

Investitionslandkarte

Prio	Maßnahme Nr.	Maßnahme	Begründung	Kostenaufwand
10,00	1	<b>Öffnung der Moosach in der Oberen Hauptstraße</b>	<i>Dies entspricht einem langjährigem Wunsch einer überwiegenden Mehrzahl der Freisinger Bevölkerung und der Besucher unserer Stadt. Der Attraktivitätswert der Innenstadt als Einkaufs- und Freizeit-Mittelpunkt kann dadurch entscheidend gesteigert werden. Diese Maßnahme wurde über viele Jahre durch eine Automobil-zentriertes Denken im Freisinger Stadtrat und in der Freisinger Verwaltung blockiert, so dass es nun höchste Zeit ist, an die Umsetzung zu gehen</i>	2 mäßig
10,00	2	<b>Schaffung eines Kinder- und Jugend-Freizeitgeländes im Freisinger Norden, entlang der Nord-Tangente gem. den Planungen des sog. „5 hochspannungsparks“.</b>	<i>Dieses in der Planung weit vorangeschrittene Projekt muss zeitnah realisiert werden, da geeignete Spielflächen für Kinder und Jugendliche - gerade im Freisinger Norden – immer noch Mangelware sind. Eigentlich hätte die Maßnahme 2010 abgeschlossen sein sollen, ein weiteres Verschieben bis nach 2011 halten wir jedoch für nicht mehr verantwortbar.</i>	2 mäßig
10,00	3	<b>Korrektur der Fußgänger-Anforderungs-Modi aller Anforderungsampeln: Wird vom Fußgänger während einer möglichen Grünphase der Laufrichtung angefordert, so muss das Fußgänger-Grün-Signal zukünftig unmittelbar (und nicht erst wie heute: Nach dem nächsten ggf. bis zu 120-Sekunden dauernden Takt) erteilt werden.</b>	<i>Eine unsägliche Situation. Während in modernen Städten wie München feste Ampel-Taktzyklen von 90 herrschen und dabei den querenden Fußgängern jeder Richtung knapp ein Drittel der Taktzeit (auch ohne explizite Anforderung) fest zugestanden wird, werden Fußgänger neuerdings in Freising wie Aussätzige behandelt: Querung nur noch nach Anforderung. Durchschnittliche Grünphase nach Anforderung etwa 5-8 Sekunden. Danach – bis zu 120 Sekunden Wartezeit auf die nächste Grünphase – auch wenn die gleichläufige Autospur noch fast eine ganze Minute Grün erhält. Den verantwortlichen Planern und Projekt-Ingenieuren war wohl die extrem schnelle Durchquerung unserer Stadt mit dem Auto 3 wesentlich wichtiger als die Anliegen der Fußgänger. Eigentlich ein Skandal.</i>	0 marginal
9,33	4	<b>Errichtung eines Familien-Hallen-Bades (25-m-Becken, Nichtschwimmer-Becken, Rutsche, kleines beheiztes Außenbecken, Sauna)</b>	<i>Ein lang ersehnter Wunsch einer überwältigenden Bevölkerungsmehrheit – von ganz Jung bis Alt. Die seit Jahrzehnten vorherrschende Situation ist einer großen Kreisstadt, zugleich Universitätsstadt unwürdig.</i>	5 hoch
9,33	5	<b>Überarbeitung aller verkehrs-gesteuerten Ampeln, so dass Radfahrer zukünftig zuverlässig erkannt werden.</b>	<i>So gut wie die neuartigen – verkehrsgesteuerten Ampeln – in Freising heute sind. Mancherorts arbeiten sie stark automobil-zentriert und ignorieren wartende Radfahrer schlichtweg. Eigentlich eine Art Pfusch bei der Projektierung. Dennoch: In einem nochmaligen Abnahmetest ist an allen entsprechenden Anlagen die Erkennung von wartenden Radfahren zu tages- und Nachtzeit sicherzustellen.</i>	0 marginal
8,67	6	<b>Schaffung einer stadteigenen Vermarktungs-GmbH mit entsprechender Kapitalausstattung</b>	<i>Freising ist reich – an angehäuften Liegenschaften, die sich seit gut 1 1/2 Jahrzehnten viel zu wenig verkaufen lassen. Eine Aufgabe für Profis – vom direkten Einfluss der Kommunalpolitik befreit. Es zählen Zahlen, keine Absichtserklärungen.</i>	2 mäßig
8,33	7	<b>Errichtung eines eigenständigen Radweges an der Hochtrasse, von der Fahrbahn und vom Fußweg niveaumäßig abgegrenzt.</b>	<i>Wohl eine der gefährlichsten Radfahrer-Stellen in Freising. Die niveau-gleich mit den Autospuren errichteten Fahrrad-Wege-Markierungen bieten keinen vernünftigen Schutz. Schneiden, Anhupen und Bedrängen von Fahrradfahrern kommt auf diesem Abschnitt nicht stündlich, sondern im Minutentakt vor.</i>	1 gering
8,00	8	<b>Niveaugleicher Ausbau der Hauptstraße (mit angedeuteter Fahrgasse) zwischen Amtsgerichtsgasse und Schieder-Eck. Radfahrer- und Fußgängertauglicher Belag</b>	<i>Der jetzige Zustand ist katastrophal und stellt keine Nutzergruppe zu Frieden: Parkplatzsuchende Autofahrer und Stadtbusse blockieren sich gegenseitig, marodes Kopfsteinpflaster sorgt für ein Dauer-Konjunkturprogramm für die Fahrradindustrie und Fußgänger haben auf den engen Bürgersteigen, zwischen Verkaufstafeln, Fahrradständern und Freischankflächen kaum Platz zum Gehen. Die Lösung: Ein niveau-gleicher Ausbau mit geeignetem Belag unter Widmung als Spiel-Straße (Tempo 7)</i>	2 mäßig
8,00	9	<b>Schaffung/Förderung eines Innenstadt-Kinos durch zinsgünstige Bereitstellung eines zentrums-nahen Grundstückes auf Erbpacht-Basis.</b>	<i>Ein weiterer wichtiger Wunsch einer großen Bevölkerungsmehrheit – von Jung bis Alt. Nicht auf der Grünen Wiese, im Industriegebiet, nur mit dem Auto erreichbar, sondern mitten in der Stadt, mit dem Charme, vorher oder nachher noch gemütlich durch die Altstadt zu schlendern.</i>	2 mäßig

Investitionslandkarte

8,00	10	<b>Verlängerung des Radweges in der Prinz-Ludwig-Str. von der Heckenstaller bis zum Plantagenweg</b>	<i>Unsägliche Fahrradwege – Beispiel 1: Im täglichen Rush-Hour-Stau bleibt einigen Hundert Fahrradfahrern nur die Möglichkeit der Illegalen Nutzung eines 10 Meter langen Fußweg-Abschnittes, obwohl eigentlich genügend Platz für einen Fahrradweg vorhanden wäre.</i>	0 marginal
7,67	11	<b>Ausbau der Freisinger Zentralunterführung am ehemaligen BP15, Schaffung von Radfahrer-freundlichen Lang-Rampen auf beiden Seiten.</b>	<i>Eine langjähriger Forderung renommierter Städteplaner. Freising im Herzen – zwischen Altstadt und Lerchenfeld – endlich richtig zusammenwachsen zu lassen. Denn die heutige Ersatz-Unterführung am ehemaligen Bahnposten 15 trennt mehr, als sie verbindet. Notwendig sind beidseitig lange Einfahrts-Rampen, die Radfahren, und Fußgängern – mit oder ohne Kinderwagen oder Gehhilfe – ein bequemes Queren der trennenden Bahnlinie ermöglichen.</i>	2 mäßig
7,33	12	<b>ISAR-Konzeption: Öffnung der Isar von der Stadt und Lerchenfeld aus, z.B. durch ISAR-Naturbad, Gastronomie.</b>	<i>Wenn man auf München oder Landshut blickt, eigentlich eine traurige Realität in Freising: Die ISAR trennt die beiden Stadtteile links und rechts, anstelle sie – wie in anderen Städten – zu verbinden. Wieso nicht beide Teile näher an die ISAR heranrücken lassen. In Form von Freizeitflächen, Gastronomie oder eines Strandbades. Mit Sicherheit eine Aufgabe für einen Ideenwettbewerb und eine strategische Überplanung.</i>	1 gering
7,33	13	<b>Schaffung eines Isar-Steges zwischen Lerchenfeld-Ost (Finkenstraße) und Neustift (Skater-Anlage)</b>	<i>Unverständlich, wieso die beiden östlichen Freisinger Innenstadt-Teile durch die ISAR quasi vollständig von einander abgeriegelt sind. Wer von Lerchenfeld-Ost nach Neustift (und umgekehrt) will, muss einen Umweg von ca. 2,5 km in Kauf nehmen. Für Fahrradfahrer und Fußgänger einfach zu viel. Ein ISAR-Steg schafft kostengünstig Abhilfe und führt dazu, dass Freising besser zusammen wächst.</i>	3 wesentlich
6,67	14	<b>Realisierung der Bahnhofs-Unterführung West zur besseren Verbindung von Altstadt und Lerchenfeld (für Busse) und zur direkten Südwest-Erschließung der Bahnsteige</b>	<i>Verkehrstechnisch aus Sicht der Freisinger Bevölkerung wohl die wichtigste aller Straßenbaumaßnahmen. Verbindung von Angerstraße, Münchner Straße über das westliche Bahnhofsgelände zum P&amp;R-Gelände und Weiterführung zur Erdinger Straße. Ergebnis: Lerchenfeld und die Innenstadt wachsen näher zusammen; die Busverbindungen werden signifikant beschleunigt und deutlich verbessert; zwei überlastete Verkehrsknotenpunkte (Korbinianskreuzung und Ismaninger/Isar-Straße) werden spürbar entlastet. Fußgänger und Radfahrer aus dem Westlichen Freising erreichen den interessanten, Richtung Münchner Innenstadt gewandten Bahnsteigteil 5 Minuten schneller.</i>	5 hoch
6,33	15	<b>Stadt Begrünung Untere / Obere Hauptstraße</b>	<i>Völlig untypisch – im Vergleich mit anderen Städten – und auch weder historisch, noch durch den Denkmalschutz begründet ist die Tatsache, dass es in der Freisinger Innenstadt (Obere, Mittlere, Untere Hauptstraße, Marienplatz) praktisch keine Bäume gibt. Auch diese Fehlentwicklung der vergangenen 50 Jahre ist wohl auf eine aus heutiger Sicht völlig unangebrachte Automobilzentrierung bei der Freisinger Stadtplanung zurückzuführen.</i>	0 marginal
6,33	16	<b>Intelligenter Bewirtschaftung des P&amp;R-Parkplatzes mit vorrangiger Behandlung von Bahn-Kunden (für diese muss auch mehrtägiges Parken möglich werden)</b>	<i>Die Kapazität des für Bahn-Kunden reservierten P&amp;R-Parkplatzes ist in den vergangenen Jahren auch deswegen immer wieder an seine Grenzen gestoßen, weil es eine erhebliche Fremdnutzung durch Flug-Urlauber gibt, denen die Parkgebühren am Airport selbst zu teuer sind. Um dem entgegenzutreten, wurde an den P&amp;R-Parkplätzen zwar ein allgemeines Übernacht-Parkverbot verhängt, welches jedoch in der Realität nicht funktioniert, da es nur mit großem Aufwand und auch nur stichprobenartig überwacht werden kann. Konsequenz: Echte, hiesige, vom Bahnhof Freising abreisende Bahnkunden (z.B. mit mehrtägigen Dienstreisen) trauen sich den Parkplatz nicht mehr zu nutzen, während Ferien-Fluggäste aus ganz Bayern wegen des geringen Risikos, entdeckt zu werden, nach wie vor in erheblichem Umfang die Parkplätze belegen. Die Chance für ein automatisches Bewirtschaftungssystem, welches Tagespendlern und Fernbahnreisenden eine freie Nutzung weiterhin gewährleistet.</i>	1 gering
6,00	17	<b>Schaffung eines Isarsteges zwischen Lerchenfeld-West (Savoyer Au) und dem Schlüter-Park.</b>	<i>Auch im Freisinger Süd-Westen lässt die Verbindungssituation zwischen Savoyer Au und Auenstraße zu wünschen übrig. Fußgänger wie Radfahrer aus dem Zentrum des westlichen Lerchenfelds müssen hier zwei Kilometer Umweg in Kauf nehmen, wenn sie zum neuen Einkaufszentrum im Schlüterpark gelangen wollen. Zudem ist diese Maßnahme wesentlicher Bestandteil der Radwegeverbindung Lerchenfelds mit Freising-West und dem Wissenschaftszentrum Freising-Weihestephan.</i>	3 wesentlich

Investitionslandkarte

6,00	<b>18</b>	<b>Öffnung aller Einbahnstraßen auf Neben-Strecken für gegenläufigen Radverkehr (unechte Einbahnstraßen)</b>	<i>Es geht in allen anderen Städten, die rechtlichen Rahmenbedingungen wurden schon vor 10 Jahren geschaffen, nur im automobil-zentrierten Freising hat man nach wie vor Bedenken. Autofahrer könnten wohl durch entgegenkommende Fahrradfahrer zu stark irritiert werden, nicht wahr? Dringendste Beispiele: Ferdinand-Zwack-Straße, Fabrik-Straße, Biberstraße ...</i>	0 marginal
6,00	<b>19</b>	<b>Generalsanierung des Asam-Komplexes, erster Bauabschnitt (Umwindung des Innenhofes und des südlichen Parkplatzes z.B. zur Freilichtbühne)</b>	<i>Eine der letzten unsanierten Liegenschaften der Stadt Freising, vielleicht sogar die bedeutendste und schönste. Nach der Sanierung: Eine Art Bürgerhaus, mit mehreren Veranstaltungsräumen- und Flächen, einem geöffneten Innen- und Südhof, mit wechselnden Ausstellungen, mit Gastronomie, kleinen Geschäften und Passagen. Diese Immobilie an dieser Stelle ist zu schade, um – wie heute – vornehmlich als städtische Bürofläche und Abstellfläche für den Fuhrpark der Stadt und Ihrer Bürgermeister genutzt zu werden.</i>	4 beträchtlich
5,67	<b>20</b>	<b>Felgen-schonende Absenkung aller Auf- und Abfahrten an bestehenden Fuß- und Radwegen</b>	<i>Leider an diversen Stellen in der Stadt noch immer vorhanden: Fahrradweg-Bordstein-Höhen von 7cm und mehr. Ein Sicherheits-Manko und ein Dauer-Konjunkturprogramm für die Fahrrad-Industrie.</i>	1 gering
5,67	<b>21</b>	<b>Fahrradgerechter Ausbau der Mainburgerstraße zwischen Korbinianskreuzung und Steineckerstraße</b>	<i>Direkt zwischen den beiden Gefahrenstellen Hochtrasse und Mainburgerstraße ein weiteres Beispiel gefährlicher Verkehrsdenke in Freising. Bis zu 5 Spuren für den Autoverkehr – für Fahrradwege jedoch „kein Platz“. Spätestens mit der Inbetriebnahme der B301-Neu muss eine Auto-Spur zugunsten zweier Radwege zurück gebaut werden.</i>	1 gering
5,33	<b>22</b>	<b>Überplanung der Radwege an der Erdinger Straße, beidseitig mit geeigneten Belägen</b>	<i>Die Ortsteilzentrums-Verkehrsader Lerchenfelds ist insbesondere stadtauswärts ein für Radfahrer gefährliches Pflaster. Aber auch stadteinwärts könnte der in Teilen bereits vorhandene Radweg eine Komplettierung mit klarer Abgrenzung zum Fußweg bestens vertragen.</i>	2 mäßig
5,33	<b>23</b>	<b>Aus/Umbau des P&amp;R-Platzes mit einem mehrstöckigem Parkdeck.</b>	<i>Die Platz verschwendende Nutzung als großflächiger Parkplatz auf einem der attraktivsten Innenstadtareale legt eine Parkdeck-Lösung für das P&amp;R-Areal nahe: 150% Kapazität auf 50% der Fläche. Genügend Platz für eine der Einrichtungen, die sich Freisings Bürger seit langem wünschen: Kinocenter, Hallenbad, etc.: Mitten im Herzen Freisings, zwischen Innenstadt und Lerchenfeld gelegen und - auch ideal für auswärtige Besucher - direkt an den S-, Fern- und Busbahnhöfen.</i>	4 beträchtlich
5,00	<b>24</b>	<b>Neuordnung des Stadtbusverkehrs in der Innenstadt: Gegen die Uhr um den Domberg</b>	<i>Untersuchungen haben ergeben, dass eine Neuordnung nicht nur deutliche Sicherheitsgewinne für Radfahrer mit sich bringen wird, sondern auch Chancen bestehen, das Gesamtsystem leistungsfähiger zu gestalten.</i>	1 gering
4,33	<b>25</b>	<b>Schaffung einer Rad- und Fußgängerquerung an der Bahnstrecke (als Unter- oder Überführung) zwischen Schlüter-Park und Gutenberg-Straße</b>	<i>Eine Trennung Freisings ganz anderer Art ergibt sich durch die Bahnstrecke DB930 – insbesondere im Westen. Wer als Fußgänger oder Radfahrer die beiden in Steinwurf-Entfernung liegenden Einkaufszentren Gutenberg/Angerstraße und Schlüterpark wechselweise erreichen will, läuft dafür einen Umweg von wiederum gut 2 Kilometern. Zudem ist diese Maßnahme wesentlicher Bestandteil der Radwege-Verbindung Lerchenfelds mit Freising-West und dem Wissenschaftszentrum Weihenstephan.</i>	3 wesentlich
4,33	<b>26</b>	<b>Neuerrichtung eines Radweges an der Mainburgerstraße (ab Steinecker-Straße stadtauswärts)</b>	<i>Nach wie vor völlig unbefriedigend ist die Situation für Radfahrer an einer der gefährlichsten Innenstadt-Durchquerungen einer Bundesstraße, nämlich an der B301 zwischen Veit-Adam-Straße und Steinecker-Straße. Ein in in beide Richtungen zu Befahrender Radweg ist hier unabdingbar.</i>	1 gering
4,33	<b>27</b>	<b>Schaffung einer Rad- und Fußgänger-Verbindung zwischen Gutenberg-Straße und Henkelstraße bzw. Feldfahrt</b>	<i>Die nächste Trennung Freisings: Wer aus Vötting ins – ebenfalls der Gemarkung Vötting zugerechnete - Einkaufszentrum Gutenbergstraße will, muss – auch als Fußgänger und Radfahrer - einen Umweg von ca. 1,3 km in Kauf nehmen. Zudem ist diese Maßnahme 3 wesentlicher Bestandteil der Radwege-Verbindung Lerchenfelds mit Freising-West und dem Wissenschaftszentrum Weihenstephan.</i>	1 gering
4,00	<b>28</b>	<b>Schaffung neuer Sportplätze / Förderung des Vereinssports</b>	<i>In Sachen Jugendförderung kann die Rolle des Vereinssportes gar nicht wichtig genug genommen werden. Damit muss die möglichst bedarfsnahe Neuausweisung von Frei- und Hallenflächen eine hohe Priorität genießen. Mindestens ebenso wichtig wie die Schaffung einer Eislaufhalle.</i>	3 wesentlich

Investitionslandkarte

4,00	<b>29</b>	<b>Umbau Kammergasse als Anwohner-Straße mit priorisierter Nutzung für Rad- und Busverkehr - in Verbindung mit einer für den Autoverkehr gegenläufig befahrbaren Steinecker- und Haydstraße.</b>	<i>Die Vorschläge der Innenstadtkonzeption sind überzeugend: Einen Altstadtring zukünftig über die Steinecker / Hayd-Straße zu führen und dafür die Kammergasse als Alternativ-Trasse zur Hauptstraße für eine priorisierte Nutzung durch Anwohner, Radfahrer und Busse umzuwidmen.</i>	1 gering
3,67	<b>30</b>	<b>Umwidmung Bahnhofstraße als unechte Einbahnstraße mit zwei belagsmäßig geeigneten Radwegen (Busverkehr nur noch in eine Richtung)</b>	<i>Ähnlich wie in der Hauptstraße, ist das marode Kopfsteinpflaster für Radfahrer kaum zumutbar. In beiden Richtungen kommt es zudem mehrmals täglich zu gefährlichen Begegnungen zwischen Radfahrern und Bussen, insbesondere dort, wo zusätzlich PKWs geparkt sind.</i>	1 gering
3,67	<b>31</b>	<b>Schaffung eines Radwegs in der Vöttinger Straße zwischen Thalhauser-Straße und Karlwirt</b>	<i>Ebenfalls ein gefährlicher Knotenpunkt ohne ausreichend Unterstützungen für Radfahrer. Platz ist auf beiden Seiten ausreichend vorhanden. Notfalls muss eine der vier Autospuren daran glauben.</i>	1 gering
3,33	<b>32</b>	<b>Schaffung einer Überdachung für die Eislaufanlage in der Luitpolt-Anlage</b>	<i>Ein lang ersehnter Wunsch des Eishockey-Vereines und vieler Bürgerinnen und Bürger – in und außerhalb der Stadt.</i>	3 wesentlich
3,00	<b>33</b>	<b>Entfernung schickanöser Sperrketten an Radfahrkreuzungen, insbesondere Düvell-Str.</b>	<i>Offensichtlich eine Lieblingsbeschäftigung einiger Automobil-zentrierter Verantwortlicher in der Freisinger Verwaltung ist es, dezidierte Fahrradwege zu verhindern, an Stelle dessen gemeinsam genutzte Fuß- und Radwege zu errichten, gleichzeitig aber an jeder (nachrangigen) Straßeneinmündung Sperrketten zu errichten, die den Radfahrern Ihr Vorfahrtsrecht nehmen und sie zum vorzeitigen Wechsel auf die gefährliche Auto-Fahrbahn nötigen. Ein Unding – wie wir meinen. Bestes Beispiel: Prinz-Ludwig / Haindlfinger Straße, z.B. an der Einmündung Düvell-Straße.</i>	0 marginal