude mit mehr als 3 Wohnungen (Art. 7 Abs. 2 BayBO). Die künftige kommunale Spielplatz-Pflicht kann jedoch erst ab der Errichtung von Gebäuden mit mehr als fünf Wohnungen begründet werden.

Die Gemeinden können nach der Ermächtigung regeln: die „Pflicht, einen Spielplatz angemessener Größe und Ausstattung zu errichten, auszustatten und zu unterhalten sowie die Lage des Spielplatzes, die Art der Erfüllung einschließlich der Ablöse dieser Pflicht“. Die Beschaffenheit ist nicht im Gesetz genannt. Nutzungsänderungen sind nicht von der Satzungsermächtigung erfasst.

Eine Regelung über eine Ablöse muss nicht getroffen werden, wenn die Gemeinde auf dieses Instrument der Finanzierung zusammenfassender Spielplätze bzw. örtlicher Kinder- oder Jugendfreizeiteinrichtungen verzichten will.

Ein angemessener Freibereich ist dem Wohnen immanent, die Anlage und der Unterhalt von Kinderspielplätzen wohnortnah ist Teil der sozialen Wohlfahrtspflege.

Es bestünde die Möglichkeit Gebäude, die dem Wohnen von Senioren und Studenten bestimmt sind, aus dem Anwendungsbereich auszuklammern. Die Rückmeldungen zeigten, diese Wohnformen im Anwendungsbereich zu belassen.

Hinsichtlich der Ablöse orientiert sich der Entwurf an der Praxis von Augsburg und Regensburg.

**Niederschrift**  
**über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (66.) vom 25. Juni 2025**

---

Als Ablösebetrag wird 1.000,00 Euro pro m<sup>2</sup> nicht hergestellter Kinderspielplatzfläche, die sich nach der Berechnung der Größe ergeben würde, vorgeschlagen.

Für Gebäude, die dem Wohnen von Senioren und Studenten bestimmt sind, ist ein Recht des Bauherrn auf Ablöse dieser Pflicht vorgesehen und der Ablösebetrag gesetzlich gedeckelt auf 5.000 € je abzulösender Spielplatz.

Verfahrensrechtliche Aspekte

Satzung im eigenen Wirkungskreis, Gesetz im materiellen Sinn

Beide Satzungen als örtliche Bauvorschriften im eigenen Wirkungskreis sind wie alle Satzungen Gesetze im materiellen Sinn. Das Recht, eigene Angelegenheiten mittels Satzungen zu regeln, ist im verfassungsrechtlich garantierten Selbstverwaltungsrecht begründet und das wichtigste Steuerungsinstrument der Kommunen.

Soweit die Satzung in Grundrechte (hier: Eigentum, allgemeine Handlungsfreiheit) eingreift, bedarf es einer ausdrücklichen gesetzlichen Ermächtigung. Die Ermächtigungsgrundlagen sind in Art. 81 Abs. 1 Nrn. 1, 3 und 4 BayBO verankert.

Erlass steht im pflichtgemäßen Ermessen

Der Erlass von örtlichen Bauvorschriften steht grundsätzlich im pflichtgemäßen Ermessen der Gemeinde.

Die Stellplatzsatzung ist geeignet, um den Zu- und Abfahrtsverkehr einer Anlage auf dem jeweiligen Grundstück im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten aufzunehmen, die Stellplätze hinsichtlich der Erfordernisse der Klimaanpassung auszubilden und einen Beitrag zu leisten, den öffentlichen Raum vom ruhenden Verkehr freizuhalten.

Die Spielplatzsatzung ist geeignet, für Kinder den im Interesse ihrer Betätigung und Entwicklung notwendigen Spielraum wohnortnah zu schaffen und sie daneben von den allgemeinen Verkehrsgefahren fernzuhalten. Spielplätze gehören im weiteren Sinne zum Wohnen. Die Anlage und der Unterhalt von Kinderspielplätzen regelt damit einen wichtigen Bereich der sozialen Wohlfahrtspflege.

**Niederschrift**  
**über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (66.) vom 25. Juni 2025**

---

Beschlussfassung

Laut Geschäftsordnung für den Stadtrat Freising (Stand: 02.12.2021) ist für den Erlass von Satzungen der Stadtrat zuständig, Von der Möglichkeit, den Erlass von örtlichen Bauvorschriften entsprechend der Gemeindeordnung auf beschließende Ausschüsse zu übertragen, wurde kein Gebrauch gemacht. Insofern ist die Satzungen nach Empfehlungsbeschluss des Ausschusses für Bauen, Planen und Umwelt dem Stadtrat zur Beschlussfassung vorzulegen.

Für den Erlass örtlicher Bauvorschriften wird regelmäßig eine persönliche Beteiligung i.S.v. Art 49 Abs. 1 GO nicht anzunehmen sein. Das einzelne Stadtratsmitglied ist als Grundstückseigentümer regelmäßig nur Teil einer größeren Gruppe und folglich nicht individuell betroffen.

Wahrung staatlicher Mitwirkungsrechte

Für selbstständige örtliche Bauvorschriften gibt es keine Genehmigungs-, Vorlage-, oder Anzeigepflichten. Das Landratsamt Freising, Kommunalaufsicht, erhält eine Ausfertigung der Abstandsflächensatzung zur Kenntnis.

Ausfertigung durch den Oberbürgermeister

Mit Unterschrift des Oberbürgermeisters wird die Originalurkunde hergestellt; mit der Unterschrift wird dokumentiert, dass die Satzung dem Willen des Beschlussorgans entspricht und das Verfahren eingehalten wurde.

Bekanntmachung

Satzungen werden durch Veröffentlichung im Amtsblatt der Stadt Freising amtlich bekanntgemacht. Zusätzlich erfolgt ein Aushang an den Amtstafeln der Stadt Freising für einen Monat; im selben Zeitraum wird die Bekanntmachung auf der Homepage der Stadt Freising eingestellt.

Das Klimaschutzmanagement sowie das Mobilitätsmanagement sind an den Aufstellungsverfahren beteiligt.

**Niederschrift**  
**über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (66.) vom 25. Juni 2025**

---

**Beschluss-Nr. 639/66a**

**Anwesend: 11                      Für: 8                      Gegen: 3                      den Beschluss**

Der Tagesordnungspunkt wird vertagt.

**TOP 4                      Teilsanierung Volksfestplatz / Markierung Verkehrsübungsplatz**

**- Vorstellung Entwurf**

**- Projektbeschluss**

**Anwesend: 11**

**Beschlussvorlage der Verwaltung**

Anlass:

Die schulischen Radfahrausbildungen in Real- und Schonraum kommen insbesondere vor dem Hintergrund einer weiter steigenden Verkehrsdichte einer großen Bedeutung zu. Daher ist die schulische Radfahrausbildung als Bestandteil im Lehrplan für die Grundschulen in Bayern als verbindlich durchzuführender Ausbildungsabschnitt verankert. Die Stadt Freising verfügt über 5 Grundschulen von denen derzeit an drei Standorten Verkehrsübungsplätze (Lerchenfeld, Vötting und Neustift/Sternplatzschule) zur Verfügung stehen.

In der vierten Jahrgangstufe der Grundschule erfolgt der Abschluss der Radfahrausbildung an den Grundschulen, unter anderen mit einer Radfahrprüfung in der Praxis. Für die vorgenannte Fahrradprüfung wird nach Rückmeldung von der Polizei in der Regel eine Fläche mit einer Größe von 60m x 30m benötigt um die gewünschten Situationen auf der Übungsfläche zu lehren und die Fahrradprüfungen abzunehmen. Derzeit bietet nur noch die Verkehrsfläche in der ehemaligen Sternplatzschule die gewünschte Größe, um die anfallenden Situationen der Radfahrausbildung zu schulen und zu prüfen. Die Beschulung der Kinder erfolgt über die Verkehrserzieher der Polizei.

**Niederschrift**  
**über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (66.) vom 25. Juni 2025**

---

Um aus der Sicht der Polizei weiterhin einen problemlosen Ablauf der Beschulung der 4. Klassen in der Stadt Freising zu ermöglichen wurde von der PI Freising beim Schulamt die Ausweisung eines zentralen Verkehrsübungsplatzes angefordert, vor allem auch vor dem Hintergrund, dass eine dauerhafte Bereitstellung der Fläche an der Sternplatzschule als Verkehrsübungsplatz nicht absehbar ist und die Verkehrsflächen an den vorhandenen Grundschulen (ohne ehemalige Sternplatzschule) nicht ausreichend groß sind. Im Vorfeld wurden bereits mehrere Standorte für die Errichtung als Verkehrsübungsplatz zwischen Schulamt und der PI Freising diskutiert. Letztendlich hat man sich für eine Fläche auf dem Volksfestplatz in der Luitpoldanlage entschieden.

In Zusammenhang mit der Untersuchung des gewählten Standorts wurde vorab die Teilfläche des Volksfestplatzes untersucht. Hierbei wurde mittels einer Bodenuntersuchung festgestellt, dass die hier vorliegenden Asphaltflächen teilweise auf nicht tragfähigen Untergrund errichtet wurden. Die Verkehrsflächen befinden sich in einem schlechten baulichen Zustand. Das anfallende Oberflächenwasser erfolgt über die Ableitung in Sickerschächte ohne Vorreinigung bzw. einer direkten Einleitung in einem anliegenden Gewässer. Eine Versickerung über Sickerschächte ist aufgrund des erforderlichen Grundwasserabstands nicht mehr zulässig.

Maßnahme Teilsanierung des Volksfestplatzes:

Die Festplatzfläche soll auf einer Fläche von ca. 2.500 m<sup>2</sup> neu angelegt werden.

Die Dicke der Asphaltkonstruktion liegt derzeit zwischen 6 und 16 cm. Die vorhandene Frostschuttschicht besteht in großen Teilen aus nicht frostsicherem Material.

Aufgrund der vorliegenden Baugrunduntersuchungen ist es notwendig, den Boden auf der gesamten Fläche in einer Tiefe von ca. 40 cm auszutauschen. Die bestehenden Spartenleitungen für Strom, Telefon und Erdung müssen an die neue Planungshöhe angepasst werden.

**Niederschrift**  
**über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (66.) vom 25. Juni 2025**

---

Im Zuge dessen werden neue Abwasserleitungen verlegt und acht Straßeneinläufe angeschlossen.

Nach Rücksprache mit der Stadtentwässerung kann das Oberflächenwasser an den bestehenden Mischwasserkanal angeschlossen werden.

Für die Sanierung des Oberbaus wurde der folgende Aufbau gewählt:

Asphaltdeckschicht	4 cm
Asphalttragschicht	10 cm
Schottertragschicht	25 cm

Der maßgebliche mittlere höchste Grundwasserstand wurde im Planungsbereich mit 440,67 m ü. NN ermittelt. Am 04.07.2023 wurde ein Grundwasserstand von 439,42 m ü. NN gemessen. Das entspricht bei einem maßgeblichen mittleren höchsten Grundwasserstand einer Geländeüberdeckung von ca. 1,25 m.

Aufgrund des anstehenden Grundwassers ist eine Versickerung mittels Rigolen oder Sickerschächten aufgrund der vorliegenden Technischen Regelwerken nicht mehr möglich. Im Rahmen der erlaubnisfreien Einleitung in das Grundwasser ist von der Unterkante der Entwässerungsanlage bis zum höchsten Grundwasserstand ein Mindestabstand von 1 m einzuhalten. Das anfallende Oberflächenwasser wird daher über eine Muldenrinne gefasst und über Einlaufschächte in den vorhandenen Mischwasserkanal eingeleitet.

Für die Einleitung von Schwarzwasser werden in diesen Zusammenhang zwei neue Schmutzwasserschächte gebaut die gleichfalls an den bestehenden Mischwasserkanal angeschlossen werden. Die Schmutzwasserschächte werden künftig den Schaustellern zur Verfügung stehen, um z.B. das mit Fäkalien verschmutzte Abwasser ordnungsgemäß zu entsorgen.

**Niederschrift**  
**über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (66.) vom 25. Juni 2025**

---

Zusätzliche Maßnahme:

Die sanierte Festplatzfläche soll im Abschluss eine Markierung als Verkehrsübungsplatz erhalten, die für die Bedürfnisse der Verkehrserziehung erforderlich ist. Die dargestellte Markierung für den Verkehrsübungsplatz erfolgt in Abstimmung mit der Pi Freising die den Unterricht und die Fahrradprüfungen durchführt.

Eine zusätzliche Beleuchtung bzw. die Aufstellung eines Wetterschutzhäuschens ist im Bereich der zu sanierenden Platzfläche nicht vorgesehen.

Die Nutzung des Verkehrsübungsplatzes erfolgt außerhalb von Veranstaltungen, die auf dem Festplatz stattfinden. Ein Vorteil der gewählten Fläche in der Luitpoldanlage liegt darin, dass diese Fläche gegenüber einer Fläche innerhalb des Schulgeländes auch während der Ferienzeiten oder am Wochenende öffentlich als Verkehrsübungsplatz für die Bevölkerung in Freising nutzbar ist.

Zur Sicherstellung, dass keine Fahrzeuge auf der Verkehrsübungsfläche stehen, sollen Poller gesetzt werden.

Kosten:

Die Herstellungskosten für die Teilsanierung des Volkfestplatzes werden mit brutto ca. 470.000 €, sowie die Markierung für einen Verkehrsübungsplatz mit brutto ca. 30.000 € geschätzt.

Die Gesamtkosten der Maßnahme belaufen sich somit auf Brutto 500.000 €.

Zeitplan:

Die Vergabe der Bauleistungen ist von Amt 64 für Herbst/Winter 2025 vorgesehen. Die Ausführung der Baumaßnahme ist für Anfang 2026 geplant.

Bezugnehmend auf die im Referentengespräch vorgebrachte Entsiegelung der zu sanierenden Flächen wurde dieses nochmals mit dem Amt 32 - Ordnungsamt - als Nutzer dieser Fläche im Vorfeld zur Sitzung abgestimmt. Durch das vorgenannte Fachamt wurde hierbei mitgeteilt, dass eine Reduzierung der Asphaltfläche zu einem

**Niederschrift**  
**über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (66.) vom 25. Juni 2025**

---

größeren Unterhalt durch den Bauhof bzw. zu Einschränkungen in der Nutzung der Flächen führt.

**Beschluss-Nr. 640/66a**

**Anwesend: 11                      Für: 11                      Gegen: 0                      den Beschluss**

- a) Den am Sachbericht beiliegenden Entwurf zur Teilsanierung des Festplatzes mit Markierung eines Verkehrsübungsplatzes wird mit den sich in der Sitzung ergebenden Ergänzungen zugestimmt.
- b) Die Teilsanierung des Festplatzes, einschließlich Markierung des Verkehrsübungsplatzes wird mit Projektkosten in Höhe von 500.000 € genehmigt.

**TOP 5                      Berichte und Anfragen**

**TOP 5.1                      Zukunftsquartier Bahnhofsareal Freising**  
**- aktueller Sachstand**  
**Anwesend: 10**

Der Bericht dient zur Kenntnis.