

NAHTLOSES MITEINANDER

Freising's Hauptstraße ist das Aushängeschild der Stadt. Im Zuge notwendiger Infrastrukturmaßnahmen wird sie derzeit neu gestaltet. Im Fokus stehen dabei Fußgänger und Radfahrer, die im besonderen Maße von der neuen Aufenthaltsqualität der Straße profitieren. Wie Gleichberechtigung durch Gestaltung gelingen kann.

ELISABETH RATHJEN

Bis 2023 ist die Freisinger Innenstadt Großbaustelle. Wasser- und Gasleitungen werden ausgetauscht, ein neues Wärmenetz eingebaut. Fahrbahnen und die Rohre der prominent unter der Hauptstraße verlaufenden Moosach sind ebenfalls sanierungsbedürftig. Da liegt es nahe, auch gestalterische Defizite anzugehen, um das Aushängeschild der Stadt, die Obere und Untere Hauptstraße, als Gesamtpaket fit für die Zukunft zu machen. Besonders die Moosach, das vergrabene Potenzial, steht im Fokus, aber auch die Klinkerwege aus den 1980er-Jahren, die mit den barocken Fassaden konkurrieren, und der starke Autoverkehr. Freising hatte sich 2009 erfolgreich um Städtebaufördermittel beworben und bis 2010 ein „Integriertes Innenstadt-Entwicklungskonzept“ aufgestellt. Denn das Zentrum soll ein konkurrenzfähiger Versorgungsstandort mit dem typischen Nutzungsmix aus Geschäften, Gastronomie, Kultur, Wohnen und Arztpraxen bleiben. Und: Der städtische Aufbruch soll auch private Investitionen aktivieren.

MEHR GLEICHBERECHTIGUNG

In Freising lassen sich die unterschiedlichen Verkehrsleitbilder in Deutschland seit dem Zweiten Weltkrieg ablesen. Die 1960er-Jahre setzten auf das Auto: Die mittelalterlich gepflasterte Freisinger Innenstadt wurde zur Asphaltfläche mit Gehsteigen von nur einem Meter Breite. In den 1980er-Jahren kam die Funktionstrennung: Die Fußgänger erhielten mit breiten gepflasterten Gehwegen und einer

AUTORIN

Elisabeth Rathjen
studierte Landschaftsarchitektur an der FH Weihenstephan und ist seit 2016 am Lehrstuhl für Landschaftsarchitektur und öffentlichen Raum der TU München tätig.

Der Freisinger Marienplatz heute (unten) und in naher Zukunft: die einheitliche Granitfläche mit nur wenig Niveausprüngen verleiht dem Platz Großzügigkeit.

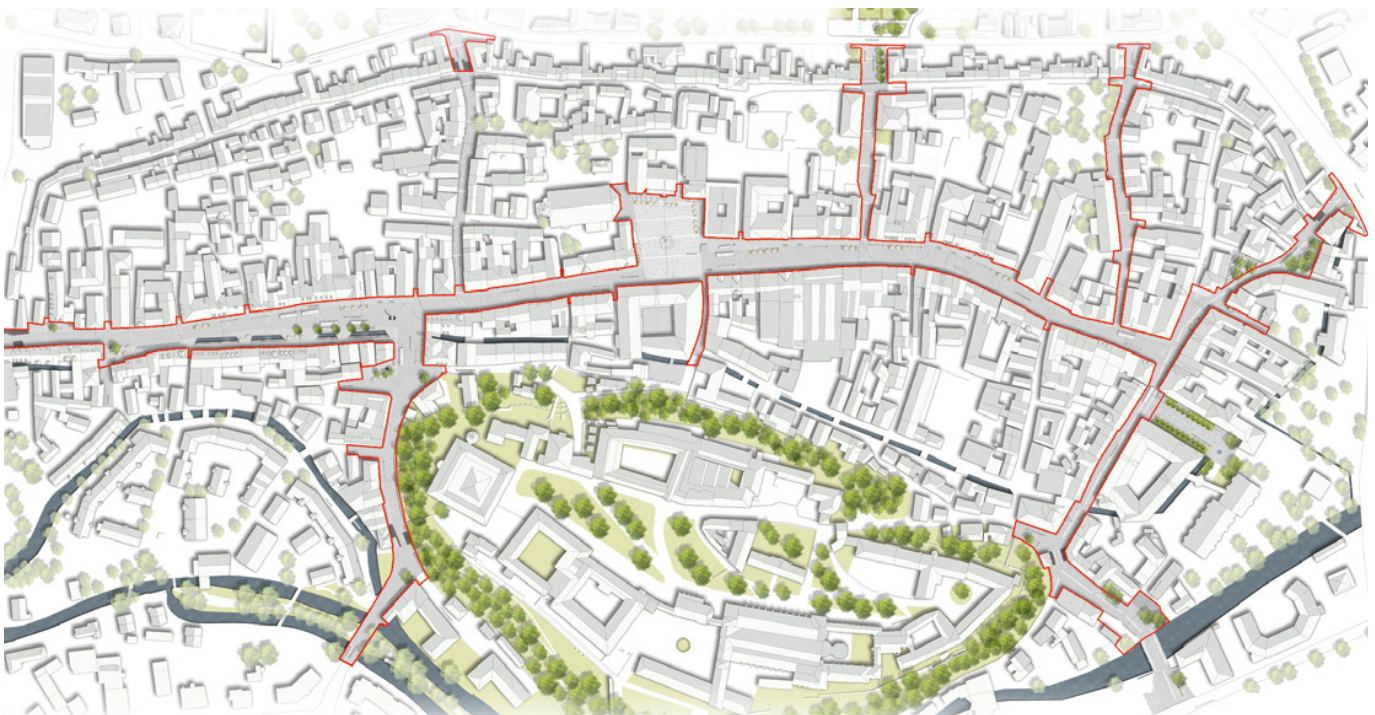


Die Umgestaltung der Oberen und Unteren Hauptstraße umfasst über 33 Hektar und bezieht Nebenstraßen und Stadteingänge ein.

Fußgängerzone am Kriegerdenkmal rettende Ufer; der Verkehr fließt seitdem im schmalen Kanal. Der aktuelle Umbau folgt wieder einer anderen Planungsphilosophie: Im Wettbewerb zum Innenstadttumbau waren Entwürfe aus einem Guss gefordert, die durch eine einheitliche, zurückhaltende Gestaltung bestehende Qualitäten stärken und zugleich möglichst viele Funktionen, Bedeutungen und Interessen erlauben. Sowohl der Planungsprozess, der unter intensiver Beteiligung von Betroffenen und Interessenverbänden stattfindet, als auch der Wunsch, die Zonierung des Verkehrs aufzuheben und die Verkehrsteilnehmer ihr Fortkommen untereinander aushandeln zu lassen, kann man unter dieser Prämisse verstehen. Das Berliner Büro ST raum a, das den Wettbewerb 2013 gewann, formulierte mit seinem Entwurf diese Haltung einwandfrei aus. Dabei soll die Moosach als Hauptattraktion im Bereich der ehemaligen Fußgängerzone am Kriegerdenkmal in drei Abschnitten geöffnet und über Stufen zugänglich werden. Sitzquader aus Granit, über die gesamte Länge der Hauptstraße verteilt, ermöglichen eine Ruhepause ohne Konsumzwang. Ein dunkler, mit dem Blindenstock ertastbarer Bodenbelag bildet die ehemaligen Stadttore als „Schatten nach“. So erhält die Innenstadt einen Anfang und ein Ende. Am wirkungsvollsten ist jedoch der „Stadtboden“, eine einheitliche, gesägte und sandgestrahlte

Granitfläche, die alle bisherigen topografischen Unterschiede aufhebt. Wie ein Teppich zieht er sich von Hausfront zu Hausfront – in der Hauptstraße und in den Nebengassen, beginnend bei den ehemaligen Stadttoren. Einen Wechsel im Belag findet man nur vor den historischen Fassaden, um diese gestalterisch zu betonen, und auf den zentralen Veranstaltungsflächen an der Moosach und dem Marienplatz.

Die Stadt strebt einen Shared Space an, in dem alle Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt sind. Da es in Deutschland für Shared Space keine verkehrsrechtliche Grundlage gibt, ist das Freisinger Konzept bemerkenswert. Es sieht im Bereich um den Marienplatz eine Fußgängerzone vor, die den Durchgangsverkehr verhindert, der immerhin 60 Prozent ausmacht. Da Parkplätze nur noch für Taxen, Menschen mit Behinderung und Ladenbesitzer angeboten werden, entfällt auch der Verkehr, der hauptsächlich der Parkplatzsuche diene. Aufenthaltsflächen werden frei. Die restlichen Bereiche, von den Stadttoren bis zum Marienplatz, sollen zwar mit dem Auto erreichbar sein, werden aber zur Spielstraße – ein Instrument, das bisher nur im Wohnumfeld angewandt wurde. Die großen blauen Schilder, die nun die Stadteingänge zieren, schreiben eben jene Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmer sowie Schritttempo vor. Außerdem lassen Bänke, Pflanzkästen, Granitblöcke und Fahrradständer sowie kleine



beispielbare Kunstwerke die Fahrbahn mäandrieren. Vorsicht und gedrosselte Geschwindigkeit sind dadurch unvermeidlich. Zu schaffen macht noch der Bus- und Radverkehr, der nach wie vor durch die gesamte Innenstadt geführt werden soll. Taktungen, die eingehalten werden müssen, Schwenkradien, die ihren Platz fordern und die schiere Menge an Verkehrsmitteln machen es nötig, weiter an dem Konzept zu schrauben. Diskutiert werden alternative ÖPNV-Routen, Kleinbusse und Innenstadtshuttles. „Es ist ein Lernprozess“, sagt sowohl Michael Schulze, Innenstadtkoordinator der Stadt Freising, als auch Oliver Alten von ST raum a. „Man braucht nicht zu glauben, dass so eine Planung einmal fertig ist und dann steht. Man muss ausprobieren und dann nachjustieren.“ Vor allem Schwächere brauchen Unterstützung: Menschen, die durch das Fehlen wichtiger Sinnesorgane oder motorischer Fähigkeiten Schwierigkeiten haben, sich gleichwertig im Raum zu behaupten. Ein 1,80 Meter breiter, barrierefreier Korridor für Sehbehinderte und Rollstuhlfahrer soll auf beiden Straßenseiten von den Stadttoren in die Hauptstraße führen und so Bushaltestellen und das Bürgerbüro auffindbar machen. Dem gestalterischen Geschick der Landschaftsarchitekten und der Offenheit der Planungsträger ist es zu verdanken, dass sich dieser Anspruch in das gestalterische Konzept durch die Überlagerung von Funktionen einfügt: Die Regenrinne begrenzt den Schutzbereich nicht nur optisch; sie ist drei Zentimeter abgesenkt und bildet damit auch eine taktile Kante. Kontraststeine aus dunklerem Granit sind in regelmäßigen Abständen entlang der Regenrinne versetzt, bilden ein zartes Muster und wirken als sogenannte Orientierungsbojen. An Straßeneinmündungen sind diese dunklen Kontraststeine gestreut versetzt und mit einer bruchrauen taktilen Oberfläche versehen.

LEBENDIGE GASSE

In der Heiliggeistgasse und am Anfang der Unteren Hauptstraße lässt sich der erste Abschnitt schon erleben. Die Straße ist für alle nutzbar, von Fassade zu Fassade. Unregelmäßige Gebäudefluchten kommen voll zur Geltung und machen den Straßenraum zu einem Platz mit Aufenthaltsqualität. Zur Zeit zieren sieben rote Baumkübel die Gasse. Aufgrund der Leitungen im Untergrund können keine Bäume gepflanzt werden. Um dem vielgeäußerten Wunsch nach Begrünung trotzdem nachzukommen, wurde die

Wanderbaumaktion „StadtRaumBaum“ des Freisinger Büros toponauten von 2012 aufgegriffen. Es ist geplant, die Kübel durch permanente Pflanzgefäße zu ersetzen. Außerdem werden neue Baumstandorte in der Hauptstraße untersucht. Passanten zeigen sich gegenüber der Umgestaltung teils skeptisch, aber überwiegend offen. Allerdings bemerkt fast jeder den Schmutz auf der Straße. Flecken fallen auf dem hellen Granit besonders auf. Die Granitquader zum Sitzen tarnen sich dagegen – Ton in Ton mit dem Untergrund – fast schon zu gut und weisen vielleicht deshalb bereits einige Schrammen auf. Zur besseren

Bereits realisiert: In der Heiliggeistgasse zieht sich der Granitbelag von Fassade zu Fassade. Eine temporäre Wanderbaumallee begründ die Gasse, da aufgrund von Leitungen keine Pflanzung möglich ist.





Am Kriegerdenkmal entsteht eine Fußgängerzone. Dort soll die Moosach in drei Abschnitten als Hauptattraktion geöffnet und über Stufen zugänglich werden.

FAKTEN

AUFTRAGGEBER Stadt Freising
LANDSCHAFTSARCHITEKTEN/GENERALPLANER ST raum a. Gesellschaft von Landschaftsarchitekten mbH, Berlin
VERKEHRSANLAGEN UND INGENIEURBAU Steinbacher-Consult Ingenieurgesellschaft mbH & Co. KG, Neusäß
WETTBEWERB 11/2013 mit anschließendem VOF-Verfahren 02/2014
REALISIERUNG 2016 bis ca. 2023
FLÄCHE circa 3,4 Hektar

Sichtbarkeit wurden sie jetzt mit etwas irritierend bunten Lehnen ausgestattet. Zwar fahren die Autos noch etwas schneller als Schrittgeschwindigkeit, aber die Fußgänger nehmen das Angebot an: Sie gehen in der Mitte der Straße, Kinder üben dort Fahrradfahren. Ständig besetzte Sitzquader und das Eiscafé verleihen der kleinen T-Kreuzung die Atmosphäre eines lebendigen Platzes. Das bereits umgebaute Stück Straße macht neugierig auf die ganze Stadt, auf die neu erfahrbare Räumlichkeit, die intensiven Farbenspiele der Fassaden und auf neue Möglichkeiten der Nutzung. Werden die Menschen mehr draußen sitzen, auf den Stufen zur Moosach, am Straßenrand, und am Wochenende auf der Straße spielen? Sind mehr Menschen mit Einschränkungen unterwegs, mehr Kinder, mehr Fahrradfahrer, und kommt man im Bus trotzdem rechtzeitig zur Arbeit? Man darf gespannt sein.