

FREISINGER IMPULSE

Was wir bewegt haben und was noch ansteht

Die ÖDP Stadtratsfraktion zieht Bilanz



Verkehrswende
Noch viele Baustellen



fresch
Unter der Lupe



Tempo 30
Für mehr Sicherheit



Energiewende
Vieles hat sich getan



Über 10 Jahre
Fairtrade Stadt Freising



VERKEHRSWENDE

Viergleisiger Bahnausbau nach München	4
Radentscheid: Wort halten!	5
Mehr Tempo 30 für höhere Verkehrssicherheit	5
Was eine Campus-Radl-Tangente bringt	6
Radlerrekord an der Korbinianbrücke	7
Kleines Brückerl – große Wirkung	7
Erfolgscode X660	8
Expressbus-Idee: Schneller zum ICE	8
Revolution: Elektrische Stadtbusse ab 2025	9

Eigenständige Stadtwerke forcieren die Energiewende	10
Public & Private: Gemeinsam kann's gelingen	11
Freisings grüne Wartehallen	11



ENERGIE & UMWELT



POLITIK & HAUSHALT

Raus aus dem Hinterzimmer!	12
Warum eine Verpackungssteuer nötig ist	12
„Vötting – We Have a Problem!“	13

Projekt Fußgängerzone Innenstadt	14
Fairtrade-Stadt Freising	14
Erfolgsprojekt Dombergbahn	15
Erfolgreiches Quartiermanagement in Lerchenfeld	15
Monsterprojekt für Vielflieger? Nein danke!	16
Bezahlbarer Wohnraum ist möglich	17
Ungebremster Flächenfraß in Freising	17
Fresch – Ein Bad der Premium-Klasse	18
Umweltschutz zum Nulltarif: Jobticket dank ÖDP	19
Teilhabe für alle in der Stadt	19



FREISING


 ödp

Liebe Freisingerinnen und Freisinger,

stellen Sie sich einen Tag in Freising vor: Sie gehen zur Schule oder in die Arbeit, radeln durch die Stadt, holen sich ein Eis oder planen den nächsten Besuch im Schwimmbad. Vieles, was diesen Alltag prägt, entsteht hier vor Ort – in unserer Stadtpolitik.

Es geht um die großen Dinge wie Schulneubauten, die kleinen Dinge wie Bänke am Spielplatz und die emotionalen Momente, wenn das Volksfest oder Altstadtfest die Innenstadt beleben. Es geht um Entscheidungen, die unseren Alltag besser machen – oder manchmal komplizierter.

In den vergangenen Jahren haben wir als ÖDP einiges bewegt, auch wenn manche Baustellen bleiben. Auf den nächsten Seiten finden Sie unsere Themen, Anträge und Erfolge. Ein Blick hinter die Kulissen der Kommunalpolitik – konkret, ehrlich, freisingerisch.

Viel Freude beim Lesen und Nachdenken!

freisingerisch

Vorstellung der Stadträt:innen:



HARTMUT BINNER

Hartmut Binner ist Polizeibeamter im Ruhestand und Freisinger Stadtrat. Er engagiert sich in den Bereichen Bildung, Kultur und Sport. Als ehemaliger Sprecher des Aktionsbündnisses „AufgeMUCKt“ setzt er sich seit 20 Jahren gegen den Bau einer dritten Startbahn am Münchner Flughafen ein.



EMILIA KIRNER

Emilia Kirner ist PR-Beraterin in München mit Schwerpunkt Technologie. Neben ihrem Engagement im Stadtrat ist sie auch aktiv im Verkehrsclub Deutschland (VCD) und vertritt den Radentscheid Freising. Ihre politischen Interessen umfassen Verkehrspolitik, Transparenz in der Politik und Gleichberechtigung.



ULRICH VOGL

Ulrich Vogl arbeitet als Mathematiker und ist seit über 25 Jahren Mitglied des Stadtrats. Als Referent der Stadtwerke Freising gestaltet er aktiv die Energie- und Verkehrswende vor Ort mit. In seiner Freizeit findet man ihn oft auf Rad-Rundreisen in und um Deutschland.

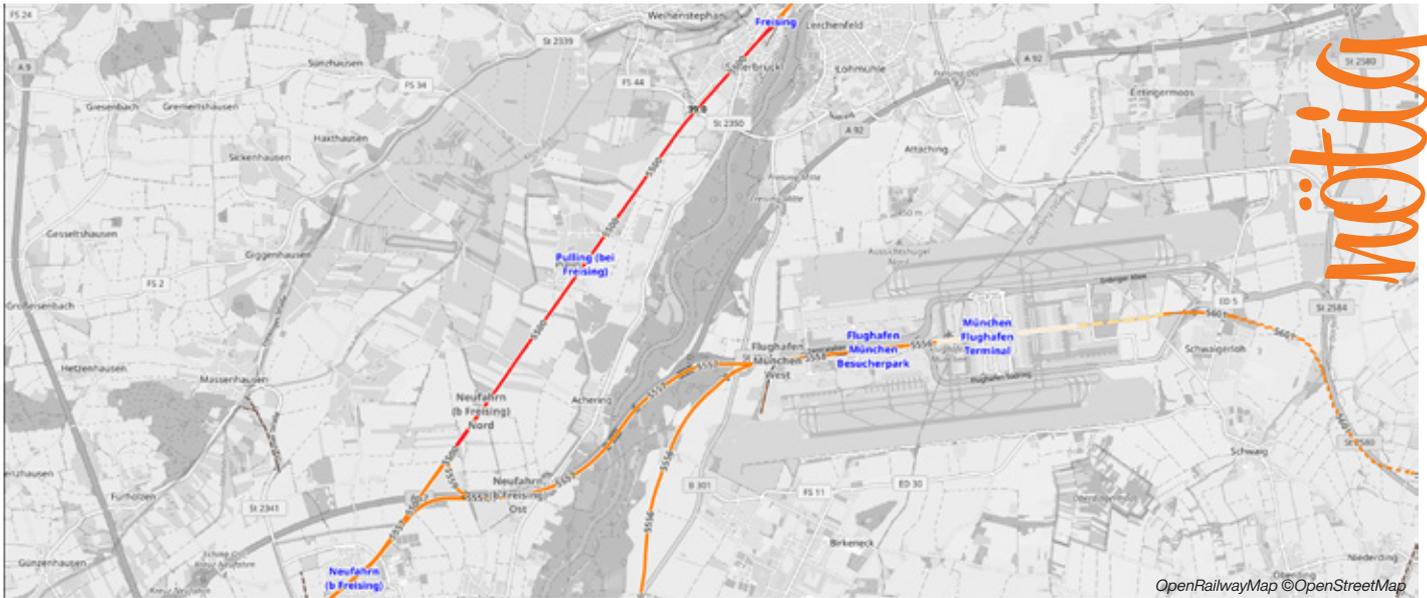
IMPRESSUM

Verantwortlich im Sinn des Presserechts:
ödp Stadtratsfraktion, Emilia Kirner,
Obere Hauptstr. 2, 85354 Freising

Druck: Pinsker Druck und Medien GmbH
84048 Mainburg

Gestaltung: DF-Design, 92551 Stulln

Bildnachweise:
Fotos: privat; Adobe Stock; Freepik
Karten: OpenStreetMap
Illustrationen: Adobe Stock; Freepik



Viergleisiger Bahnausbau nach München

Warum der Ausbau notwendig und überfällig ist

Die Bahnstrecke München-Freising ist eine der zentralen Verkehrsadern Bayerns – und sie ächzt unter der Überlastung. Sowohl der Personen- wie auch der Güterverkehr stocken hier regelmäßig; Pendler und Reisende leiden unter stetigen Verspätungen. Angesichts dieser Belastung fordern viele, dass die Strecke endlich ausgebaut wird – idealerweise viergleisig. Doch obwohl seit Jahren über Lösungen diskutiert wird, passiert nichts.

Eine lange Vorgeschichte: Viel Planung, wenig Umsetzung

Die Strecke zwischen München und Freising ist bereits 1892 zweigleisig ausgebaut worden. Schon damals wuchs der Verkehr und spätestens seit den frühen 2000er-Jahren steht der Ausbau auf der politischen Agenda. Doch obwohl sich die Verkehrsministerien, Gutachter und Pendler einig sind, dass die Strecke erweitert werden muss, ist bis heute kaum ein Fortschritt erkennbar. Immer wieder wurden Planungen angestoßen und anschließend auf Eis gelegt. Das einzig richtig sichtbare Ergebnis dieser jahrelangen Planungen ist die Neufahrner Gegenkurve: Sie verbindet den Münchner Flughafen mit der Bahnstrecke, sorgt damit aber für zusätzliche Last und bringt keine Entlastung.

Im Rahmen des „Deutschlandtakts“, einem bundesweiten Infrastrukturprojekt, wurde der viergleisige Ausbau zwar als dringlich bewertet und in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen. Aber politische und finanzielle Hindernisse verzögern die Umsetzung. Es fehlt an konkreten Kostenschätzungen und einem soliden Zeitplan.

Die Bedeutung der Strecke

Die Bahnstrecke München-Freising ist mehr als nur ein Pendlerweg. Sie ist Teil des europäischen Güterverkehrskorridors „Skandinavien-Mittelmeer“ und verbindet München nicht nur mit Ostbayern, sondern auch mit Osteuropa und Skandinavien. Auch Bayerns Industrie ist auf diese Verbindung angewiesen: Die BMW-Werke in Regensburg und Dingolfing sowie das Chemiedreieck im Südosten Bayerns nutzen die Strecke für den Gütertransport. Der Ausbau könnte die schlimmsten Engpässe im Fahrplan des Großraums München entschärfen und die Züge zuverlässiger machen.

Abschnitt Ausbau Neufahrn-Freising

Der Abschnitt zwischen Freising und Neufahrn spielt auf dieser Strecke eine zentrale Rolle. Pendler kennen das Problem: Wer in der S-Bahn sitzt, muss oft warten, bis ein vorbeifahrender Zug passiert. Das sorgt regelmäßig für Verspätungen. Im Regionalexpress läuft es kaum besser: Zwischen Eching und Neufahrn schleicht der Zug hinter der S-Bahn her, bis er endlich überholen kann.

Warum aktuell nichts passiert

Das größte Hindernis für den Ausbau der Strecke liegt im politischen und finanziellen Stillstand. Die Finanzierung ist ungeklärt, da Bayern den Bund in der Pflicht sieht, während der Bund auf eine Mitverantwortung des Freistaats pocht. Gleichzeitig blockieren Planungsverfahren und das komplexe Genehmigungssystem den Fortschritt.

Auch Widerstand aus der Bevölkerung bremst das Projekt: Stimmen aus dem Ortsteil Pulling befürchten zusätzliche Belastungen durch Lärm und eine Veränderung des Ortsbilds. Diese Konflikte führen seit Jahren dazu, dass die verschiedenen Parteien und Interessengruppen sich gegenseitig den schwarzen Peter zuschieben, anstatt gemeinsam eine Lösung zu finden.

Ein Politikum mit weitreichenden Folgen

Die politische Verantwortung ist ein weiterer Stolperstein. Der Bayerische Verkehrsminister Bernreiter (CSU) unterstützt den viergleisigen Ausbau zwar verbal, drückt sich aber um konkrete Maßnahmen. Die Opposition fordert dagegen eine aktive Beteiligung des Freistaats, weil sie die Staatsregierung dafür verantwortlich machen, dass der Ausbau der Strecke jahrelang verschleppt wurde.

Zeit für Veränderung: Warum jetzt gehandelt werden muss

Jeden Tag, an dem der Ausbau hinausgezögert wird, leiden Pendler, Güterverkehr und die Umwelt. Die ständigen Verspätungen und der überlastete Verkehr führen zu unnötigen Emissionen und untergraben die Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs. Bayern und der Bund stehen in der Pflicht, Lösungen zu finden. Auch der politische Wille zur Zusammenarbeit muss gestärkt werden.

Der viergleisige Ausbau der Strecke München-Freising ist keine Luxuslösung, sondern eine Notwendigkeit für eine zukunftsfähige Verkehrsinfrastruktur. Statt sich in Zuständigkeitsdebatten zu verlieren, sollte die Politik endlich an einem Strang ziehen und das Projekt gemeinsam mit den betroffenen Gemeinden und den Bürgern umsetzen.

Als ÖDP liegt uns dieser Ausbau besonders am Herzen. Es braucht Ihre Unterstützung, um dieses wichtige Projekt endlich voranzubringen. Unsere Stadträtin Emilia Kirner hat eine Petition auf change.org eingerichtet.



Unterschreiben Sie jetzt!

Radentscheid: Wort halten!

Im Februar 2022 hat die Stadt Freising gemeinsam mit dem Aktionsbündnis „Radentscheid Freising“ einen öffentlich-rechtlichen Vertrag abgeschlossen. Die Stadt hatte sich gegenüber dem Bündnis aus VCD, Fridays for Future, ADFC, ÖDP, Grünen und Linken vertraglich verpflichtet, bis 2027 insgesamt 27 Maßnahmen zur Verbesserung der Fahrradinfrastruktur umzusetzen. Für 27 weitere Maßnahmen soll die Planung vorangetrieben werden. Zudem soll sich die Stadt bei zuständigen Baulastträgern (z. B. für Kreis- und Staatsstraßen) für die Schließung von Lücken im Radwegenetz einsetzen.

Passiert ist auch schon einiges: Zum Beispiel bei der Einrichtung von Fahrradstraßen oder beim Bau von Fahrradabstellanlagen. Leider geraten die versprochenen Umsetzungen jedoch seit 2024



zunehmend ins Stocken. Vordergründig „weil man sparen müsse“, finden sich in den letzten beiden städtischen Haushaltsentwürfen, die dem Stadtrat zur Entscheidung vorgelegt wurden, kaum noch konkrete Umsetzungsmaßnahmen. Auch reicht das dafür eingestellte Budget offensichtlich nicht ansatzweise aus, um die vertraglich fixierten Maßnahmen zeitgerecht zu realisieren. Auf eine konkrete Planung der vielen noch ausstehenden Maßnahmen bis 2027 wartet der Stadtrat bis heute vergebens.

Das ist wenig ambitioniert und unverständlich, denn für andere Dinge wie die Westtangente finden sich im aktuellen Haushalt wieder weit über 1 Million Euro – sowohl für Betrieb und Unterhalt wie auch für Schadensbeseitigungen und weitere Baumaßnahmen! Für mehr Sicherheit im Radverkehr steht aber nicht einmal ein Bruchteil davon zur Verfügung – obwohl die Stadt sich zu mehr Engagement vertraglich verpflichtet hat.

WAS WIR ERREICHT HABEN:

- + Unserem Antrag zur Mitgliedschaft Freisings in der AGFK Bayern wurde nachgekommen (2014)
- + Unserem Antrag zur Schaffung einer Planstelle Fahrrad-Beauftragter wurde nachgekommen (2018)
- + Öffentlich-Rechtlicher Vertrag (Radentscheid, mit federführender Beteiligung ÖDP) wurde abgeschlossen.

WAS WIR NOCH FÜR WICHTIG HALTEN:

- + Priorisierte Umsetzung aller im Vertrag genannten Maßnahmen bis 2027
- + Erarbeitung einer Umsetzungsplanung als Basis für die kommenden Haushaltsentwürfe
- + Vorlage entsprechender, vertragskonformer Haushaltsentwürfe zur Abstimmung im Stadtrat
- + Darüber hinaus: Weiterentwicklung des Radwegenetzes an aktuellen Hotspots

Mehr Tempo 30 für höhere Verkehrssicherheit

Ja zur Tempo-30-Initiative des Deutschen Städtetags

Großstädte wie Paris machen es vor: Tempo 30 sorgt für mehr Sicherheit und Lebensqualität. Rund 1000 deutsche Städte und Gemeinden wollen dieses Regeltempo ebenfalls einführen. Doch eine ideologisch geprägte Bundesverkehrspolitik blockierte dies über Jahrzehnte. Dabei zeigen Studien eindeutig: 50 km/h sind dort, wo auch Fußgänger und mobilitätseingeschränkte Menschen unterwegs sind, zu schnell. Mit Tempo 30 sinkt das Risiko tödlicher Verletzungen bei Unfällen um etwa 80 Prozent. Die Überlebenschance bei Kollisionen steigt sogar um das Sechsfache.

Diese Fakten führten 2021 zur Resolution „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“, initiiert von mehreren Großstädten im Deutschen Städtetag. Ziel ist es, mehr Sicherheit, weniger Lärm und eine bessere Luftqualität zu erreichen. Viele Kommunen, darunter auch Freising, schlossen sich der Initiative an. In Freising war der Weg dorthin jedoch schwieriger, da die Stadt kein direktes Mitglied im Deutschen Städtetag ist. Die ÖDP brachte das Thema im Stadtrat ein. Zwar

unterstützte eine Mehrheit die Ziele der Resolution, eine direkte Mitgliedschaft im Städtetag wurde jedoch abgelehnt.

Auf Bundesebene gibt es inzwischen Fortschritte. Mit der Novelle des Straßenverkehrsgesetzes können Kommunen seit Oktober 2024 einfacher präventiv Maßnahmen umsetzen. Dazu gehören sichere Radfahrstreifen und Tempo-30-Zonen. Sie müssen nicht mehr erst auf schwere Unfälle warten.



Nun liegt es an der Stadt, diese neuen Möglichkeiten zu nutzen. Es bleibt zu hoffen, dass Freising zeitnah Bereiche mit viel Radverkehr sicherer gestaltet und die Chancen proaktiv ergreift.

WAS WIR ERREICHT HABEN:

- + Freising hat sich der Tempo-30-Resolution grundsätzlich angeschlossen

WAS WIR NOCH FÜR WICHTIG HALTEN:

- + Freising soll als direktes Mitglied im Deutschen Städtetag die Resolution aktiv unterstützen
- + Freising soll die Chancen der novellierten StVO zeitnah nutzen, um präventiv mehr Sicherheit für den unmotorisierten Straßenverkehr zu schaffen

Was eine Campus-Rad-Tangente bringt

ÖDP Freising fordert zügige Umsetzung des Schlüsselprojekts

Seit Jahren steht der Isarsteg Süd auf der Agenda der Stadt Freising. Die geplante Rad- und Fußgängerverbindung zwischen Lerchenfeld und Weihenstephan soll eine wesentliche Lücke im Radverkehrsnetz und für Fußgänger schließen. Doch trotz des hohen Stellenwerts des Projekts scheint es in den letzten Jahren ins Stocken geraten zu sein.

WAS BISHER GESCHAH:

2019 wurden die ersten Weichen für den Isarsteg Süd gestellt. Damals bevorzugte der Stadtrat noch die Variante am P+R-Parkplatz am Bahnhof. Wir betrachten die Variante Savoyer Au/Seilerbrückl (siehe Karte) als deutlich besser geeignet.

DIE VORTEILE LIEGEN AUF DER HAND:

Verbindung zentraler Stadtteile

Der Isarsteg Süd schafft für Fußgänger und Radfahrer eine direkte und sichere Verbindung zwischen den großen Stadtteilen Lerchenfeld und Seilerbrückl. Zudem erschließt er das Schlüterareal, das Wohn- und Gewerbeareal Angerstraße, den Weihenstephaner Campus und den Stadtteil Vötting. Das Fresch-Bad und der Sportparks Savoyer Au in Lerchenfeld werden leichter erreicht.

Kein weiter Umweg

Momentan ist der Weg über die südliche Westtangente oder die Korbinianbrücke für Fußgänger und Radfahrer ungeeignet und ist mit erheblichen Umwegen verbunden. Der Umweg über die Korbinianbrücke ist ca. 1,3 km lang. Würde man über die Schlüterbrücke fahren, läge der Umweg bei 1,7 km. Diese Strecke ist aber für Fahrradfahrer zu gefährlich und für Kinder definitiv nicht befahrbar.

Was fehlt zum Umbau?

Weite Teile der Strecke liegen auf bereits bestehenden Straßen. Trotzdem müssen einige neue Lückenschlüsse errichtet werden. Diese sind die Bahnunterführung Schlüter/Heizwerk Angerstraße, der Isarsteg Süd und der Lückenschluss Gutenbergstraße/Feldfahrt.

Naturschutz

Naturschützer haben Bedenken geäußert, das Projekt könne sich schädlich auf die Isarau auswirken. Daher gilt es, den Isarsteg und seinen genauen Verlauf sorgfältig abzuwägen und Einwände zu berücksichtigen. Wir sehen den Eingriff in die Natur jedoch als gering an, da kein großes Betonbauwerk, sondern nur ein einfacher Holzsteg errichtet werden soll. Dabei kann bei der Streckenführung zum großen Teil auf bestehende Wegeverbindungen zurückgegriffen werden.

Bei unserem Vorschlag wäre lediglich ein sehr junger Baumbestand betroffen, der erst vor kurzem gepflanzt wurde. Dem neuen Weg auf dem etwa 100m fehlenden Stück fielen keine älteren Bäume zum Opfer.

Wir als ÖDP Freising fordern eine zügige Planung und Umsetzung des Projekts zum Wohle Freisings.

WAS WIR ERREICHT HABEN:

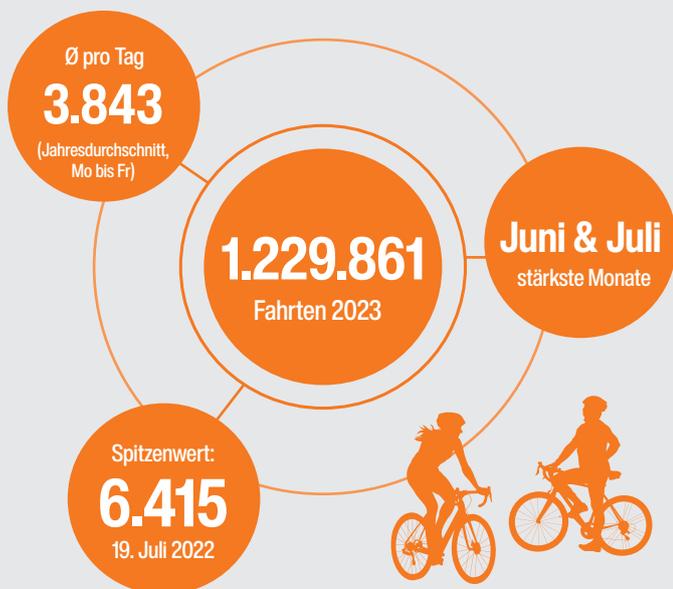
- + Unser Stadtrats-Antrag von 2002 zum Bau eines Isarstegs Nord ist umgesetzt

WAS WIR NOCH FÜR WICHTIG HALTEN:

- + Realisierung des ebenfalls 2002 beantragten Isarsteg-Süd am sinnvollen Standort (ca. 1000 m isaraufwärts der Korbiniansbrücke)
- + Realisierung Anschluss-Bauwerk Rad- / Fußunterführung Schlüter / Heizwerk Angerstraße
- + Realisierung Durchstich Gutenbergstraße / Feldfahrt
- + Durchgängige Radwegbeschilderung "Campustangente Süd" (Erdinger bis Hohenbacherner Str.)



Radlerrekord an der Korbinianbrücke



Die Fahrradzahlstation an der Korbinianbrücke ist ein voller Erfolg – das zeigen die Zahlen. Zu Spitzenzeiten im Sommer überqueren werktags bis zu 6.500 Radfahrer die Isar. Das entspricht dem Verkehrsaufkommen einer Hauptverkehrsstraße. Zum Vergleich: Der P&R-Parkplatz am Bahnhof hat 700 Parkplätze. Selbst wenn jeder Parkplatz einmal täglich genutzt wird, liegen die Fahrten mit 1.400 weit unter der Zahl der Fahrradfahrten. Deshalb sollte eine fahrradfreundliche Vorfahrtsregelung an der Kreuzung Brücke/Luitpoldstraße durchgesetzt werden.

Die Idee einer Fahrradzahlstation lieferte die ÖDP-Stadtratsfraktion Ende 2021. Der Stadtrat hat sie wenige Monate später beschlossen. Aufgrund der schwierigen Stromversorgung vor Ort hat die Zahlstation bisher kein Display. Die Zahlen sind jedoch sehr wertvoll für die Stadt und können von jedem in Echtzeit online abgerufen werden.

WAS WIR ERREICHT HABEN:

- + Unser Stadtrats-Antrag zur Einrichtung der Zahlstation ist umgesetzt

WAS WIR NOCH FÜR WICHTIG HALTEN:

- + Komplettierung unseres Antrags mit einem Display vorort, um das Bewusstsein der Vorbeifahrenden zu schärfen
- + Änderung der Vorfahrtsregelung nach Verkehrsaufkommen an der angrenzenden Kreuzung



Kleines Brückerl – große Wirkung

Radverbindung zum Seilerbrückl unterbrochen

Rund fünf Jahre ist es mittlerweile her, dass die Deutsche Bahn das kleine Brückerl nach der Bahnunterführung wegen Baufähigkeit gesperrt hat. Diese Sperrung betrifft die Direktverbindung vom Fürstendamm zum P&R-Parkplatz. Das Brückerl war essenziell für die Verbindung zwischen dem Seilerbrückl und der Innenstadt. Bereits vor der Schaffung des P&R-Parkplatzes Mitte der 1970er Jahre war es der direkte Weg für Fußgänger und Radfahrer.

Wir erleben hier ein klassisches Zuständigkeitsdrama zwischen der Deutschen Bahn und der Stadt Freising. Die Deutsche Bahn zeigt offenbar kein Interesse an einer Instandsetzung. Die Stadt Freising kann formal nichts tun, da das Gelände der Bahn gehört. Zudem fehlen der Stadt die finanziellen Mittel.

Pragmatische Lösung?

Warum geht man hier nicht pragmatisch vor? Für das fünf Meter lange Brückerl benötigt man keine große Ingenieurskunst. Ein einfaches Holzbauwerk könnte schnell und kostengünstig durch lokale Handwerker erstellt werden. Die bunten „1300“ Ziffern am Marienplatz haben doch gezeigt, dass unkonventionelle Lösungen möglich sind, wenn der Wille da ist.



WAS WIR ERREICHT HABEN:

- + Leider trotz mehrfacher Anläufe bislang nichts

WAS WIR NOCH FÜR WICHTIG HALTEN:

- + Baldige, pragmatische Lösung mit der Stadt in der Kümmerer-Rolle



Erfolgscodex X660:

Expressbuslinie dank ÖDP-Idee

Seit einigen Jahren erfreut sich der Landkreis Freising einer neuen und äußerst erfolgreichen Buslinie, die maßgeblich auf die Initiative der ÖDP Freising zurückzuführen ist: Die Expressbusverbindung X1 nach Garching, erstmals definiert in der Perspektivzeitung der ÖDP im Jahr 2013. Sie wurde später in Antragsform im Stadtrat verabschiedet und ist mittlerweile als Linie X660 bekannt.

Die Grundidee war, die Wissenschaftsstandorte Freising-Weißenstephan und Garching-Forschungszentrum miteinander zu verbinden. Der Ansturm auf die Linie war aber so groß, dass bereits im Juni 2023 Verstärkerfahrten im Kreisrat beschlossen wurden. Zudem soll der Bus auch an Sonn- und Feiertagen fahren. Die geplante Einführung wäre im Dezember 2023 gewesen. Aufgrund von Beschwerden wegen überfüllter Busse wurden die Verstärkerfahrten schon ab dem 13. November 2023 aufgenommen.

Die Ausweitung des Takts kommt sehr positiv an. Auch unser Landrat lobt die gute Zusammenarbeit zwischen dem Landkreis, dem MVV und dem Verkehrsunternehmen. Die ÖDP Freising freut sich, mit ihrer Idee einen Beitrag zur Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs geleistet zu haben und wird weiterhin darauf hinwirken, dass dieser wichtige Service erhalten und ausgebaut wird.

WAS WIR ERREICHT HABEN:

- + Unsere in 2013 online und landkreisweit per Broschüre veröffentlichte Idee wurde erfolgreich umgesetzt

WAS WIR NOCH FÜR WICHTIG HALTEN:

- + Grundsätzliche sofortige Weiterführung der Expressbus-Idee im Landkreis Freising

Expressbus-Idee: Schneller zum ICE

Ein neuer Expressbus könnte Freising besser an Ingolstadt anbinden

Der Expressbus zwischen Freising (DB) und Garching (U) hat sich als großer Erfolg erwiesen. Aufgrund der hohen Nachfrage wurde die Taktung bereits verdichtet. Diese Verbindung, die die ÖDP vor 11 Jahren vorgeschlagen hat, zeigt, wie sinnvoll Expressbuslinien als Ergänzung zum schienenengebundenen Nahverkehr sind. Doch dabei soll es nicht bleiben.

Im Konzept von 2013 haben wir damals schon vorgeschlagen, etwa 15 solcher Expressbuslinien im Landkreis einzurichten, um die Zentren optimal mit dem Schienennetz zu verbinden.

Next Stop: Pfaffenhofen

Eine besonders wichtige Verbindung ist die Expressbuslinie Freising-Kirchdorf-Pfaffenhofen. Diese Linie würde das nordwestliche Ampertal besser an den ÖPNV anbinden und eine wichtige Lücke im Schienenverkehr schließen, die seit der Einstellung der Holledauer Bockerl-Bahn vor rund 60 Jahren besteht.

Die Reisezeit zwischen Freising und Ingolstadt könnte sich von über 90 Minuten (via München) auf weniger als 60 Minuten verkürzen. Dies würde auch den östlichen Landkreis und Landshut positiv beeinflussen. Der größte Vorteil wäre die bessere Anbindung Freising an den ICE-Halt in Ingolstadt. Städte wie Würzburg, Hannover oder Hamburg wären dann 25 Minuten schneller erreichbar, und zwar stündlich, 13 mal am Tag.

Um dies zu realisieren, schlagen wir einen 40-Minuten-Takt vor, ähnlich wie beim X660. Dieser Takt würde direkte Anschlüsse an die Regionalbahnlinien R1 (München-Ingolstadt-Nürnberg) sowie zweistündlich an die RB16 (München-Treuchtlingen) ermöglichen.

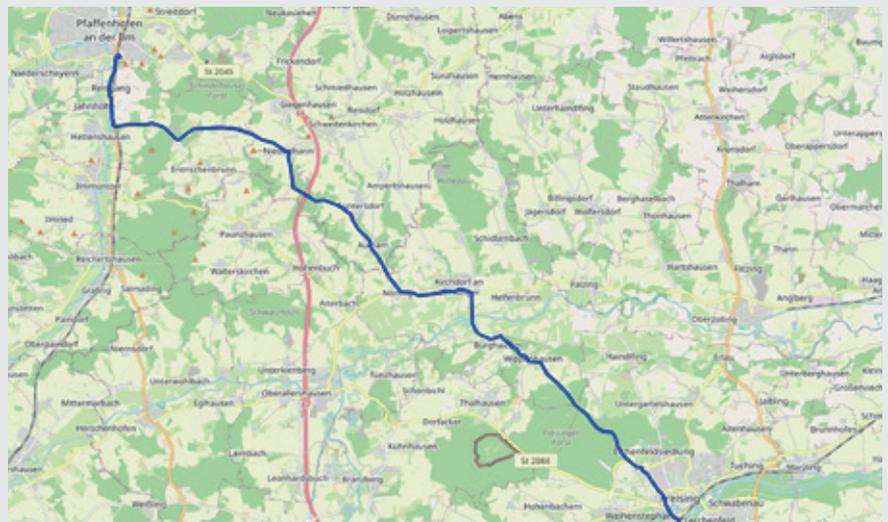
Jetzt liegt es am Landkreis, den erfolgreichen Weg der X-Busse fortzusetzen. Das wäre ein wichtiger Schritt, um den ÖPNV und das Deutschlandticket im nördlichen Teil unseres Landkreises attraktiver zu machen.

WAS WIR ERREICHT HABEN:

- + Unsere Idee des Expressbussystems als übergreifender ÖPNV-Lückenschluss ist etabliert

WAS WIR NOCH FÜR WICHTIG HALTEN:

- + Implementierung weiterer Expressbuslinien, als nächstes Freising - Kirchdorf - Pfaffenhofen





Revolution: Elektrische Stadtbusse ab 2025

Mit der Einführung der Elektroflotte wird sich auch das Netz entscheidend verbessern

Im Dezember 2025 wird der Busverkehr in unserer Stadt eine große Neuerung erleben. Mit der weitgehenden Elektrifizierung wird unsere Busflotte nicht nur CO₂-neutral, auch das Netz wird sich gemäß des 2022 erneuerten Nahverkehrsplans (NVP22) erheblich verbessern. Viele Reisezeiten sind dann dank optimierter Linien kürzer. Dank 20-Minuten-Taktungen können Züge und S-Bahnen deutlich besser erreicht werden.

Doch bringt die Umstellung auch Herausforderungen mit sich. Denn die Ladeinfrastruktur für eine Flotte mit 30 Elektrobussen ist komplex. Deshalb wird derzeit durch die Stadtwerke im Nordwesten von Attaching ein neuer Busbetriebshof mit eigenem Umspannwerk errichtet.

Beim neuen Streckennetz wurde hingegen die Kernidee eines „Quartierbusnetzes“ aufgegriffen und von einem Ingenieurbüro in einen komplett neuen Fahrplan umgesetzt: Anstelle weniger langer Linien wird es zukünftig viele kürzere Quartierlinien geben, die das Zentrum und den Bahnhof deutlich schneller erreichen als heute. Insgesamt sind hierfür 20 Linien sowie zwei Altstadt-Shuttles geplant.

Allerdings trifft der Fachkräfte-Mangel – konkret Busfahrerinnen und -fahrer – zwischenzeitlich auch unsere Stadt. Bereits in 2024 gab es im Bestandsnetz diverse kurzfristige Linienausfälle, die etliche Kunden stark verzögerten.

Da sich die Situation perspektivisch in 2025 nicht verbessert, muss man realistischerweise davon ausgehen, dass mit dem Start des neuen Busnetzes im Dezember nicht alle der im Nahverkehrsplan vorgesehenen Liniendichtungen auch sofort umgesetzt werden können. Ein Zwanzigminutentakt wird aber in den Wohngebieten der Stadt wohl gewährleistet sein; auf den schwächeren Außenästen hoffen wir auf mindestens stündliche Taktungen.

Für den kommenden Winter besteht Grund zur Freude, wenn dann eine klimaneutral betriebene Busflotte zügiger, öfter und leiser durch unsere Stadt verkehrt.

WAS WIR (AB DEZEMBER 2025) ERREICHT HABEN:

- + Einführung eines neuartigen Freising-Bussystems nach unserer „Quartierbus-Idee“
- + Anpassung der Bus-Taktung auf die MVV-Taktung im 20-Minuten-Rhythmus
- + Unterstützung der 100-prozentigen Umstellung der Busflotte auf Elektroantrieb ab 2025

WAS WIR NOCH FÜR WICHTIG HALTEN:

- + Finetuning des neuen Bussystems nach Rückmeldungen aus der Praxis
- + Zügige Erweiterungen der Linien und Taktung auf den vollen Umfang des Nahverkehrsplans 2022
- + Enge Abstimmung aller weiteren Planungen mit dem „runden Tisch Busverkehr“

Eigenständige Stadtwerke forcieren die Energiewende

Strategische Weitsicht bringt Freising in die Pole-Position

Vor rund 20 Jahren versuchte das Bayernwerk (heute EON), die Kontrolle über die Freisinger Stadtwerke durch eine „Fusion“ zu übernehmen. Doch dank des Engagements der Angestellten und der strategischen Weitsicht der Bürgerinnen und Bürger stoppte ein Bürgerbegehren das Vorhaben.

Zum Glück muss man heute sagen! Ohne die Bindung an einen damals atom- und kohleorientierten Großkonzern konnten die Freisinger Stadtwerke frühzeitig auf erneuerbare Energien setzen und lokale, regenerative Projekte starten, was Bürger besonders wegen des kundenorientierten Service vor Ort schätzen.

Alles hängt voneinander ab

Das Glas ist also halb voll – doch es bleibt viel zu tun. Die Energiewende stellt unsere Werke vor immense Herausforderungen, die neben dem Stromsektor auch Wärmeversorgung und Verkehr betreffen, wobei alles miteinander verknüpft ist.

In der Wärmeerzeugung stehen große Ersatzprojekte an, da der Zollinger Kohleblock seit Jahresbeginn abgeschaltet wurde und nur noch als Netzreserve dient. Statt eines fossilen Gaskraftwerks wäre eine Großwärmepumpe in Freising sinnvoller, da sie industrielle Abwärme mit überschüssigem, regenerativem Strom auf die nötige Vorlauftemperatur bringen und ins städtische Wärmenetz einspeisen könnte.

Ein Vorbild könnte die Allgäuer „Energie-Gemeinde Wildpoldsried“ sein, die Biogas über eine Stichleitung ins Ortszentrum transportiert und in Nahwärme umwandelt. Ähnlich könnte das fossile Erdgasheizwerk an der Angerstraße künftig besser mit Biogas aus dem Freisinger Ortsteil Eggertshofen betrieben werden.

Voraussetzung für die Nutzung von Biogas ist die Verbindung des Insel-Nahwärmenetzes in der Angerstraße mit dem übrigen städtischen Wärmenetz,

wobei auf dem Weg liegende Wohngebäude ebenfalls angebunden werden könnten. Dies führt direkt zum Thema gezielter Lückenschlüsse im Wärmenetz. Damit lassen sich mit minimalem Aufwand viele Wohn- und Gewerbeeinheiten erreichen.

Stromerzeugung

Auch bei der Stromerzeugung gibt es bei den städtischen Werken noch Potenzial. Neben dem indirekt beteiligten 20-MW-Biomasse-Kraftwerk in Zolling stammt der meiste regenerativ erzeugte Strom in Freising bislang von privaten Photovoltaikanlagen. Das reicht aber nicht, um die Energiewendeziele für 2035 zu erreichen. Dafür müssen die Stadtwerke jetzt in große Freiflächen-PV-Anlagen und Windkraft investieren, was Investitionen im oberen zweistelligen Millionenbereich erfordert und den Stadtrat in die Pflicht nimmt, hierfür den Weg zu bereiten.

Insgesamt ist Freising dank weitsichtiger Entscheidungen gut positioniert. Jetzt müssen Verwaltung, Stadtwerke und Politik die richtigen Weichen für die erfolgreiche Bewältigung dieser Jahrhundert-Herausforderung stellen.

Die Lösung: Bürgeranleihen

Glücklicherweise können Kommunen wie Freising Bürgeranleihen nutzen, um die Finanzierung ihrer Projekte zu erleichtern, wodurch Bürger direkt an der städtischen Finanzierung teilnehmen und von attraktiven Zinsen profitieren können. Diese Möglichkeit sollte zeitnah umgesetzt werden, um den hohen Finanzbedarf zu decken und die Energiewende eng mit der Bevölkerung zu verknüpfen, sodass sie auch wirtschaftlich davon profitiert.

WAS WIR ERREICHT HABEN:

- + Proaktive Unterstützung Bürgerbegehren „Eigenständige Stadtwerke“ vor rund 20 Jahren
- + Antrag auf Offenlegung der Gesamtstrategie „Energie / Wärmewende“ durch die Stadtwerke im Stadtrat

WAS WIR NOCH FÜR WICHTIG HALTEN:

- + Umsetzung echter regenerativer Wärmequellen in Freising, etwa mit Großwärmepumpen (Ablösung fossiler Thermen)
- + Öffnung für eine Bürgerbeteiligung bei der Finanzierung mittels Ausgabe städtischer „Bürgeranleihen“



Public & Private: *gemeinsam* kann's gelingen

Die Energiewende im Landkreis und in Freising ist ein Jahrhundertprojekt, vielen ist aber noch nicht klar, wie wir das Ziel erreichen können. Ein kluger Ansatz nutzt die erfolgreiche Zusammenarbeit von öffentlichen, genossenschaftlichen und privaten Partnern, wie wir es bereits im Kreditwesen und beim geförderten Wohnungsbau kennen. Der private Sektor hat bereits viele Photovoltaikanlagen auf Hausdächern und große Freiflächenprojekte umgesetzt. Jetzt liegt es an der Kommunalpolitik, durch geeignete Gebietsausweisungen faire Rahmenbedingungen zu schaffen. Damit können die Freisinger Stadtwerke, die Bürgerenergiegenossenschaft und private Investoren ihre Projekte zügig umsetzen.

Altstadt-Blockade beenden

Immer weniger Verständnis gibt es für die Einschränkungen von Dachflächen-Photovoltaik in der Freisinger Altstadt. Bereits 2020 hat die ÖDP beantragt, eine Photovoltaik-Initiative 2030 aufzusetzen, die auch das Verbot in der Altstadt aufheben soll. Leider ist auch der jüngste Stadtratsbeschluss in dieser Sache nicht wirklich sinnvoll: Zwar dürfen seit 2024 in der Altstadt erstmals PV-Module in Form roter Solardachziegel installiert werden. Angesichts der hohen Preise und eines schwachen Wirkungsgrades ist diese Technik aber weder ökologisch noch betriebswirtschaftlich sinnvoll. Aber wir bleiben dran!

WAS WIR ERREICHT HABEN:

- + Antrag über Aufhebung des PV-Verbots in der Altstadt
- + Seit 2024 Zwischenlösung über spezielle PV-Dachziegel möglich

WAS WIR NOCH FÜR WICHTIG HALTEN:

- + Diskriminierungsfreies Nebeneinander von Projekten aller drei Säulen
- + Beschleunigte städtische Planungsprozesse für Bewerber



Freisings *grüne* Wartehallen

Mehr Lebensraum für Wildbienen!



Seit kurzem sind die Dächer unserer Buswartehallen begrünt und bieten Wildbienen mitten in der Stadt ein neues Zuhause. Ein Anfang ist gemacht – aber das reicht uns und der Natur noch nicht. Wir wollen, dass die Stadtwerke Freising und die Parkhaus- und Verkehrs GmbH das Programm ausweiten und auch im Stadtkern weitere grüne Flächen schaffen.

Die Wissenschaftler, die das Projekt begleitet haben, sind sich einig: Gerade in der stark bebauten Altstadt fehlen den Wildbienen dringend benötigte Lebensräume. Die bereits angelegten Wartehallendächer schaffen wertvolle „Trittsteine“ aus Wildblumen, die diesen wichtigen Bestäubern das Überleben erleichtern. Doch aktuell sind vor allem die Außenbereiche Freisings begrünt.

Mit unserem Antrag „Erweiterung des Programms ‚Begrünte Dächer der Buswartehallen – Neuer Lebensraum für Wildbienen in Freising‘“ wollen wir erreichen, dass auch alle restlichen Wartehäuschen grün werden.



Raus aus dem Hinterzimmer!

Mehr Transparenz in den städtischen Aufsichtsräten

„Heute ist die gute, alte Zeit von Morgen“, sagte Karl Valentin. Gilt das auch für die Aufsichtsgremien unserer Stadtwerke? Leider nur teilweise. Vor 20 Jahren waren alle Entscheidungen öffentlich und nachvollziehbar; heute ist das nicht mehr der Fall. Die ÖDP im Stadtrat will das ändern.

Die Stadtwerke betreiben Wasser-, Strom-, Gas- und Wärmenetze, den ÖPNV, Parkhäuser, städtische Wohnungen und das Kombi-bad Fresch. Vor zwei Jahrzehnten wurden die Geschäftsfelder in eigenverantwortliche Gesellschaften aufgeteilt: Wasserversorgung und Bäder blieben beim kommunalen Eigenbetrieb, während Strom- und Gasgeschäfte, Parkhaus und ÖPNV sowie städtische Wohnungen in separate GmbHs ausgelagert wurden.

Der öffentlich tagende Werkausschuss des Stadtrates ist nun nur noch für Wasser, Bäder und das Gesamtergebnis zuständig. Die anderen Themen werden in nicht-öffentlichen Aufsichtsräten behandelt, was Diskussion und Transparenz

einschränken. Während der Energiekrise 2022 wurden erhebliche Gebührenerhöhungen hinter verschlossenen Türen festgelegt, ohne dass öffentliche politische Abwägungen möglich waren.

Die ÖDP-Fraktion fordert daher mehr Transparenz bei Investitionen in die Infrastruktur und beim Ausbau des ÖPNV. Eine gutachterliche

Stellungnahme einer Münchner Anwaltskanzlei bestätigt, dass der geheime Charakter der Aufsichtsrats-sitzungen nicht verpflichtend ist. Städte wie Passau veröffentlichen bereits

Tagesordnungen und erlauben der Presse, über die Sitzungen zu berichten.

Die ÖDP plant, ein Ratsbegehren einzubringen, um die Bürger in einem Bürgerentscheid zu befragen. Sollte dieser Antrag scheitern, bleibt ein Bürgerbegehren als Option. Doch wir hoffen auf eine schnelle und zukunftsfähige Lösung. Frei nach Karl Valentin: „Hoffentlich kommt morgen wieder die gute alte Zeit von gestern.“

Hoffentlich kommt morgen wieder die gute alte Zeit von gestern.

Frei nach Karl Valentin

WAS WIR ERREICHT HABEN:

- + Beauftragung Gutachterliche Stellungnahme zur Problematik

WAS WIR NOCH FÜR WICHTIG HALTEN:

- + Änderung der GO der drei Stadtwerke-GmbHs mit dem Ziel von mehr Öffentlichkeit



Warum eine Verpackungssteuer nötig ist

Einwegverpackungen und -geschirr tragen erheblich zum allgemeinen Müllaufkommen bei und belasten durch die Entsorgung den öffentlichen Haushalt. Zwar gibt es seit 2023 eine Pflicht zur Bereitstellung von Mehrwegverpackungen in gastronomischen Betrieben – sie wird jedoch nur unzureichend umgesetzt. Viele Betriebe sind von der Regelung ausgenommen, das Angebot wird kaum beworben und Mehrwegbehälter sind oft nicht verfügbar. Die Menge an Müll von To-go-Behältern und Take-away-Verpackungen hat sich seit der Einführung kaum verringert. Die FAZ schrieb Anfang 2024 deshalb: Die Mehrwegpflicht ist ein Reinfall.

Es zeigt sich, dass finanzielle Anreize eines der besten Mittel sind, um Verbraucher und Gewerbetreibende zu umweltfreundlichem Verhalten zu bewegen. Hier kann und muss die Stadt Freising ansetzen.

Im Juli 2023 beantragte die ÖDP-Stadtratsfraktion die Einführung einer Verpackungssteuer. Vorbild ist die Stadt Tübingen, die eine solche Steuer bereits 2022 eingeführt hat. Im ersten Jahr brachte die Maßnahme dort knapp 800.000 Euro in die Stadtkasse ein (Quelle: Stadt TübingenKommunal.de). Das Bundesverfassungsgericht hat im Januar 2025 die Rechtmäßigkeit der Verpackungssteuer bestätigt. Es funktioniert also, ist rechtlich zulässig und kann den Haushalt erheblich entlasten.

Auch wenn die bayerische Staatsregierung in einer Nacht- und Nebelaktion der Einführung einer solchen Steuer erstmal blockiert hat, wir bleiben dran! Denn die Zeit ist reif dafür.

WAS WIR ERREICHT HABEN:

- + Wie beantragt: fertiges Einführungs-konzept durch die Stadt erstellt

WAS WIR NOCH FÜR WICHTIG HALTEN:

- + Unterstützung einer übergreifenden Städte-Initiative zur Sammelklage gegen die Blockade der Staatsregierung

„Vötting – We Have a Problem!“

Die Kosten für die Westtangente steigen immer weiter – ein Ende ist nicht in Sicht

Baukostenentwicklung: Laut offizieller Rechnung belaufen sich die Baukosten auf 139 Mio. Euro. Alles berücksichtigend sind es jedoch eher 145 Mio. Euro. Das ist doppelt so viel, wie im Bürgerentscheid 2014 versprochen wurde. Zum Vergleich: Alle großen Projekte für die Freisinger Bevölkerung – wie der Neubau des Fresch-Bades (42 Mio. Euro), die Kernsanierung des Asamtraktes (65 Mio. Euro) und der Umbau der Innenstadt samt Moosachöffnung (33 Mio. Euro) – kommen zusammen nicht an diese Summe heran.

Dank Förderungen durch den Freistaat und einer Beteiligung des Landkreises muss die Stadt zunächst nur rund 35 Mio. Euro selbst aufbringen. Doch auch der Landkreisanteil schlägt zurück: Etwa 8 Mio. Euro werden durch die erhöhte Kreisumlage auf die Stadt umgelegt. Der tatsächliche Beitrag der Stadt liegt nun bei rund 43 Mio. Euro.

Hinzu kommen jährlich bis zu 1 Mio. Euro für die Fertigstellung, Schadensbeseitigung sowie Wartung und Betrieb der Straße.

Insgesamt fehlen so rund 50 Mio. Euro, die anderswo dringend gebraucht würden: für sichere Radwege, moderne Schulen, Kitas und geförderten Wohnraum. Diese müssen nun über neue Schulden finanziert werden. Man darf sich fragen, wie der Bürgerentscheid 2014 wohl ausgefallen wäre, wenn die voraussichtlichen Kosten damals realistisch dargestellt worden wären.

Wir brauchen einen schnellen Ausweg aus der Kostenfalle. Schließlich ist die Westtangente eine Kreisstraße, die zwei Staatsstraßen verbindet. Die finanzielle Verantwortung liegt also beim Freistaat – Freising muss nun alle Hebel in Bewegung setzen, um diese Aufgabe an den zuständigen Sachaufwandsträger zu übergeben.

WAS WIR ERREICHT HABEN:

- + Leider nichts: Das Projekt wurde durchgezogen

WAS WIR NOCH FÜR WICHTIG HALTEN:

- + Lessons Learned: Öffentliche Retrospektive zu Kosten / Nutzen durch die städt. Verantwortlichen (um bei zukünftigen Projekten nicht wieder die gleichen fatalen Fehler zu machen)
- + Einrichtung Taskforce zur schnellstmöglichen Übergabe der Zuständigkeit an den Freistaat



kostspielig

Projekt Fußgängerzone Innenstadt

Kommt die Wende zum "Silber-Jubiläum"?

Vor fast 25 Jahren forderte eine Gruppe von Parteien, NGOs und Bürgern die Einrichtung einer Fußgängerzone in der Freisinger Innenstadt. Radfahrer und Stadtbusse sollten erlaubt sein. Der Stadtrat war zunächst dagegen, daher wurde ein Bürgerentscheid nötig.

Als die Pläne bekannt wurden, gab es starken Widerstand von Gewerbetreibenden. Sie starteten eine Kampagne, um die Bürger zu verunsichern. Sie behaupteten, eine Fußgängerzone würde den Fahrrad- und Busverkehr ausschließen. Diese Behauptung war jedoch falsch. Auch mobilitätseingeschränkte Menschen wurden eingeschüchtert. Man drohte ihnen, ihre Arztpraxen nicht mehr erreichen zu können.

Diese Szenarien kommen einem bekannt vor. Die aktuellen Äußerungen einer „Innenstadt-Interessenvertretung“ erinnern stark an die damaligen Debatten. Dabei hat sich an den Fakten für die geplante große Fußgängerzone nichts geändert. Wie überall dürfen Anwohnende und mobilitätseingeschränkte Menschen auch in Freising die Fußgängerzone (mit Sondergenehmigung) natürlich befahren.

Besonders auffällig ist, dass dennoch ältere Menschen immer wieder als Gegenargument herangezogen werden. Doch viele Senioren fahren entweder selbst noch mit dem Fahrrad oder parken in der Nähe und möchten die letzten Meter entspannt zu Fuß zurücklegen.

Die Zeit ist reif für eine autofreie Hauptstraße. Leider hat dies der Planungsausschuss jüngst mit denkbar knapper Mehrheit abgelehnt. Wir sind jedoch optimistisch, dass der Freisinger Stadtrat diese Entscheidung korrigiert und den Weg für eine echte Fußgängerzone endlich freimacht. Ein neues Bürgerbegehren wäre dann nicht mehr nötig.



WAS WIR ERREICHT HABEN:

- + Wir waren 2000 eine der drei treibenden Kräfte für das erste Fußgängerzonen-Bürgerbegehren
- + Darauf aufbauend kam es im Stadtrat auch zur Entscheidung pro niveaugleich ausgebauter und Moosach-geöffneter Innenstadt. Wir haben alle Entscheidungen dazu, inklusive Bürgerentscheid Moosach-Öffnung, proaktiv unterstützt

WAS WIR NOCH FÜR WICHTIG HALTEN:

- + Komplettierung der Fußgängerzone in der gesamten Hauptstraße mit Anfahrtsmöglichkeiten über die Stichstraßen und dezidierten, begründeten Ausnahme-Sachverhalten

Fairtrade-Stadt Freising: Handeln *statt* Reden ist angesagt

„Auf diesem Planeten haben alle das Recht auf Nahrung, Gesundheit, Wohnung, Bildung, menschenwürdige Arbeit und faire Bezahlung!“

Dieses Ziel verfolgt das Faire Forum, die Steuerungsgruppe der Stadt Freising. Die Bemühungen wurden am 29. Juni 2011 mit der Verleihung des Titels „Fairtrade-Stadt“ belohnt.

Die Steuerungsgruppe, bestehend aus Vertretern von Zivilgesellschaft, Politik und Wirtschaft, fördert das Bewusstsein für fairen Handel in der Bevölkerung und bei Behörden. Der Titel wurde seitdem mehrfach erneuert. Zum 10-jährigen Jubiläum fand ein großes Fest statt.

Deutsche Kommunen geben Milliarden für Einkäufe aus, was faire und nachhaltige Beschaffung zu einem wichtigen Hebel macht. Aus diesem Grund wurde ein fraktionsübergreifender Antrag zur Schaffung einer hauptamtlichen Stelle in Freising, der KEPOL-Stelle (Koordination Kommunale Entwicklungspolitik), eingereicht. Diese wird zu 90 % vom Bundesministerium für Entwicklung gefördert und besteht seit rund drei Jahren.

Mit einem Leitfaden für faire städtische Beschaffung kann Freising als Fairtrade-Stadt eine stärkere Wirkung erzielen und als Vorbild dienen.

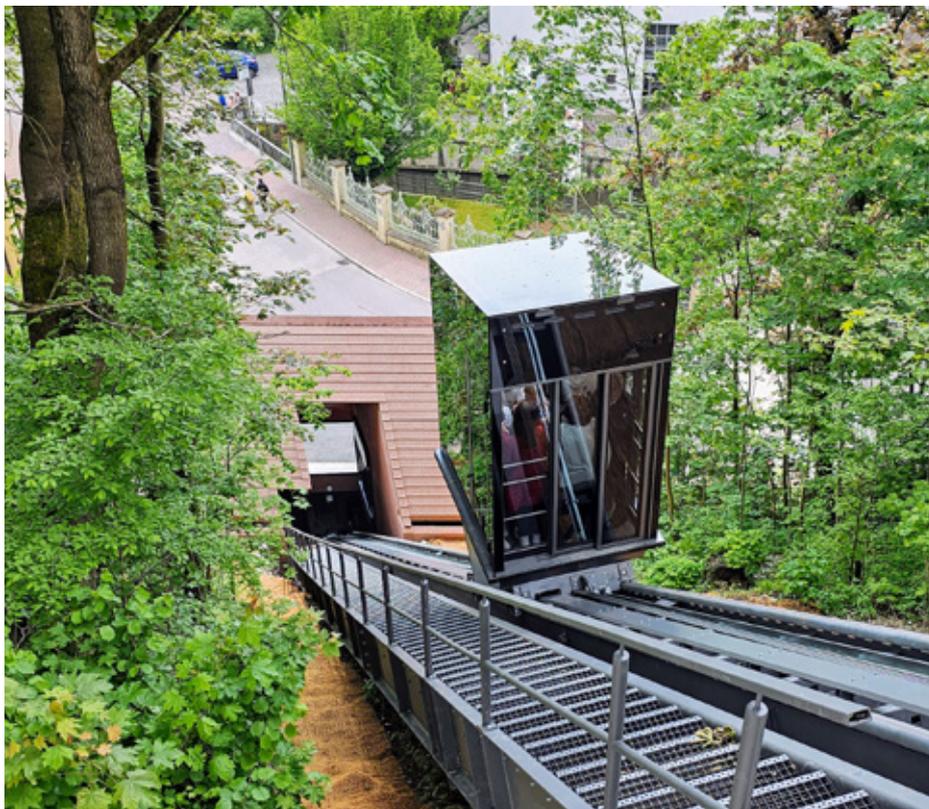


WAS WIR ERREICHT HABEN:

- + Die von uns beantragte Planstelle eines Fair-Trade-Beauftragten wurde implementiert

WAS WIR NOCH FÜR WICHTIG HALTEN:

- + Einführung eines Monitoringsystems, um den Fortschritt der Maßnahmen zur Förderung des fairen Handels zu verfolgen und anzupassen



Erfolgsprojekt Dombergbahn

ÖDP Engagement brachte die Wende

Seit Januar 2023 hat Freising die Planung für die Dombergbahn vorangetrieben, ein Projekt, um den Domberg bequem mit einem Aufzug zu erreichen. Dank der kurzen Bauzeit und des idealen Standorts an der Bahnhofstraße / Ecke Brunnhofgasse wurde der Aufzug bereits im Mai 2024 fertiggestellt.

Projekt scheiterte zunächst

Die Idee war, dass die Kirche das Bauwerk kostenfrei errichtet und die Stadt Freising die Betriebskosten von jährlich 120.000 Euro aufbringt. Zunächst wurde das Projekt wegen dieser hohen Kosten knapp abgelehnt. Die ÖDP reklamierte jedoch den Beschluss und erreichte

mit Unterstützung anderer Stadträte schließlich eine Zustimmung im Stadtrat.

„Ohne uns gäbe es die Dombergbahn heute nicht.“

Die Dombergbahn hat sich schnell zu einem modernen, barrierefreien und zuverlässigen Transportmittel mitten in der Stadt etabliert. Sie erleichtert Besuchern den Zugang zum historischen Domberg, dem Diözesanmuseum, einer Schule und anderen Einrichtungen.

Erfolgreiches Quartiermanagement in Lerchenfeld

Neue Kümmerer-Stelle stärkt die soziale Zusammenarbeit

Vor drei Jahren hatte die ÖDP die Idee für eine Quartiermanager-Stelle. Jetzt ist es geschafft: Der Antrag ist bewilligt, die Stelle besetzt. Seit Ende 2022 kümmert sich eine Sozialpädagogin um das Mehrgenerationenwohnen in der Katharina-Mair-Straße. Die Quartiermanagerin ist stark in Lerchenfeld aktiv. Sie hilft den Bewohnern bei ihren Anliegen und belebt das Café vor Ort. Auch aus anderen Bereichen von Lerchenfeld kommen Anfragen, um die sie sich kümmert. Die Quartiermanagerin stärkt den sozialen Zusammenhalt und fördert Bürgerprojekte. Damit verbessern wir die Lebensbedingungen und das Miteinander in Freising.

Wir von der ÖDP sind stolz auf diesen Erfolg: Die Quartiermanager-Stelle zeigt, dass Bürgerengagement und Politik Hand in Hand gehen können. Wir sind überzeugt, dass die Quartiermanagerin Freising zu einer noch lebenswerteren Stadt macht.

WAS WIR ERREICHT HABEN:

- + Unserem Antrag auf Einrichtung einer Planstelle wurde stattgegeben

WAS WIR NOCH FÜR WICHTIG HALTEN:

- + Einführung von Quartiermanagern auch in anderen Stadtteilen

WAS WIR ERREICHT HABEN:

- + Verhinderung eines "Schildbürgerstreichs" im Stadtrat durch Reklamation (gemeinsam mit der FSM)

WAS WIR NOCH FÜR WICHTIG HALTEN:

- + Optimierungen im Betrieb (zeitlich und als Reaktion auf Vandalismus-Vorfälle)



Mehrgenerationenwohnen in der Katharina-Mair-Straße

Monsterprojekt für Vielflieger? *Nein danke!*

Wieso wir kein Kongresszentrum am Flughafen brauchen



Am Flughafen München wird gerade ein großes „multifunktionales Kongresszentrum“ geplant. Der Standort ist gegenüber der Tankstelle nahe der Zentralallee. Bereits 2022 hat sich ein breites Bündnis gegründet, das den Bau ablehnt. Diesem Bündnis gehört auch die ÖDP Freising an.

DOCH WAS SPRICHT EIGENTLICH GEGEN DAS MEGA-PROJEKT?

Verkehr

Die Straßen rund um den Flughafen sind an der Kapazitätsgrenze. Jeder, der schon mal in der Rush-Hour von der Autobahn Richtung Freising unterwegs war, kann sich nur fragen, wo die zusätzlichen PKW von bis zu 12.000 Kongressteilnehmenden täglich alle fahren sollen.

Anreiz zum Fliegen

Wie kommt man zu großen Veranstaltungen, Kongressen und Messen, wenn der Veranstaltungsort direkt am Flughafen liegt? Genau, mit dem Flugzeug. Dieser Anreiz zum Vielfliegen ist fatal: Für Freising aufgrund der Lärm- und Abgasbelastung (hochgefährliche Ultrafeinstäube) und für's Klima sowieso.

Fragwürdige „Eventarena“

Promotet wird das „multifunktionale Kongresszentrum“ als Ort, an dem man Weltstars wie Adele oder gar die Rolling Stones hören wird. Unabhängig von der Frage, ob die verhältnismäßig geringe maximale Besucheranzahl (20.000) Weltstars wirklich anlockt, das überwiegende Hauptgeschäft wird in Sitzungen von Aktionären sowie Messen und Kongressen bestehen. Davon haben die Freisinger erstmal wenig, außer Feinstaub und mehr Verkehr.

Rechtfertigung für die 3. Startbahn

Wir befürchten, dass diese Kongresshalle auch ein Grund dafür ist, die Planung und den Bau einer 3. Startbahn weiter vorantreiben zu können!

Aufwertung des Flughafens

Ein Flughafen ist vor allem eines: Ein Verkehrsknotenpunkt. Er ist kein schöner Ort zum Flanieren, Entspannen und Freizeit verbringen. Doch genau das wird durch den Bau suggeriert. Üppige grüne Landschaften und dezente Ambientebeleuchtung der Werbematerialien sollen den Aufenthalts-Charakter betonen. Doch diesen gibt es direkt unter startenden und landenden Flugzeugen wohl kaum.

Klimafreundliche Anreise: Fehlanzeige

Bus- und Bahnverkehr sind in Freising und München jetzt schon am Anschlag. Regelmäßige Veranstaltungen würden das oft überlastete und unzuverlässige ÖPNV-Angebot weiter verschlechtern. Außerdem liegt der Standort über 1,5 km weit entfernt vom nächsten Bahnhof. Und diesen Weg werden wohl nicht alle in Kauf nehmen.

Weitere Bauten werden folgen

Was wird zur Unterstützung noch gebaut? Ein Hotel, Parkanlagen und mehr. Es wird eine enorme Vergrößerung des Flughafens werden, die eine neue Nachfrage schafft.

Flächenversiegelung

Die Maßnahme würde das laut Bundesregierung zulässige maximale Flächenversiegelungskontingent der Stadt für knapp 5 Jahre exklusiv ausbuchen, sodass in dieser Zeit keinerlei andere Entwicklung der Stadt möglich wäre (siehe Artikel „Flächenfraß in Freising“)

WAS WIR ERREICHT HABEN:

- + Gründungsmitglied des Aktionsbündnisses gegen die Kongresshalle
- + Antrag: Klimabilanz des Gesamtprojektes in Bau und Betrieb

WAS WIR NOCH FÜR WICHTIG HALTEN:

- + Endgültiger Stopp der Planung durch die Stadt Freising

Bezahlbarer Wohnraum ist möglich

Freising ist Top, aber leider alleine im Landkreis

Bezahlbarer Wohnraum in Freising ist seit der Niedrigzinsperiode ein wichtiges Thema, da die Mieten stark gestiegen sind. Während Nachbargemeinden sich oft als „nicht zuständig“ erklären, hat Freising in drei Bereichen substantielle Erfolge erzielt:

Sanieren & Modernisieren: Der Bestand städtischer Wohnungen wird seit etwa 10 Jahren kontinuierlich saniert und modernisiert. Projekte in der Rotkreuzstraße, Joseph-Schlecht-Straße und an der Johann-Braun-Straße mit 81 neuen Wohneinheiten setzen Maßstäbe.

Förderungen ausschöpfen: Die Stadt nutzt Fördermöglichkeiten des Freistaats und startet Großprojekte wie das Mehr-Generations-Wohnen in der Katharina-Mair-Straße mit 115 geförderten Wohnungen, die sich in 30 Jahren amortisieren.

Einführung eines Mietspiegels: Nach mehreren Anläufen gibt es aktuell einen qualifizierten Mietspiegel, der von Mieter- und Eigentümervereinen anerkannt wird und eine rechtliche Grundlage gegen Mietwucher bietet.

Insgesamt hat Freising im Bereich bezahlbarer Wohnraum viel erreicht, bleibt jedoch unter Druck, da Nachbargemeinden kaum geförderten Wohnraum bereitstellen. Zukünftige Projekte wie der Wohnpark „Erna Angerbach“ sollen den Wohnungsbau weiter vorantreiben.



WAS WIR ERREICHT HABEN:

- + Proaktive Unterstützung aller drei Mietspiegel-Anläufe im Stadtrat (seit 2012)
- + Unterstützung sämtlicher beschriebener Projekte im Stadtrat

WAS WIR NOCH FÜR WICHTIG HALTEN:

- + Zügige Umsetzung des Projektes „Erna Angerbach“
- + Verwendung des freiwerdenden Sternschulen-Areals für ein weiteres Großprojekt im städtischen Wohnen

Ungebremster Flächenfraß in Freising

Das „Weiter so“ ignoriert die Nachhaltigkeitsstrategie des Bundes

Flächenversiegelung ist ein Thema, das sich angesichts des Klimawandels nicht mehr schönreden lässt. Jährlich sehen wir die Auswirkungen in unserer Region – von Überflutungen bis zu Rekord-Hitzetagen in versiegelten Innenstädten. Auch die Natur leidet: Weltweit sterben täglich bis zu 150 Tier- und Pflanzenarten aus, weil ihre Lebensräume zerstört wurden.

2018 gründete sich eine Initiative aus NGOs und politischen Parteien (darunter die ÖDP), die den Flächenfraß in Bayern stoppen wollen. Ziel ist es, die damals gemessenen 13 Hektar pro Tag allein in Bayern auf 5 Hektar pro Tag zu reduzieren – im Einklang mit der Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung, die deutschlandweit eine Grenze von 30 Hektar pro Tag setzt.

Doch was bedeutet dies für Freising, das nur 0,126 % der bayerischen Gesamtfläche ausmacht? Für die Stadt wären 62,8 m² täglich oder 2,3 Hektar jährlich die maximal zulässige Fläche für Neuversiegelungen.

Die Realität in Freising sieht jedoch anders aus. Der Bau der Westtangente im Freisinger Moos versiegelte rund 3 Hektar. Damit dürften in der gesamten Stadt für 15 Monate keine weiteren Flächen versiegelt werden – was natürlich bislang nicht passiert.

Noch dramatischer ist die geplante „Kongress- und Eventarena“ am Flughafen, die rund elf Hektar versiegeln würde. Wird dieses Projekt realisiert, könnte Freising nach dessen Fertigstellung fast 5 Jahre lang keine neuen Maßnahmen mehr zulassen: keine Schulen, Kitas, Verwaltungsgebäude, Sportanlagen, Straßen, Wege, Gewerberschließungen oder neuen Wohnraum. Ein Zustand, der kaum vorstellbar ist! War das den Stadträten und der Stadtverwaltung 2022 bewusst, als sie mehrheitlich für dieses Monsterprojekt gestimmt haben?



WAS WIR ERREICHT HABEN:

- + Als einzige Stadtratsfraktion haben wir gegen das neue Wirtschaftsstandortkonzept 2024 gestimmt, da es mit der Flächenversiegelung eine „Weiter-so“-Politik fortsetzt und die Nachhaltigkeitsstrategie des Bundes nicht berücksichtigt

WAS WIR NOCH FÜR WICHTIG HALTEN:

- + Eine verbindliche Grundsatzentscheidung im Stadtrat, die die Nachhaltigkeitsstrategie des Bundes auf die zukünftige Flächenversiegelung in der Stadt überträgt
- + Ein zukunftsfähiges, generationengerechtes Wirtschaftsstandortkonzept: Gewerbeflächen sollen hauptsächlich durch die Wiederverwendung brachliegender Bestandsflächen oder durch gleichzeitige Entsiegelung entstehen)



AdobeStock © Janley

FRESCH – Ein Bad der Premium-Klasse

Leider auch bei den Eintrittspreisen

Wasserbegeisterte in Freising mussten jahrzehntelang auf ein neues Bad warten und nutzten im Winter die alte Schulschwimmhalle. Mit dem neuen Fresch, das seit rund fünf Jahren geöffnet ist, hat sich dies geändert. Das Bad erfreut sich großer Beliebtheit. Der Saunabereich erhielt sogar das höchste Qualitätssiegel „Sauna Premium“ vom Deutschen Saunabund.

Trotzdem gibt es bei zwischenzeitlich drei Preiserhöhungen binnen 3½ Jahren auch Kritik aus der Bevölkerung. Die Preise seien im Vergleich zu den öffentlichen Nachbarbädern zu hoch. Zudem waren ab 2022 Nachzahlungen nur noch im Stundentakt möglich, was oftmals zu überraschend hohen Beträgen führte. Dank eines ÖDP-Antrags wird nun ab der Sommersaison 2025 auch in Freising (wie in vielen anderen Bädern) wieder halbstündlich nachgezahlt. Aber die beliebten 15%- bzw. 20%-Rabattkarten wurde ersatzlos gestrichen, sodass jetzt nur noch 10% Rabatt möglich sind. Unsere Nachbarbäder sind da gegenüber ihren treuen Kunden deutlich entgegenkommender.

Auf der anderen Seite sind die Kosten für Energie und Personal gestiegen, und die Qualität des Bades sowie die Freundlichkeit des Personals rechtfertigen das aktuelle Preisniveau auch.

Dennoch meinen wir, sollte bei der Vergabe begehrter Schwimmkursplätze und bei den Eintrittspreisen mehr auf die Freisinger Bevölkerung eingegangen werden, die mit Ihren Steuern und Gebühren sowie als Energiekunden der hiesigen Stadtwerke ganz erheblich zum Bau und Betrieb des Bades beitragen.

Mit der Wiedereinführung einer 20%-Rabattkarte könnte zum Beispiel die häufige Nutzung des Bades für Ortsansässige attraktiver werden. Um-

gekehrt ist die Gebühr im angegliederten Parkhaus (ab Mai 1,50€ für den gesamten Aufenthalt) hoch subventioniert und nicht ansatzweise kostendeckend. Warum also nicht einen angemessenen Parkhaustarif zugunsten niedrigerer Eintrittspreise im Bad einführen? Freisinger Bürgerinnen und Bürger, die häufig zu Fuß, mit dem Fahrrad oder per Stadtbus kommen, würde es vermutlich freuen.

WAS WIR ERREICHT HABEN:

- + Proaktive politische Unterstützung des Neubaus des Fresch-Bades seit Beginn der Planung
- + Wiedereinführung der fairen ½ Stundentaktung bei Nachzahlungen

WAS WIR NOCH FÜR WICHTIG HALTEN:

- + Feinjustierung am Eintrittspreis-System im Fresch, um der ortsansässigen Bevölkerung eine regelmäßige Benutzung von Bad und Sauna zu erleichtern
- + Priorisierung der ortsansässigen Bevölkerung bei begehrten Kursangeboten
- + Evaluierung der Parkkosten im Fresch-Parkhaus, um eine 100prozentige Kostendeckung zu erreichen

PREISE	FRESCH	NEUFUN	ERGOMAR	ISMANING	UNTERSCHLEISSHEIM
2 h Hallenbad EW	7,50	6,-	8,- (für 3 h)	7,- (für 3 h)	6,-
2 h Hallenbad Kind	5,-	3,50	4,50 (für 3 h)	4,- (für 3 h)	3,-
4 h Sauna	30,-	17,-	22,50	20,-	ab 20,-
½ h Sauna verlängern	2,-	1,-	1,50	1,50	2,- (für 1 h)

(Stand Juni 2025)



erfolgreich

Umweltschutz zum Nulltarif: Jobticket dank ÖDP

Die Stadt Freising hat einen bedeutenden Schritt in Richtung nachhaltige Mobilität unternommen, indem sie nun für ihre Angestellten ein kostenloses Jobticket für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) eingeführt hat. Dieses wichtige Vorhaben wurde auf Initiative der ÖDP Freising beantragt und erfolgreich umgesetzt. Das Ticket ermöglicht den Mitarbeitern der Stadt, den öffentlichen Nahverkehr bundesweit kostenlos zu nutzen und bequem zur Arbeit zu fahren. Zu den Vorteilen für die Stadt zählen die Förderung umweltfreundlicher Mobilität und die Reduzierung des Autoverkehrs in Freising.

WAS WIR ERREICHT HABEN:

- + Unser Antrag eines kostenlosen Jobtickets für alle städtischen Angestellten wurde implementiert (Darüber hinaus übernimmt die Stadt Freising sogar sämtliche Kosten).

WAS WIR NOCH FÜR WICHTIG HALTEN:

- + Sicherstellung des Angebotes für die Zukunft (unabhängig von potenziellem Rückzug Bund/Land aus D-Ticket)

Teilhabe für alle in der Stadt

An vielen Ecken in Freising hapert es noch mit der Barrierefreiheit

Offenbar haben viele Verantwortliche in Freising Schwierigkeiten, die Anliegen von Menschen mit Behinderungen ernstzunehmen. Drei Beispiele zeigen, dass Handlungsbedarf besteht.

1. Im Jahr 2020 präsentierte der Arbeitskreis „Menschen mit Behinderung“ der Freisinger Agenda 21 einen Vorschlag: Die Anschaffung eines mobilen barrierefreien WCs. Dies sollte Menschen mit Mobilitätseinschränkungen die Teilnahme an öffentlichen Veranstaltungen erleichtern. Leider wurde diese Idee von der Stadtverwaltung nicht aufgegriffen mit dem Hinweis, dass die Veranstalter dafür verantwortlich seien.
2. Die Neugestaltung der Freisinger Innenstadt ist gelungen, aber es wurde nicht an Menschen mit Sehbehinderung gedacht. Taktile Leitlinien, die einen sicheren Weg durch die Stadt bieten, fehlen. Stattdessen wurden die Linien improvisiert und in die Entwässerungsrinnen integriert. Dies ist dreifach problematisch: Bei Regen oder im Winter sind die Rinnen rutschig. Sie sind nicht durchgängig und häufig durch

abgestellte Fahrzeuge blockiert. Außerdem zeigen viele Gewerbetreibende, insbesondere Gastronomen, zu wenig Rücksicht: Sie stellen ihre Tische und Aufsteller im öffentlichen Bereich oft mitten in die Leitlinien. Die Stadt muss hier handeln und Bußgelder verhängen und mittelfristig die alten Leitlinien durch neue, straßenmittig geführte, ersetzen.

3. Am Freisinger Bahnhof waren die Aufzüge zu den Bahnsteigen fast ein halbes Jahr defekt. Für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen war das eine Katastrophe. Weder die Deutsche Bahn noch die Stadt unternahmen etwas, bis wir im Stadtrat auf das Problem aufmerksam machten. Kaum sechs Monate später funktionierten die Aufzüge wieder.

Was lernen wir daraus? Teilhabe ist kein Selbstläufer. Freising braucht einen Ansprechpartner für dieses Thema. Es gibt bereits Stellen für Klimaschutz und Mobilitätswende. Wir schlagen vor, einen „Teilhabe-Beauftragten“ einzustellen, der die Stadt bei Beschlüssen berät und Missstände vor Ort regelmäßig aufzeigt.

WAS WIR ERREICHT HABEN:

- + Bisher leider noch nichts

WAS WIR NOCH FÜR WICHTIG HALTEN:

- + Schaffung einer neuen dezidierten Planstelle eines Teilhabe-Beauftragten in der Stadt
- + Neukonzeption und Implementierung funktionstüchtiger taktiler Leitlinien in der Innenstadt
- + Wiederaufnahme / Umsetzung der Projektidee „barrierefreies mobiles WC“ durch die Stadt



MACH JETZT WAS GESCHEITES. KOMM ZUR ÖDP.

GEMEINSAM KÖNNEN WIR *mehr bewegen*

Auch wenn wir in den vergangenen Jahren schon viel in Freising erreicht haben, es gibt keinen Grund, sich darauf auszuruhen.

Daher suchen wir Verstärkung für unser kommunalpolitisches Team.

Denn Klima-, Natur- und Artenschutz benötigen auch vor Ort eine starke Lobby!



freising.oedp.de



gst@oedp-freising.de



08161 12266

