Gedanken zur Verkehrsplanung in der Freisinger Innenstadt

Von Peter Fischer

Anlaß der Untersuchung

Im Frühjahr 1969 beschloß der Stadtrat von Freising im Zusammenhang mit der Lösung des Verkehrskonfliktpunktes »Bahnposten 15« den Durchbruch der Unteren Hauptstraße in nordöstlicher Richtung. Dem Beschluß war ein jahrelanger Trassenstreit um die Verbindung der Stadt mit Lerchenfeld vorausgegangen, der nun letztlich zu der in Abb. 2 dargestellten Lösung führte[1]. Es ist dabei vorgesehen, ausgehend vom Viehmarktplatz südlich des Schlachthofes gleichzeitig die Bundesstraße 11 und die Bahnlinie in einem Bauwerk von ca. 45 m Länge zu unterführen, die Isar östlich der vorhandenen Isarbrücke mit einer neuen Brücke von ca. 170 m Länge zu überqueren, um dann in der Weiterführung den Zubringer von Marzling zur geplanten Autobahn München-Landshut anzuschließen (Abb. 1).

Es soll hier nicht noch einmal die Diskussion um die Lage der Verbindung Freising-Lerchenfeld aufgegriffen, sondern vielmehr auf die damit in Verbindung stehenden Zielvorstellungen der Stadtverwaltung für das Hauptstraßennetz eingegangen werden (bes. Hauptstraßendurchbruch — Abb. 2 — A). Dabei soll der verkehrstechnische Effekt der vorgeschlagenen Maßnahmen und die zu erwartenden Einflüsse auf die Struktur der Stadt abgeschätzt werden. Eine solche Beurteilung der Planungen kann aber grundsätzlich nur dann vorgenommen werden, wenn allgemeine Prämissen formuliert werden, die den Rahmen für eine »qualitative Bewertung« darstellen.

Zuvor muß noch kurz auf die auslösenden verkehrlichen Konfliktsituationen sowie auf den allgemeinen Stand der Stadtentwicklungsplanung in Freising hingewiesen werden.

Ausgangssituation

Die Innenstadt von Freising mit ihrem Hauptgeschäftsgebiet ist Versorgungsschwerpunkt für die Stadt (ca. 30 000 Einwohner) und für einen weit über ihre kommunalen Grenzen hinausgehenden Einzugsbereich. Nach den Prognosen des Regionalentwicklungsplanes ist bis zum Jahre 1990 mit einem Anwachsen um weitere 15 000 Einwohner zu rechnen. Die Auswirkungen des geplanten Flughafens München II bei Hallbergmoos sind dabei noch nicht abzusehen.

Die Innenstadt mit ca. 2 300 Einwohnern und ca. 1 000 Beschäftigten ist das Gebiet mit dem höchsten Verkehrsaufkommen. Bedingt durch dominierende Geschäftsnutzung und durch die Konzentration zentraler Dienstleistungen (Banken, Behörden usw.) ist die Hauptstraße das überwiegende Ziel des Binnenverkehrs.

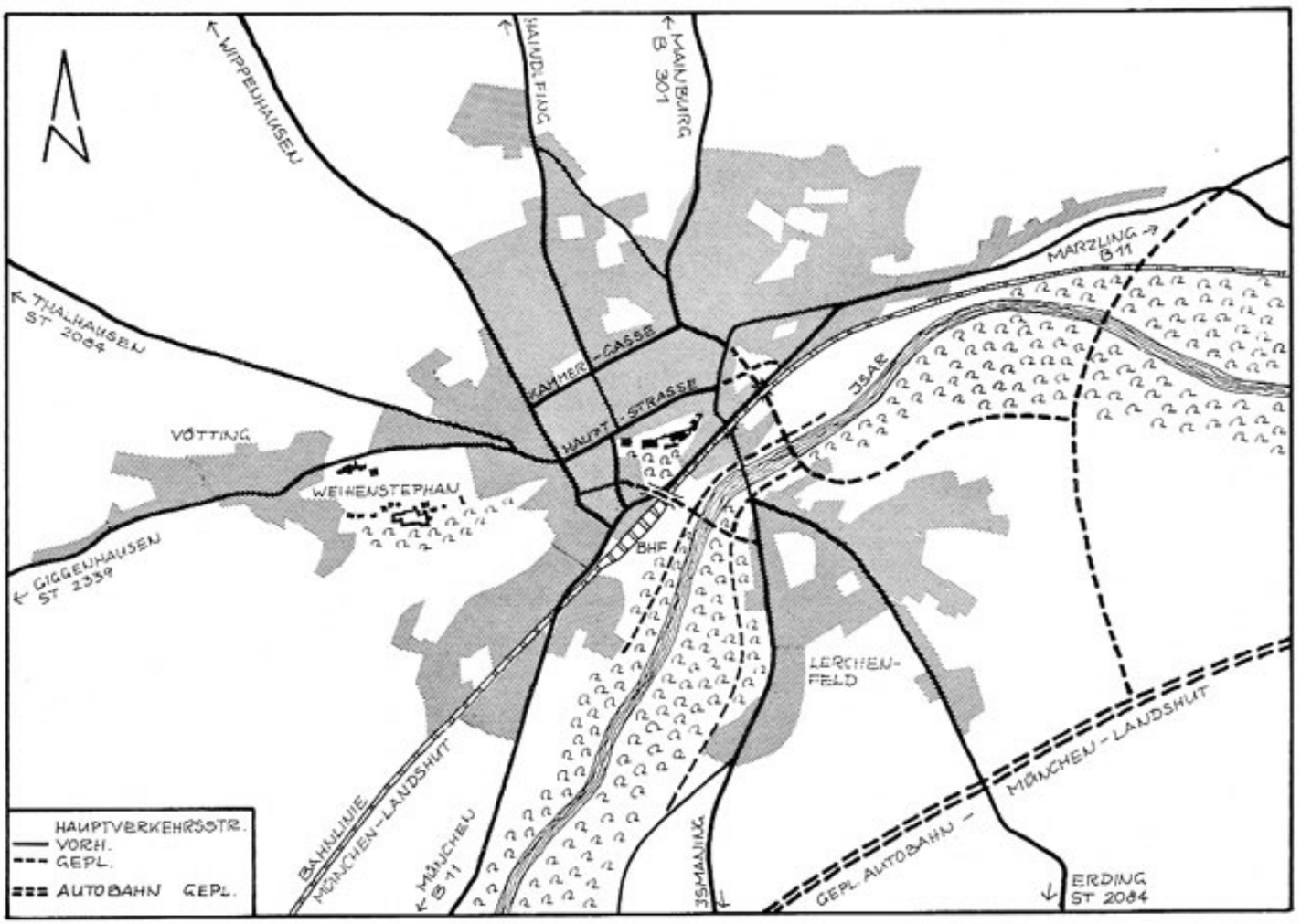

Abbildung 1: Übersichtslageplan

Zeichnung: Peter Fischer, Freising

Die sich daraus ableitenden Verkehrsschwierigkeiten können mit folgenden Erhebungsdaten der Verkehrszählung 1965 (»Schaechterle-Gutachten«) verdeutlicht werden:

Knotenpunktbelastung in Pkw-Einheiten / 16 Stunden (Summe des einfahrenden Verkehrs)

17 300 Kreuzung Obere Hauptstraße - Wippenhauserstraße
9 900 Einmündung Bahnhofstraße - Hauptstraße
9 600 Einmündung Untere Hauptstraße - Heilig-Geist-Gasse

Die Belastung der Hauptstraße betrug dabei ca. 8 500 Pkw-Einheiten in beiden Richtungen. Hier muß besonders auf den Konfliktpunkt »Bahnposten 15« hingewiesen werden. Die Gesamtknotenpunktsbelastung betrug 1965 ca. 17 500 Pkw-Einheiten / 16 Stunden.

Die Verkehrsschwierigkeiten in der Innenstadt entstehen dabei nicht nur aus dem Ziel- und Quellverkehr, sondern vorwiegend auch aus dem Durchgangsverkehr von und nach Erding (St 2084), Allershausen (St 2084), Giggenhausen (St 2339), Mainburg (B 301). Eine weitere Belastung der Innenstadt ergibt sich durch den Binnenverkehr, der nicht die Innenstadt zum Ziel hat (z. B. Vötting—Neustift, Lerchenfeld) (Abb. 1). Auch sind die Parkplatzkapazitäten der Innenstadt bereits restlos ausgeschöpft. Die Parkplatzsuchenden sind sicherlich zu einem nicht unerheblichen Teil an der Überlastung der innerstädtischen Straßen beteiligt. Die Analyse der vorliegenden Daten zeigt, daß der regionale und städtische Durchgangsverkehr ca. 40 % des Gesamtverkehrs in der Hauptstraße ausmacht.

Im Zusammenhang mit der Lösung des »Bahnpostens 15« wurde von der Stadt ein Konzept erarbeitet, um die Verkehrsprobleme in Zukunft bewältigen zu können. Besonders hingewiesen sei hier auf folgende Schwerpunkte (Abb. 2):

— A Hauptstraßendurchbruch
— B »Tieftrasse«
— C Isar-Damm-Straßen
— D »Westtrasse«

Es muß jedoch darauf hingewiesen werden, daß der Hauptstraßendurchbruch vom Stadtrat beschlossen wurde, ohne daß ein Flächennutzungsplan und ein komplexes Verkehrsmodell vorlagen. Auch bestehen noch weitgehende Unklarheiten über die Funktion und die Entwicklungsmöglichkeiten der Innenstadt als zentraler Versorgungsbereich. Schwerwiegende Eingriffe in die Stadtstruktur sollten nur dann angestrebt werden, wenn sie unbedingt notwendig sind, bzw. wenn die zu erwartenden Effekte im Rahmen einer Gesamtkonzeption eindeutige Vorteile bringen.

Entwicklungsziele für die Innenstadt

Im folgenden werden einige Prämissen aufgestellt, die im Zusammenhang mit den beschriebenen Problemen als Ziele für die Innenstadtplanung interpretiert werden können. Sie sollen als Maßstab für die »Bewertung der Effektivität« der städtischen Planungen gelten, bzw. auch deren Widersprüchlichkeit nachweisen. Dabei darf vorausgesetzt werden, daß Verkehrsplanung nicht als Primärziel verstanden werden kann, sondern daß sie unter Berücksichtigung anderer wichtiger Aspekte der Stadtplanung dazu beitragen soll, Mängel zu beseitigen, mögliche Entwicklungen nicht zu verbauen und erforderliche strukturelle Veränderungen zu ermöglichen. Die angeführten Prämissen dürfen dabei nicht als unumstößliche Endziele verstanden werden. Sie sind abgeleitet aus den Erfahrungen in anderen Städten vergleichbarer Größenordnung bzw. Städten mit ähnlichen Problemgruppen (vergl. Altstadtring und Isarparallele in München, Altstadtsanierung in Regensburg usw.)

1. Die Innenstadt von Freising ist charakterisiert durch folgende Elemente (Abb. 2):

— der Domberg mit seiner Bebauung als markantes Zeichen der Stadt (typische Silhouette),
— die Abfolge von Straßen- und Platzräumen mit ihrer teilweise noch erhaltenen mittelalterlichen Struktur (Obere Hauptstraße - Marienplatz - Untere Hauptstraße); die Untere Hauptstraße ist dabei durch die bestehende Bebauung an der Einmündung der Heilig-Geist-Gasse als geschlossener Straßenraum abgegrenzt,
— die Vielzahl schmaler Gäßchen und Straßen; besonders sei hier hingewiesen auf die Fischergasse, in der die kleinen Wohnhäuser mit dem noch offenen Bach ein malerisches Gesamtbild ergeben,
— die in ihrem wertvollen Baumbestand für Freising typischen Isarauen sowie die Grünzone des Fürstendammes entlang der Moosach.

Diese Elemente, die die Gestalt der Stadt entscheidend prägen, die für Ihr »Image« von besonderem Wert sind, sind in ihrer Einzelgestalt als Merkzeichen und in ihren Beziehungen zueinander zu erhalten und zu betonen. Sie unterliegen nicht nur denkmalspflegerischen Schutzkategorien, sondern sie gehören wesentlich zum Erlebnisbereich der Bewohner und Besucher der Stadt[2].

2. Die weitere Entwicklung der Innenstadt zum zentralen Schwerpunkt eines wachsenden Versorgungsbereiches ist abhängig von der weitgehenden Trennung des Fahrverkehrs vom Fußgängerverkehr. Als Fernziel sollte die Einrichtung von Fußgängerbereichen angestrebt werden. Es wäre auch noch zu klären, ob die noch freien Kapazitäten für Geschäftsnutzung und zentrale Dienste ausreichen bzw. ob und in welchen Achsen diese Zonen zu entwickeln wären. Eventuell wären für geschlossene Stadtteilgebiete Nebenzentren zu aktivieren.

3. Zur Verkehrsberuhigung der Altstadt ist das innerstädtische Straßennetz so weit wie möglich vom regionalen und städtischen Durchgangsverkehr freizuhalten (besonders die Hauptstraße als Hauptgeschäftsstraße).

Der Verkehr, der das Ziel nicht in der Innenstadt hat, aber auch ein Teil des Zielverkehrs sollte auf innenstadtnahe Haupttangenten verteilt werden (Kammergasse, Wippenhauserstraße, Saarstraße, Ottostraße). Die Ottostraße wird nach dem Bau der Autobahn München-Landshut weitgehend vom überregionalen Durchgangsverkehr befreit sein[3].

4. Die in Zukunft erforderlichen Parkplätze sollten vorwiegend an den Innenstadt-Tangenten ausgebaut und durch ein attraktives Fußwegnetz mit dem Hauptgeschäftsgebiet verbunden werden[4].

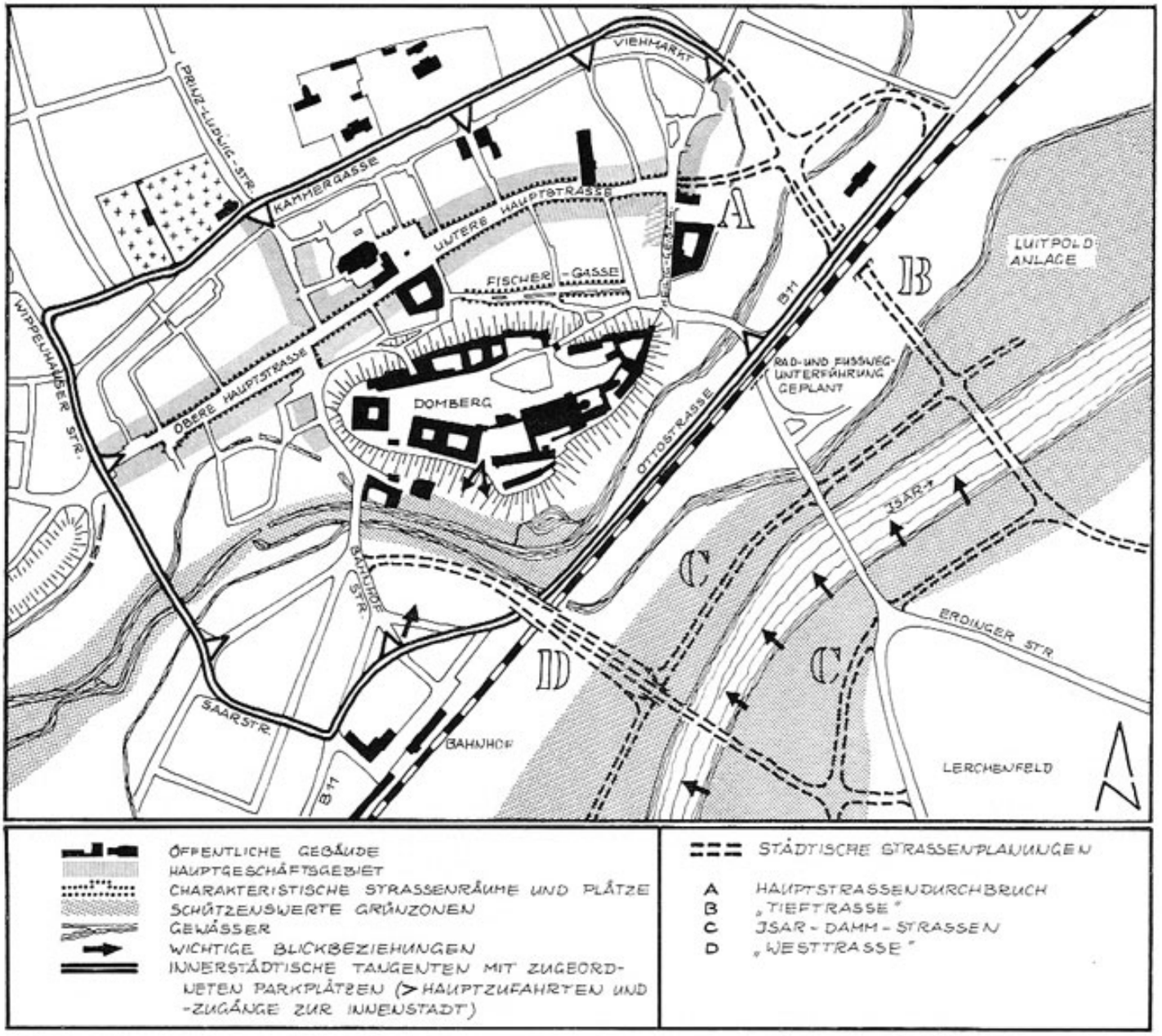

Abbildung 2: Innenstadt Freising

Zeichnung: Peter Fischer, Freising

Kritik der städtischen Straßenplanungen

Im folgenden sollen nun die städtischen Planungen anhand der formulierten Ziele auf ihre kalkulierbaren und evidenten Auswirkungen und Widersprüche analysiert werden.

1. Hauptstraßendurchbruch (Abb. 2 — A)

Die vom Stadtrat beschlossene Verlängerung der Unteren Hauptstraße im Anschluß an die geplante »Tieftrasse« nach Lerchenfeld soll die Zufahrtsmöglichkeiten zur Innenstadt verbessern. Dadurch kann die Gesamtleistungsfähigkeit des Kreuzungspunktes General-v.-Nagel-Straße — Heilig-Geist-Gasse — Hauptstraße sicherlich erhöht werden. Mit einer Verbesserung der Verkehrsverhältnisse darf jedoch nicht gerechnet werden, da zu erwarten ist, daß sich der Anteil des regionalen und innerstädtischen Durchgangsverkehrs wegen des Angebots einer neuen Durchfahrtsmöglichkeit in der Hauptstraße auf 47 % erhöht. Diese Annahme liegt darin begründet, daß beispielsweise die Beziehung Tieftrasse — Karlwirt (Kreuzung Wippenhauserstr. — Hauptstraße) durch die Hauptstraße auch unter Annahme einer niedrigeren Reisegeschwindigkeit gegenüber der Verbindung über die Kammergasse einen Zeitvorsprung von ca. 15 % und gegenüber der Verbindung über die Ottostraße einen Zeitvorsprung von ca. 35 % aufweisen wird. Es muß daher mit einer Konfliktverschärfung in der Hauptstraße gerechnet werden. Auch wäre eine wesentliche Beeinträchtigung des für die Innenstadt als Geschäftszentrum so wichtigen Fußgängerverkehrs zu erwarten.

Besonders die Abgeschlossenheit des Straßenraumes der Unteren Hauptstraße nach Osten würde bei einem Durchbruch verloren gehen.

Die direkte Einfahrtsmöglichkeit von Lerchenfeld und von der Ottostraße aus Richtung Landshut würde bedingen, daß im Innenstadtbereich weitere Parkplätze angeboten werden müßten. Ein Rückgriff auf die »Kapazität« der Fischergasse durch eine Moosach-Überbauung wäre dann naheliegend, würde aber zur Zerstörung der reizvollen Situation führen.

2. Isar-Damm-Straßen (Abb. 2 — C)

Die Anlage von Erschließungs- und Umleitungsstraßen beiderseits der Isar, entlang der Hochwasserdämme, würde

sicher unter Zerstörung wertvollen alten Baumbestandes die für Spaziergänger so wichtigen und für das Stadtbild so charakteristischen Grünzonen wesentlich beeinträchtigen (besonders auch die Blickbeziehungen vom Südostufer der Isar auf die Stadtsilhouette).

3. Westtrasse (Abb. 2 — D)

Die als Fernziel geplante Westtrasse zum besseren Anschluß von Lerchenfeld an die Stadt durch eine ca. 600 m lange Straßenbrücke über die Ottostraße, Bundesbahn und Isar hätten folgende Auswirkungen:

— Einführung des Verkehrs aus Lerchenfeld und von Erding in relativ leistungsschwache Stadtstraßen (Bahnhofstraße, Gartenstraße) — Entstehung neuer kritischer Knotenpunkte,
— Beeinträchtigung der Grünanlagen am Fürstendamm,
— Störung der Blickbeziehungen auf den Domberg; besonders vom Bahnhof und von der Münchner Straße (B 11) als Haupteinfahrt nach Freising.

Schlußfolgerungen

Es muß daher aus den oben genannten Gründen mit Recht eine Überprüfung der verkehrsplanerischen Zielsetzungen gefordert werden, um evidente Nachteile für die Struktur und das Image der Stadt zu vermeiden (Stadtratsbeschlüsse sind revidierbar!). Die angeführten Planungsziele für die Innenstadt sollten bei der Aufstellung eines Entwicklungskonzeptes berücksichtigt werden.

Zum Abschluß der Überlegungen bedarf es noch einiger Anmerkungen zum Informationsprozeß von seiten der planenden Verwaltung. Es kann nicht als ausreichend erachtet werden, den von den Planungen direkt betroffenen Bürgern die Ziele der Stadtentwicklungspolitik in fixierten Stadtratsbeschlüssen zu liefern. Dem Informationsrecht der Bürger steht mindestens gleichwertig die Informationspflicht der Fachleute und der Stadträte gegenüber. Sollte nicht die Beteiligung der Öffentlichkeit durch Informationsveranstaltungen (Ausstellungen, Diskussionsforum — vergleiche München) unterstützt werden, um eine den Bedürfnissen der Gegenwart und der Zukunft angepaßte Planung zu erreichen?

Anmerkungen:

[1] Die vorgesehene Lösung steht im Widerspruch zu den Empfehlungen des Verkehrsgutachtens, das 1966/67 vom Institut für Verkehrsplanung und Verkehrswesen der Technischen Universität München, Prof. Dipl. Ing. K. H. Schaechterle, erarbeitet wurde.
[2] Vergl. *Lynch*, K.: Das Bild der Stadt. Berlin 1965 (Ullstein Bauwelt Fundamente).
[3] Vergl. Verkehrsuntersuchung Freising, Teil 1, S. 13 Abschn. 3.2 (»Schaechterle-Gutachten«), München 1967.
[4] Siehe Ebenda.

Anschrift des Verfassers:
Dipl. Ing. Peter Fischer, 805 Freising, Ganzenmüllerstraße 9.

Die Verehrung des heiligen Johannes von Pomuk im Landkreis Fürstenfeldbruck

Von Clemens Böhne

Die Heiligenverehrung nahm in der christlichen Welt bis um die Mitte unseres Jahrtausends einen Raum im Leben der Völker ein, dessen Umfang die Menschen der heutigen Zeit kaum mehr verstehen können. Städte erhielten ihren Namen zu Ehren der Heiligen, die schönsten mittelalterlichen Kathedralen sind auf dem Besitz von Reliquien begründet und heftige Kriege wurden bisweilen um deren Erwerbung geführt. Kurz, das ganze persönliche Leben der Menschen war auf den Glauben an die Wunderkraft der Heiligen fest begründet.

Das Zeitalter der Reformation und die großen Kriege in der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts tat der Heiligenverehrung viel Abbruch; die beginnende Zeit der Aufklärung ließ den frommen Wunderglauben nach und nach in Vergessenheit geraten. Aber die Zeit des Barocks im 17. und im 18. Jahrhundert brachte noch einmal ein kurzes Aufblühen der Heiligenverehrung, besonders in Südeuropa. In Süddeutschland war es der Heilige Johannes Nepomuk (de Pomuk), der sich — als eine Art Modeheiliger — mit einem Male in den Mittelpunkt der Heiligenverehrung drängte, sodaß er sogar zum Stadtpatron von München und zum Landespatron von Bayern erhoben wurde. Noch heute steht sein Bild auf fast jeder alten Flußbrücke und es gibt wohl kaum eine Kirche, in der nicht ein Altar oder ein Bild von seiner Verehrung zeugen.

Der heilige Johannes ist keine Legendenfigur, sondern er wurde um 1340 im Städtchen Pomuk bei Pilsen in Böhmen geboren. Zum Priester geweiht, stieg er rasch auf der Stufenleiter der geistlichen Würden empor und wurde schließlich Generalvikar der Erzdiözese Prag. Anfänglich stand er bei dem sittlich verkommenen König Wenzel IV. in hoher Gunst, die aber nach einiger Zeit in tiefen Haß umschlug. Der König ließ ihn foltern und schließlich am Abend des 20. März 1393 von der Prager Karlsbrücke in die Moldau werfen. Bekanntlich ist er der Märtyrer des Beichtgeheimnisses, weil er das ihm von der Königin Johanna Anvertraute nicht verraten wollte. Begreiflicherweise findet man Einzelheiten nicht in den Untersuchungsakten, doch erscheint er in den Kanonisationsakten von 1729 und im Martyrologium Romanum als Märtyrer des Beichtsiegels. Als man das Grab des heiligen Johannes Nepomuk in der Prager St. Veitskirche im Jahre 1719 öffnete, war seine Zunge noch unverwest.

Die Verehrung des Heiligen ist in Prag schon von etwa 1400 an nachweisbar. Sie war aber nicht umfangreich. Erst im Jahre 1721 wurde der Kult von Rom anerkannt. Die