

Zwischen  
der Stadt Freising, vertreten durch Herrn Oberbürgermeister Tobias  
Eschenbacher,

- im Folgenden als Stadt Freising bezeichnet -

und

Frau Theresia Endriß,  
Frau Emilia Kirner und  
Herrn Dr. Jürgen Maguhn,

- im Folgenden als „Aktionsbündnis“ bezeichnet -

wird folgender Vertrag geschlossen:

## Präambel

Das Aktionsbündnis „Radentscheid Freising“, vertreten durch Theresia Endriß, Emilia Kirner, Dr. Jürgen Maguhn und in Vertretung Prof. Dr. Karl Auerswald, Hartmut Binner und Klara Wrusch, hat am 16. September 2021 insgesamt 3.551 gültige Unterschriften an den Freisinger Oberbürgermeister Tobias Eschenbacher überreicht.

Das Bürgerbegehren umfasst folgende fünf Ziele:

1. Hohe Qualität von Radwegen
1. Durchgängiges, leistungsfähiges Radvorrangnetz
2. Sichere Gestaltung von Kreuzungen und Einmündungen
3. Radschnellwege für den Pendelverkehr
4. Ausbau der Fahrradabstellmöglichkeiten

Die Stadt unterstützt die Ziele des Bürgerbegehrens nachdrücklich, da dies einen weiteren Schritt zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum sowie der Lebensqualität und der Verkehrssicherheit für alle Freisinger Bürgerinnen und Bürger darstellt. Die Stadt Freising ist – auch vor dem Hintergrund der Herausforderungen des Klimawandels – bereits eine Reihe von Schritten in diese Richtung gegangen. Das belegen die Zertifizierung als „fahrradfreundliche Kommune“ durch die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern (AGFK) und das Bayerische Verkehrsministerium im Februar 2021 und das im Jahr 2019 im Stadtrat beschlossene Mobilitätskonzept. Die Anstrengungen zur Verbesserung der Angebote für Radfahrende und deren Sicherheit werden weiter vorangebracht und intensiviert im Sinne eines fairen Miteinanders aller Verkehrsteilnehmer\*innen.

Vor diesem Hintergrund wurden intensive Gespräche zwischen dem Aktionsbündnis und der Stadt geführt. Diese hatten das gemeinsame Ziel, Vorhaben für die Verbesserung der Verhältnisse für Radfahrende zu benennen. Zugrunde lag dabei die Routenführung, die durch das Zielnetz Radverkehr im Freisinger Mobilitätskonzept definiert ist (Stand 27.09.2018). Richtschnur war, die durchgängige Befahrbarkeit der Haupt- und Erschließungsrouten zu erreichen.

Die identifizierten Vorhaben wurden entsprechend des notwendigen Umfangs der Planungs- und Ausführungsarbeiten und der Zuständigkeiten in verschiedene Kategorien eingeteilt. Ergänzend wurden Maßnahmen angeführt, die bei einer Veränderung der Rechtslage überprüft werden sollen. In einem definierten Zeitraum werden diese Maßnahmen je nach Kategorie umgesetzt, vorangetrieben oder im Falle anderer zuständiger Stellen bei diesen unterstützend angeregt.

Das Aktionsbündnis "Radentscheid Freising" sowie die Stadt Freising verfolgen mit dieser vertraglichen Regelung den mittelfristigen Ausbau des Gesamtnetzes für einen sicheren Radverkehr in Freising. Zur Erreichung dieses Ziels sind bei mobilitätsbezogenen Planungen der Stadt Belange von Radfahrenden stets in angemessener Weise zu berücksichtigen.

Dies zugrunde gelegt treffen die Vertragsparteien folgende

Vereinbarung

## **§1 Ziele**

Grundlage für die Bedeutung der Radverkehrsinfrastruktur an den jeweiligen Straßenzügen ist das Zielnetz Radverkehr aus dem Mobilitätskonzept „nachhaltig.mobil“ der Stadt Freising, das als Anlage 1 Bestandteil dieser Vereinbarung wird. Dieses unterteilt das Wegesystem in Freising in die Kategorien Radschnellwege, Hauptnetz, Erschließungsnetz und Innenstadtbereich. Je nach Bedeutung für den Radverkehr sind entsprechende Maßnahmen zur Stärkung des Radverkehrs zu ergreifen.

## **§2 Einzelmaßnahmen**

An den für den Radverkehr gewidmeten Gemeindestraßen mit zulässigen Geschwindigkeiten über 30 km/h sind durchgehende Radverkehrsanlagen (Radwege, Radfahrstreifen, Schutzstreifen, gemeinsame Geh- und Radwege, Gehweg – Rad frei) herzustellen, die bei anstehenden Änderungen der bestehenden Radverkehrsinfrastruktur und bei Neuplanungen den einschlägigen Richtlinien und Bestimmungen entsprechen, zum Beispiel den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) und der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt). Die Stadt wird dieses Ziel auch im Zuge einer Beteiligung an Planfeststellungsverfahren mit einbringen.

Die Oberflächengestaltung wird der jeweiligen Bedeutung der Radverkehrsverbindung entsprechend ausgeführt. Dabei haben die Radwege, Radfahrstreifen und die Schutzstreifen eine durchgehende, ebene Oberfläche ohne Bordsteinkante aufweisen. Ausnahmen sind möglich, wenn diese Gestaltung bei Neu- oder Umplanungen baufachlich nicht möglich und/oder finanziell nicht verhältnismäßig ist. Das Ergebnis der baufachlichen Prüfung und der Verhältnismäßigkeit wird dem Aktionsbündnis mitgeteilt. An besonders schützenswerten Stellen soll ein unzulässiges Befahren und Halten durch Kraftfahrzeuge durch bauliche Maßnahmen erschwert werden, wobei der Winterdienst zu berücksichtigen ist.

Kann aufgrund einer besonderen örtlichen Situation weder eine Radverkehrsanlage entsprechend der Regelanforderungen aus den einschlägigen Richtlinien und Bestimmungen (ERA, RASt), noch aufgrund der jeweils geltenden Rechtslage die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt werden, so ist ausnahmsweise eine Umsetzung mit Mindestanforderungen aus diesen Richtlinien möglich. Sofern in absoluten Ausnahmefällen für die Stadt ein abschnittsweiser Verzicht auf die Einrichtung einer Radverkehrsanlage geboten wäre, ist zuvor eine Beschlussfassung durch das entsprechend zuständige Gremium der Stadt, wie beispielsweise der Ausschuss für Planen, Bauen und Umwelt (im Folgenden „Planungsausschuss“), herbeizuführen und eine entsprechende Interessensabwägung vorzunehmen. Weiter wird die Stadt auch bei Änderung der Gesetzeslage oder bei Änderung der Rechtsprechung eine Neubewertung der betroffenen Straßen oder Straßenabschnitte vornehmen.

Im Rahmen des Vertrags werden zwischen den Vertragspartnern Maßnahmen festgehalten, die den Radverkehr in der Stadt Freising stärken sollen. Dabei werden drei unterschiedliche Kategorien für die jeweiligen Einzelmaßnahmen definiert.

- (1) Maßnahmen, die bis zum Jahr 2027 umgesetzt sind
- (2) Maßnahmen, die im Zeitraum bis zum Jahr 2027 weiter geplant werden
- (3) Maßnahmen mit Zuständigkeiten bei anderen Behörden, Trägern o.Ä., auf die von Seiten der Stadt Freising aktiv hingewirkt wird

## **1. Maßnahmen, die bis zum Jahr 2027 umgesetzt sind (siehe Anlage 2)**

Hierunter fallen Maßnahmen, die von Seiten der Stadtverwaltung bereits in aktiver Planung sind und deren Umsetzung in eigener Zuständigkeit der Stadtverwaltung liegen. Ein Großteil wurde bereits im „Runden Radltisch“ vorgestellt und besprochen. Bei einer Umsetzung der unten genannten Maßnahmen sind entsprechende Gesetze (z.B. StVO) sowie Verwaltungsvorschriften (VwV-StVO) in ihrer gültigen Fassung zu berücksichtigen (siehe hierzu auch § 3).

### **1.1. Einrichtung Fahrradstraßen und -zonen**

#### **1.1.1. Feldfahrt (Hauptnetz)**

Die Feldfahrt wird als Verbindung nach Pulling und weiter entlang der Bahntrasse in Richtung Oberschleißheim im Bereich zwischen der Kreuzung Neulandstraße / Feldfahrt bis Beginn des Radwegs Höhe Westtangente zu einer Fahrradstraße (Anlieger frei) umgewidmet.

#### **1.1.2. Dürnecker Straße / Fliederweg / Birkenstraße / Ulmenweg / Eschenhain (Hauptnetz)**

Die Straßenzüge Dürnecker Straße, Fliederweg, Birkenstraße, Ulmenweg, Eschenhain werden als Verbindung entlang der Bahntrasse Richtung Oberschleißheim zu einer Fahrradzone (Anlieger frei) umgewidmet.

#### **1.1.3. Parkstraße (Hauptnetz)**

Die Parkstraße wird im Bereich zwischen Kreuzung Parkstraße / Landshuter Straße bis zum Beginn des Radwegs an der Kreuzung zur Bahnüberführung (Höhe Parkhaus Untere Altstadt) / Zugang zur Luitpoldanlage zu einer Fahrradstraße (Anlieger frei) umgewidmet. Der Bereich des bestehenden gemeinsamen Geh- und Radwegs zwischen Bahnüberführung und Wertstoffhof ist in die Planungen miteinzubeziehen.

#### **1.1.4. Schießstättstraße (Hauptnetz)**

Die Schießstättstraße wird im gesamten Bereich zwischen Wertstoffhof und Städtischem Bauhof zu einer Fahrradstraße umgewidmet (Anlieger frei).

#### **1.1.5. Erdinger Straße (Hauptnetz)**

Die Erdinger Straße wird im Bereich zwischen Bauhof und Kreuzung Luitpoldstraße zu einer Fahrradstraße (Anlieger frei) und im Bereich zwischen Luitpoldstraße und Ismaninger Straße („Korbinianbrücke“) zu einer Fahrradstraße (Linienbus frei) umgewidmet. Die Erdinger Straße ist gegenüber der Luitpoldstraße bevorrechtigt.

#### **1.1.6. Bachstraße (Hauptnetz)**

Die Bachstraße wird im gesamten Bereich zwischen Kreuzung Bachstraße / Vöttinger Straße bis Höhe Vöttinger Weiher zu einer Fahrradstraße (Anlieger frei) umgewidmet.

#### **1.1.7. Angerstraße (Erschließungsnetz)**

Der Durchstichsteil der Angerstraße wird im Bereich zwischen Ausfahrt Bahnüberführung (Bushaltestelle „Angerstraße Durchgang“) / südwestlich Angerstraße 11 bis Höhe Annenhofstraße 1 zu einer Fahrradstraße umgewidmet.

## **1.2. Anpassung bestehender Fahrradstraßen**

### **1.2.1. Kulturstraße**

Die Kulturstraße ist bereits eine Fahrradstraße im Bereich zwischen Kepserstraße und Falkenstraße. Zur weiteren Reduzierung des Durchgangsverkehrs wird im Bereich der Kulturstraße eine gegenläufige Einbahnstraße bzw. unechte Einbahnstraße geprüft und vorbehaltlich dem erforderlichen Beschluss umgesetzt. Die Einbahnstraßen werden für den Radverkehr gegenläufig befahrbar sein. Eine Markierung der Stellplätze für Seitenparker soll geprüft werden.

### **1.2.2. Alte Poststraße**

Die Alte Poststraße ist im Bereich zwischen Wendelinstraße und Landshuter Straße bereits eine Fahrradstraße. Eine Markierung der Stellplätze für Seitenparker soll geprüft werden. Zusätzlich soll eine Parkraumbewirtschaftung eingeführt werden.

## **1.3. Markierungsarbeiten**

### **1.3.1. Vöttinger Straße (Hauptnetz)**

Die Verlängerung von Schutzstreifen an der Vöttinger Straße bis zur Karlwirtkreuzung soll überprüft und vorbehaltlich einer positiven Beschlusslage umgesetzt angelegt werden. Die Leistungsfähigkeit der Karlwirtkreuzung ist zu berücksichtigen.

### **1.3.2. Wippenhauser Straße (Hauptnetz)**

In der Wippenhauser Straße sollen im Bereich zwischen Kammergasse und Karlwirtkreuzung beidseitige Radverkehrsanlagen (Schutzstreifen, Radfahrstreifen) angelegt werden. Die erforderlichen Breiten sind zu prüfen. Der Linksabbieger von der Wippenhauser Straße in die Schönmetzlerstraße bleibt erhalten, wodurch eine durchgängige Führung in einem kurzen Teilbereich nicht möglich ist.

### **1.3.3. Erdinger Straße (Hauptnetz)**

In der Erdinger Straße sollen im Bereich zwischen Kreuzung Ismaninger Straße und Lantbertstraße beidseitige Radverkehrsanlagen (Schutzstreifen, Radfahrstreifen, gemeinsamer Geh- und Radweg) angelegt werden. Die genaue Ausgestaltung ist entsprechend der übergeordneten Verkehrsführung und Anforderungen aus städtebaulicher Sicht zu erarbeiten und dem Planungsausschuss vorzustellen.

### **1.3.4. Mainburger Straße (Hauptnetz)**

In der Mainburger Straße sollen im Bereich zwischen Kreuzung General-von-Nagel-Straße / Mainburger Straße („Korbiniankreuzung“) und Kreuzung Alois-Steinecker-Straße / Mainburger Straße beidseitige separierte Radverkehrsanlagen angelegt werden (z.B. Fahrradstraße abseits der Mainburger Straße, Radfahrstreifen, geschützte Radfahrstreifen, Schutzstreifen). Fahrspuren des motorisierten Verkehrs sollen hierfür entfallen.

In der Mainburger Straße soll zudem im Bereich zwischen Kreuzung Alois-Steinecker-Straße und Kreuzung Rotkreuzstraße ein einseitiger Schutzstreifen bergauf angelegt werden. Neueste Forschungsergebnisse zu einseitigen Schutzstreifen sind zu berücksichtigen.

### **1.3.5. Prinz-Ludwig-Straße / Haindlfinger Straße (Hauptnetz)**

In der Prinz-Ludwig-Straße / Haindlfinger Straße soll im Bereich zwischen Kreuzung Prinz-Ludwig-Straße / Haydstraße und Kreuzung Haindlfinger Straße / Gaymannstraße ein einseitiger Schutzstreifen auf der östlichen Seite (bergauf) angelegt werden. Neueste Forschungsergebnisse zu einseitigen Schutzstreifen sind zu berücksichtigen.

#### 1.3.6. Landshuter Straße / General-von-Nagel-Straße (Erschließungsnetz)

In der Landshuter Straße bzw. General-von-Nagel-Straße sollen im Bereich zwischen Kreuzung General-von-Nagel-Straße / Mainburger Straße bis Kreuzung Wendelinstraße / Landshuter Straße beidseitige Schutzstreifen angelegt werden. Auf der südlichen Seite sind Seitenparker vorzusehen, während auf der nördlichen Seite Stellplätze im Seitenraum entfallen.

#### 1.3.7. Kölblstraße (Erschließungsnetz)

In der Kölblstraße sollen beidseitig Schutzstreifen angelegt werden. Im Kreuzungsbereich Kölblstraße / Dr.-von-Daller-Straße ist aufgrund der Platzverhältnisse nur ein einseitiger Schutzstreifen möglich.

#### 1.3.8. Gute Änger (Erschließungsnetz)

In der Gute Änger soll der bestehende Schutzstreifen von der Kreuzung Gute Änger / Angerbrunnenstraßen bis zur Kreuzung Erdinger Straße / Gute Änger / Amselstraße beidseitig verlängert werden. Die Parkraumsituation ist dabei zu berücksichtigen und Alternativstandorte für die entfallenden Stellplätze zu prüfen.

### **1.4. Bauliche Maßnahmen**

#### 1.4.1. Isarstraße (Hauptnetz)

Die Brückenkappen in der Isarstraße im Bereich zwischen Kreuzung Ismaninger Straße / Isarstraße und Kreuzung Isarstraße / Mainburger Straße / General-von-Nagel-Straße (Korbiniankreuzung) werden verbreitert, um einen gemeinsamen Geh- und Radweg zu ermöglichen, welcher Richtung Korbiniankreuzung in Radfahrstreifen mündet.

#### 1.4.2. Johannisstraße (Hauptnetz)

In der Johannisstraße soll der Gehweg auf der östlichen Seite im Bereich nördlich der Brücke (gegenüber Johannisstraße 6) bis zur Kreuzung Johannisstraße / Vöttinger Straße / Wippenhauser Straße / Obere Hauptstraße im Zuge des Projekts „Touristenbushaltestelle“ verbreitert werden, um einen gemeinsamen Geh- und Radweg bzw. in Teilbereichen getrennten Geh- und Radweg zu schaffen. Eine Weiterführung des Radverkehrs an der Kreuzung ist dabei dringend in die Planungen mit einzubeziehen.

#### 1.4.3. Wippenhauser Straße (Hauptnetz)

In der Wippenhauser Straße soll im Bereich zwischen Haydstraße und Lange Point ein überfahrbarer Fahrbahntrenner erstellt werden, um ein zu enges Überholen von Radfahrer\*innen durch Busse und Pkws zu verhindern.

#### 1.4.4. Theodor-Scherg-Straße (Erschließungsnetz)

Der Wirtschaftsweg entlang der Bahnlinie zwischen Pulling und Neufahrn als Verlängerung der Theodor-Scherg Straße soll baulich aufgewertet und für den Radverkehr befahrbar werden.

#### 1.4.5. Kreuzung Erdinger Straße / Amselstraße / Gute Änger

An der Kreuzung Erdinger Straße / Amselstraße / Gute Änger soll eine Lichtsignalanlage errichtet werden, um ein sicheres Überqueren der Erdinger Straße und somit eine höhere Schulwegsicherheit von Schüler\*innen zu gewährleisten.

## **1.5. Verkehrsrechtliche Themen**

### **1.5.1. Griesfeldstraße (Hauptnetz)**

Die Griesfeldstraße soll im Bereich zwischen Gregor-Mendel-Straße und Hohenbachernstraße zu einer Einbahnstraße (Radverkehr in Gegenrichtung frei) umgewidmet werden. Der vorliegende Bebauungsplan Nr. 133 ist zu berücksichtigen.

### **1.5.2. General-von-Stein-Straße / Weinmillerstraße (Erschließungsnetz)**

Die General-von-Stein-Straße sowie Weinmillerstraße werden als Tempo 30-Zone ausgewiesen.

## **1.6. Fahrradabstellanlagen**

### **1.6.1. P+R Freising**

Es sollen zusätzliche Fahrradabstellanlagen an der P+R - Anlage Freising geschaffen sowie alte Anlagen durch neue ersetzt werden. Planungen zur Erweiterung der Bushaltestellen werden berücksichtigt. Eine Überdachung wird vorgesehen.

### **1.6.2. P+R Pulling**

Es sollen zusätzliche Fahrradabstellanlagen an der P+R - Anlage Pulling geschaffen sowie alte Anlagen durch neue ersetzt werden. Eine Überdachung wird vorgesehen.

### **1.6.3. Luitpoldanlage**

Es sollen Fahrradabstellanlagen an der Luitpoldanlage zur Anbindung der Luitpoldhalle und der Eishalle geschaffen werden. Eine Überdachung der Anlage ist zu prüfen.

## **2. Maßnahmen, die im Zeitraum bis 2027 weiter geplant werden (siehe Anlage 3)**

Hierunter fallen die unten aufgelisteten Maßnahmen, die zum Zeitpunkt des Vertragsschlusses noch nicht in eine konkrete Planungs- und Umsetzungsphase eingetreten sind. Zudem befinden sich Einzelmaßnahmen in dieser Kategorie, bei denen aufgrund hoher notwendiger Planungsleistungen, nötigen Grunderwerbs oder anderen externen Faktoren nicht sichergestellt werden kann, dass diese bis 2027 umgesetzt worden sind. Die Stadt ist angehalten, diese Projekte bis 2027 weiter zu bearbeiten.

### **2.1. Fahrradstraßen und –zonen**

#### **2.1.1. Brunnhausgasse (Hauptnetz)**

Die Brunnhausgasse kann im gesamten Bereich zu einer Fahrradstraße (ggfs. Anlieger frei) umgewidmet werden, sobald eine Durchbindung zum Sondermüllerweg südlich des Dombergs erstellt wurde (siehe Maßnahme 3.1.1).

#### **2.1.2. Sondermüllerweg (Hauptnetz)**

Der Sondermüllerweg kann im gesamten Bereich zu einer Fahrradstraße (ggfs. Anlieger frei) umgewidmet werden, sobald eine Durchbindung zur Brunnhausgasse südlich des Dombergs erstellt wurde (siehe Maßnahme 3.1.1).

#### **2.1.3. Rabenweg (Hauptnetz)**

Der Rabenweg soll im gesamten Bereich zu einer Fahrradstraße (Anlieger frei) umgewidmet werden. Die Anbindung des Schwimmbads sowie der gegenläufige Busbetrieb sind zu berücksichtigen.

#### 2.1.4. Gartenstraße (Hauptnetz)

Die Gartenstraße soll im Bereich zwischen Rosenstraße und Frühlingsstraße zu einer Fahrradstraße umgewidmet werden (Anlieger frei). Die Belange der ansässigen Lebenshilfe Freising e.V. sind zu berücksichtigen. Die Frühlingsstraße soll als Alternativroute in den Planungen Berücksichtigung finden.

#### 2.1.5. Lankesbergstraße (Erschließungsnetz)

Die Lankesbergstraße soll im gesamten Bereich zu einer Fahrradstraße (Anlieger frei) umgewidmet werden. Die hohe Steigung erschwert eine attraktive Anbindung, weswegen auch Alternativrouten zu berücksichtigen sind (z.B. über die Klebelstraße / Asamstraße bzw. Eckerstraße / Asamstraße)

#### 2.1.6. Lenastraße (Erschließungsnetz)

Die Lenastraße soll im gesamten Bereich zu einer Fahrradstraße (Anlieger frei) umgewidmet werden. Die Bedeutung für den Radverkehr ist insbesondere durch die Schutzstreifen an der Guten Änger (Maßnahme 1.3.8.) neu zu bewerten.

#### 2.1.7. Düwellstraße / Vimystraße / Pallottinerstraße (Erschließungsnetz)

Der Bereich Düwellstraße / Vimystraße / Pallottinerstraße soll zu einer Fahrradzone (Anlieger frei) umgewidmet werden. Zufahrten zum Krankenhaus sowie Durchgängigkeit für Schulbusse sind zu berücksichtigen.

### **2.2. Markierungsarbeiten**

#### 2.2.1. Gartenstraße (Hauptnetz)

In der Gartenstraße sollen im Bereich Saarstraße bis Frühlingsstraße beidseitige Schutzstreifen als Verlängerung der Fahrradstraße angeordnet werden. Der Bedarf der vorhandenen Stellplätze ist zu prüfen.

#### 2.2.2. Isarstraße (Hauptnetz)

Der Radfahrstreifen in der Isarstraße kann in Teilbereichen, in denen dies möglich ist, auf eine Breite von jeweils 2,3 m verbreitert werden. Eine Umsetzung bei einer Kompletterneuerung der Asphaltdecke wird überprüft. Ein Abfräsen des jetzigen Streifens würde zu einer Verschlechterung der lärmindernden Deckschicht führen und wird nicht umgesetzt.

#### 2.2.3. Landshuter Straße (Erschließungsnetz)

In der Landshuter Straße sollen im Bereich zwischen Alte Poststraße und Tuchinger Straße beidseitige Schutzstreifen angeordnet werden. Eine Weiterführung des Radverkehrs ist in diesem Rahmen zu prüfen.

#### 2.2.4. Wettersteinring (Erschließungsnetz)

Im Wettersteinring soll im Bereich zwischen der Wippenhauser Straße und dem Plantagenweg ein einseitiger Schutzstreifen auf der südlichen Seite (bergauf) angeordnet werden. Neueste Forschungsergebnisse zu einseitigen Schutzstreifen sind zu berücksichtigen.

## **2.3. Bauliche Maßnahmen**

### **2.3.1. Bahnquerung Heiliggeistgasse - ehemaliger Bahnposten 15 (Hauptnetz)**

Es soll eine Bahnquerung mit ausreichend Breite für Fuß- und Radverkehr entstehen, welche mittels Rampen ein Befahren der Querung für Radfahrer\*innen ohne Absteigen ermöglicht.

### **2.3.2. Bustunnel Bahnhof (Hauptnetz)**

Im Zuge des Strukturkonzepts Bahnhof und der Entwicklung des P+R Freising soll ein Tunnel entstehen, welcher bevorzugt von Bus, Radverkehr und Fußgänger genutzt werden kann, Lerchenfeld und die Innenstadt besser verknüpft und gegebenenfalls die Erschließung für ein neues Quartier am jetzigen P+R-Parkplatz sicherstellt. Planungen für den Tunnel sind im Rahmen des Konzepts weiter voranzutreiben.

### **2.3.3. St 2350 - Münchner Straße (Erschließungsnetz)**

In der Münchner Straße soll im Bereich zwischen Saarstraße und Bahnhofstraße der südliche Gehweg verbreitert werden, um einen gemeinsamen oder getrennten Geh- und Radweg zu ermöglichen. Dies ist in der Planung zum Strukturkonzept Bahnhof zu berücksichtigen.

### **2.3.4. Isardamm / Deichverteidigungsweg (Erschließungsnetz)**

Es soll eine Verbindung von der Isarstraße auf Höhe der Finkenstraße entlang des Jugendzentrums auf den Isardamm entstehen. Planungen zur Bebauung sowie wasserrechtliche Fragestellungen sind zu klären.

### **2.3.5. Bahnquerung Angerstraße (Erschließungsnetz)**

In der Angerstraße soll eine Bahnüberführung die Neubaugebiete mit den Schlüterhallen verbinden. Ein Anschluss für den innerstädtischen Radverkehr und als Verbindungsachse zwischen Vötting und Lerchenfeld ist bei der Planung zu berücksichtigen. Entsprechende Planungen sind weiter zu vertiefen.

### **2.3.6. Lise-Meitner-Straße (Erschließungsnetz)**

In Verlängerung der Lise-Meitner-Straße sollen bestehende Wirtschaftswege für den Fuß- und Radverkehr befahrbar umgestaltet werden und die Hohenbachernstraße auf Höhe der Egilbertstraße anschließen. Diese ist an eine Weiterführung nach Hohenbachern anzuschließen (Maßnahme 2.3.10.)

### **2.3.7. Verbindung Lohmühlsiedlung – Moosstraße (Erschließungsnetz)**

Es soll ein Radweg als Verbindung zwischen Lohmühlsiedlung und Moosstraße entlang des Lohmühlbachs entstehen. Die Verbindung ist bereits im FNP und im BBP Nr. 98 „Verlängerte Jagdstraße zur Erdinger Straße“ berücksichtigt.

### **2.3.8. Ortsdurchfahrt Tüntenhausen (Erschließungsnetz)**

Im Zuge der Planung zur Radwegeverbindung zwischen Zolling und Freising (siehe Maßnahme 3.1.5.) soll die Stadt Freising einen entsprechenden Anschluss an der Ortsdurchfahrt Tüntenhausen herstellen. Querungsmöglichkeiten sind dabei zu berücksichtigen.

### **2.3.9. Hallbergmooser Straße (Erschließungsnetz)**

Es soll ein Radweg entlang der Hallbergmooser Straße zwischen Beginn Ortsteil Attaching und Querung „Alte Ismaninger Straße“ / Radweg entlang des Flughafengeländes entstehen.

#### 2.3.10. Verbindung Vötting – Hohenbachern (Erschließungsnetz)

Es soll ein Radweg als Verbindung zwischen dem Ortsteil Vötting und Hohenbachern als Weiterführung der Hohenbachernstraße / Lise-Meitner-Straße (siehe Maßnahme 2.3.6) entstehen.

### **2.4. Verkehrsrechtliche Thematiken**

#### 2.4.1. Erdinger Straße (Hauptnetz)

In der Erdinger Straße soll im Bereich zwischen Gute Änger / Amselstraße bis zur Kreuzung Erdinger Straße / Katharina-Mair-Straße eine Einbahnstraße eingerichtet werden mit Fahrtrichtung Süden, welche vom Radverkehr in beide Richtungen befahren werden kann. Belange des ÖPNV sowie Verlagerungseffekte des motorisierten Individualverkehrs sind zu prüfen.

#### 2.4.2. Biberstraße (Erschließungsnetz)

Die Biberstraße soll im Bereich zwischen Alois-Steinecker-Straße und Kammergasse für den Radverkehr in beide Richtungen befahrbar sein. Der Entfall von Stellplätzen ist zu prüfen.

### **2.5. Radverkehrsverbindungen im Zuge der Bauleitplanung**

#### 2.5.1. Gutenbergstraße – Feldfahrt (Erschließungsnetz)

Im Zuge eines zu erstellenden Bebauungsplans im Bereich zwischen Gutenbergstraße / Henkelstraße / Feldfahrt soll eine Verbindung zwischen Feldfahrt und Gutenbergstraße für den Fuß- und Radverkehr geplant werden.

#### 2.5.2. Klinikum Freising (Erschließungsnetz)

Im Zuge der Machbarkeitsstudie zum Klinikum Freising soll eine Radverkehrsführung über das Gelände berücksichtigt und umgesetzt werden.

#### 2.5.3. Verbindung Erdinger Straße – Gute Änger entlang des Lohmühlbachs (Erschließungsnetz)

Im Zuge einer Machbarkeitsstudie zur Entwicklung des Gebiets soll eine Radverkehrsführung berücksichtigt werden.

#### 2.5.4. Obere Pfalzgrafstraße / Am Angerbach / Am Stengerbach (ohne Netzbedeutung)

Im Zuge des Bebauungsplanverfahrens soll eine Radverkehrsführung über das Gelände berücksichtigt werden. Zudem soll eine Verbindung von der Oberen Pfalzgrafstraße zur Murstraße entlang des Angerbachs analog zum FNP berücksichtigt werden.

### **3. Maßnahmen mit anderen Zuständigkeiten (siehe Anlage 4)**

Die Stadt setzt sich im Rahmen ihrer Möglichkeiten bei den zuständigen Stellen für die unten genannten Maßnahmen ein.

#### **3.1. Bauliche Maßnahmen**

##### 3.1.1. Durchbindung Sondermüllerweg – Brunnhausegasse (Hauptnetz)

Die Stadt Freising setzt sich im Rahmen ihrer Möglichkeiten dafür ein, dass zwischen Sondermüllerweg und Brunnhausegasse ein Radweg entsteht, um eine südliche Umfahrung um die Innenstadt zu ermöglichen.

### 3.1.2. Am Staudengarten (Erschließungsnetz)

Die Stadt Freising setzt sich im Rahmen ihrer Möglichkeiten dafür ein, dass an der Straße „Am Staudengarten“ ein vorfahrtsberechtigter, farblich markierter Radweg entstehen soll.

### 3.1.3. Thalhauser Straße (Erschließungsnetz)

Die Stadt Freising setzt sich im Rahmen ihrer Möglichkeiten dafür ein, dass in der Grünfläche südlich der Thalhauser Straße eine durchgehende Radverkehrsführung in Ost-Westrichtung entsteht.

### 3.1.4. Radweg Sünzhausen (Erschließungsnetz)

Die Stadt Freising setzt sich im Rahmen ihrer Möglichkeiten dafür ein, dass eine Radwegverbindung entlang der St 2239 und FS 34 zwischen Vötting und Sünzhausen entsteht.

### 3.1.5. Verbindung Tüntenhausen – Erlau (Erschließungsnetz)

Die Stadt Freising setzt sich im Rahmen ihrer Möglichkeiten dafür ein, dass eine Radwegverbindung entlang der FS 46 zwischen Tüntenhausen und Erlau entsteht.

### 3.1.6. Verbindung Erlau – Zolling (Erschließungsnetz)

Die Stadt Freising setzt sich im Rahmen ihrer Möglichkeiten dafür ein, dass ein Radweg als Verbindung zwischen dem Ortsteil Erlau und Zolling entsteht. Die Planungen sind mit der Gemeinde Zolling abzustimmen.

### 3.1.7. Verbindung Haindlfing – Palzing (Erschließungsnetz)

Die Stadt Freising setzt sich im Rahmen ihrer Möglichkeiten dafür ein, dass ein Radweg als Verbindung zwischen dem Ortsteil Haindlfing und Palzing entsteht. Die Planungen sind mit der Gemeinde Zolling abzustimmen.

## **3.2. Erneuerung und Anpassung von Oberflächen**

### 3.2.1. Durchbindung FS 46 – Waldsiedlung (Erschließungsnetz)

Die Stadt Freising setzt sich im Rahmen ihrer Möglichkeiten dafür ein, dass bei der Durchbindung zwischen FS 46 und der Waldsiedlung die Oberfläche erneuert wird.

### 3.2.2. Durchbindung Walderlebnispfad / Parkplatz SG Eichenfeld (Erschließungsnetz)

Die Stadt Freising setzt sich im Rahmen ihrer Möglichkeiten dafür ein, dass in der Durchbindung Walderlebnispfad / Parkplatz SG Eichenfeld zur Haindlfinger Straße (Höhe Bushaltestelle „Freising, Waldsiedlung“) Fahrradpiktogramme („Sharrows“) angebracht werden, um auf die Nutzung der Straße durch den Radverkehr hinzuweisen.

### 3.2.3. Plantage (Erschließungsnetz)

Die Stadt Freising setzt sich im Rahmen ihrer Möglichkeiten dafür ein, dass in der Plantage im Bereich zwischen Plantagenweg / Walderlebnispfad und Weihenstephaner Ring die Oberfläche erneuert wird.

#### **4. Geschwindigkeitsreduzierungen**

Eine weitere Möglichkeit die subjektive und objektive Sicherheit für den Radverkehr zu steigern, besteht in Geschwindigkeitsreduzierungen. Die StVO gibt hierbei einen engen Rahmen für die Ausweisung von Tempo 30-Zonen bzw. streckenweisen Begrenzungen auf 30 km/h vor.

Sollte sich die Rechtsgrundlage für die Ausweisung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h ändern, so prüft die Stadt unter dem Gesichtspunkt einer Verbesserung der Sicherheit von nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer\*innen auf Basis der dann geltenden Regelungen eine großräumige Reduzierung der erlaubten Geschwindigkeit. Belange des ÖPNV sind dabei zu berücksichtigen. Grundlage für geeignete Straßenzüge für die Ausweisung von Tempo 30 ist die Anlage 5.

#### **§ 3 Einhaltung zwingender Vorgaben**

Den Vertragsparteien ist bewusst, dass die aus dieser Vereinbarung abgeleiteten konkreten Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs nur umsetzbar sind, sofern keine rechtlichen Aspekte, tatsächliche, bauliche oder naturräumliche Verhältnisse oder verkehrsplanerische Aspekte zwingend entgegenstehen.

Die Vertragsparteien sind darin einig, dass die aus dieser Vereinbarung abgeleiteten konkreten Maßnahmen des Radverkehrs in Einklang mit jeweils geltendem Straßenverkehrsrecht zu stehen haben. Dies gilt auch für andere rechtliche Bedingungen, die nicht von der Stadt gesetzt werden und von ihr auch nicht zu beeinflussen sind.

Der Vollzug der Bundesverordnung StVO ist eine Aufgabe im übertragenen Wirkungskreis der Kommunen, wodurch die Stadt als untere Straßenverkehrsbehörde an die geltenden Anordnungsvorschriften gebunden ist. Sollte es zu einer rechtsfehlerhaften Entscheidung des zuständigen politischen Gremiums kommen, darf die Stadtverwaltung diesen Beschluss nicht vollziehen. Die jeweils zuständige Aufsichtsbehörde ist entsprechend zu beteiligen.

Die Vertragsparteien sind darin einig, dass die aus dieser Vereinbarung abgeleiteten konkreten Maßnahmen nicht im Widerspruch zu verkehrsplanerischen Aspekten stehen dürfen, die von dritter Seite bestimmt werden, ohne dass die Stadt sie beeinflussen könnte. Widersprüche zu verkehrsplanerischen Überlegungen zur Förderung des Fußgängerverkehrs und des ÖPNVs sind zu besprechen.

Notwendige Änderungen an Einzelmaßnahmen, die sich im Planungsprozess auf Grund von unvorhergesehenen Schwierigkeiten oder besseren Alternativlösungen ergeben, sind im „Runden Radltisch“ vorzustellen und dort zu diskutieren. Vertragsanpassungen sind schriftlich mit den Vertragspartner\*innen abzustimmen.

## **§ 4 Ressourcen**

Die Stadt stellt im Bewusstsein, dass nur mit entsprechenden Haushaltsmitteln und qualifiziertem Personal die Situation des Radverkehrs spürbar verbessert werden kann, die notwendigen Ressourcen zur Umsetzung der aus diesem Vertrag resultierenden Maßnahmen zur Verfügung.

Den Vertragsparteien ist bewusst, dass die Folgen der Corona-Pandemie die Realisierung der beschriebenen Maßnahmen verzögern können.

Den Vertragsparteien ist dabei ebenfalls bewusst, dass sich die Umsetzung von Radverkehrsprojekten durch Planung und Beschlussfassung sowie die Beantragung von Fördermitteln verzögern kann.

Den Vertragsparteien ist dabei ebenfalls bewusst, dass die Rechtskraft der Haushaltsansätze, die von der Stadt beantragt werden, unter dem Genehmigungsvorbehalt des Landkreises Freising steht.

Vor diesem Hintergrund sind die Vertragsparteien einig, dass nachfolgende Ressourcen zur Verwirklichung der Ziele in die Haushaltsberatungen mit eingebracht werden.

### **1. Haushalt**

Die Stadt wird für die stufenweise Erfüllung des Vertrages im Zuge der Haushaltsplanung entsprechende Haushaltsmittel in die jährlichen Beratungen des Haushalts mit einbringen. Die Aufstellung des Haushalts steht in der Kompetenz des Stadtrats.

Die jeweiligen Haushaltsmittel unterliegen der Freigabe der Rechtsaufsicht im Rahmen der Haushaltsgenehmigung.

### **2. Personal**

Die Stadt wird für die stufenweise Erfüllung des Vertrages, im Zuge der Stellenplanung und Stellenfreigabe, bedarfsgerecht Planstellen in die jährlichen Stellenplangespräche einbringen. Die Aufstellung des Stellplans steht in der Kompetenz des Stadtrates.

Der jeweilige Stellenplan unterliegt der Freigabe der Rechtsaufsicht im Rahmen der Haushaltsgenehmigung.

Es wird darauf hingewiesen, dass, je nach Maßnahme und Maßnahmenfortschritt, hierfür Personalressourcen in verschiedenen Bereichen der Verwaltung, u. a. Tiefbauplanung, Ordnungsamt (insbesondere Verkehrsüberwachung), Amt für Stadtplanung, oder auch in Querschnittsbereichen, anfallen können.

## **§ 5 Umgang mit dem Bürgerbegehren**

Die Unterzeichner\*innen als berechtigte Initiator\*innen des Radbegehrens unterstützen die abgestimmten Maßnahmen und nehmen das am 22.01.2020 gestartete Bürgerbegehren inkl. Unterschriftsliste sowie den Antrag auf Durchführung eines Bürgerentscheids zurück. Der für den Termin am 03. April 2022 festgesetzte Bürgerentscheid findet weder zu diesem noch zu einem anderen Termin statt. Die Unterzeichner\*innen werden während der Geltungsdauer dieser Vereinbarung oder einer etwaigen Verlängerung oder neuen Vereinbarung kein anderes inhaltsgleiches Bürgerbegehren oder ein Bürgerbegehren mit einzelnen, dem Bürgerbegehren vom 22.01.2020 entsprechenden Angelegenheiten und Zielen starten.

## § 6 Salvatorische Klausel

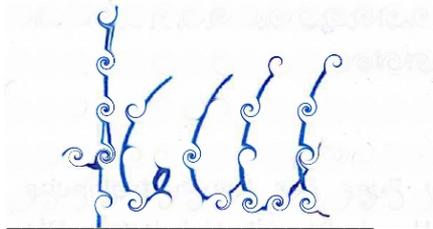
Sollten Teile dieser Vereinbarung derzeit oder künftig mit geltendem Recht nicht vereinbar und deshalb unwirksam sein, berührt dies nicht die Wirksamkeit der übrigen Teile dieser Vereinbarung.

## § 7 Geltungsdauer

Der Vertrag hat eine Geltungsdauer von 5 Jahren ab Unterzeichnung des Vertrages.

Für die Stadt Freising

Freising, den



Tobias Eschenbacher

Oberbürgermeister Stadt Freising

Für das Aktionsbündnis „Radentscheid  
Freising“

Freising, den



Emilia Kirner



Prof. Dr. Karl Auerswald



Hartmut Binner