

NIEDERSCHRIFT
über die Sitzung
des Stadtrates
der STADT FREILASSING

Sitzung Nr. 9
vom 12. Juli 2021
- öffentlich -

Vorsitzender:

Erster Bürgermeister Markus Hiebl

Teilnehmer:

Zweiter Bürgermeister	Josef Kapik	
Dritter Bürgermeister	Wolfgang Hartmann	
Stadtratsmitglied	Susanne Aigner	
Stadtratsmitglied	Christoph Bräuer	
Stadtratsmitglied	Dietmar Eder	
Stadtratsmitglied	Helmut Fürle	
Stadtratsmitglied	Walter Hasenknopf	
Stadtratsmitglied	Robert Judl	
Stadtratsmitglied	Hubert Kreuzpointner	
Stadtratsmitglied	Franz Krittian	
Stadtratsmitglied	Daniel Längst	
Stadtratsmitglied	Lukas Maushammer	
Stadtratsmitglied	Stefanie Riehl	
Stadtratsmitglied	Edeltraud Rilling	
Stadtratsmitglied	Bernhard Schmähl	ab 17:18 Uhr
Stadtratsmitglied	Wilhelm Schneider	
Stadtratsmitglied	Christine Schwaiger	
Stadtratsmitglied	Maximilian Standl	
Stadtratsmitglied	Stefan Standl	
Stadtratsmitglied	Thomas Wagner	

Entschuldigt:

Stadtratsmitglied	Julia Albrecht
Stadtratsmitglied	Felix Barton
Stadtratsmitglied	Thomas Ehrmann
Stadtratsmitglied	Bettina Oestreich-Grau

Von der Verwaltung sind (zeitweise) anwesend:

Gerhard Rehrl, Andrea Schenk, Stephan Ahne, Daniel Beutel, Helmut Wimmer, Peter Egger, Roland Eckert, Michael Feil, Andreas Kellner

Beginn: 17:00 Uhr

Ende: 19:14 Uhr

Aktenzeichen: 0241.6.0

Protokollführer/in: Stephan Ahne

Beschlussfähigkeit gem. Art. 47 Abs. 2 GO war gegeben.

Dieser Sitzung liegt folgende

T a g e s o r d n u n g

zugrunde:

1. **Genehmigung der Niederschrift über den öffentlichen Teil der Sitzung vom 23.06.2021 und Freigabe zur Veröffentlichung im Internet**
2. **Antrag der CSU-Fraktion vom 27.04.2021, das bestehende Straßennetz insoweit zu verbinden und zu verbessern, dass ein praktikables, wirtschaftliches und vor allem sinnvolles Fahrradwegenetz für alle Bürgerinnen und Bürger entsteht**
3. **Beitritt zur Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen in Bayern**
4. **Reichenhaller Straße: Beschlussfassung über die Vorentwurfsplanung**
5. **Informationen und Anfragen**
 - 5.1 **Fitnessprogramm "Starke Zentren"**
 - 5.2 **Zahlungen aus einem Fond für den Landkreis BGL**
 - 5.3 **Rückschnitt der Hecke am ehemaligen Forsthaus in der Schulstraße**
 - 5.4 **Baumrückschnitt aufgrund der Beeinträchtigung der Straßenbeleuchtung**
 - 5.5 **Sachstand Krankenhaus**
 - 5.6 **Handtaster der Fußgängerampel am Salzburger Platz**
 - 5.7 **Ausgabe von Bezugsscheinen für kostenlose Schnelltests an den Kindergärten**
 - 5.8 **Stehendes Wasser am Kiesparkplatz in der Rupertusstraße**
 - 5.9 **Errichtung eines Zaunes an Dorfplatz zur Laufener Straße hin**
 - 5.10 **Außerschulische Sportgestaltung durch den TSV Freilassing**

Die Untergliederung des Tagesordnungspunktes „Informationen und Anfragen“ war nicht Bestandteil der ursprünglichen Ladung, sondern wurde um die Wortmeldungen in der Sitzung ergänzt.

NIEDERSCHRIFT
über die Sitzung
des Stadtrates
der STADT FREILASSING

Sitzung Nr. 9
vom 12. Juli 2021
- öffentlich -

Erster Bürgermeister Hiebl eröffnet um 17:00 Uhr die öffentliche Sitzung. Er begrüßt die Mitglieder des Stadtrates, die Pressevertreter und die Besucher. Erster Bürgermeister Hiebl stellt fest, dass die Ladung ordnungsgemäß erfolgte und dass die Beschlussfähigkeit des Stadtrates mit 20 anwesenden und stimmberechtigten Mitgliedern gegeben ist.

Beschluss:

Mit der Tagesordnung zur Sitzung besteht Einverständnis.

Abstimmungsergebnis:

JA 20 Stimmen
NEIN 0 Stimmen

Beratung und Beschlussfassung:

- | |
|---|
| 1. Genehmigung der Niederschrift über den öffentlichen Teil der Sitzung vom 23.06.2021 und Freigabe zur Veröffentlichung im Internet |
|---|

Beschluss:

Die Niederschrift über den öffentlichen Teil der Sitzung des Stadtrates vom 23.06.2021 wird genehmigt und zur Veröffentlichung im Internet freigegeben.

Abstimmungsergebnis:

JA 20 Stimmen
NEIN 0 Stimmen

- | |
|---|
| 2. Antrag der CSU-Fraktion vom 27.04.2021, das bestehende Straßennetz insoweit zu verbinden und zu verbessern, dass ein praktikables, wirtschaftliches und vor allem sinnvolles Fahrradwegenetz für alle Bürgerinnen und Bürger entsteht |
|---|

Stadtratsmitglied Schmähl kommt um 17:18 Uhr zur Sitzung. Somit sind 21 Mitglieder anwesend und stimmberechtigt.



Die Stadtratsfraktion der CSU beantragte zur Stadtratssitzung am 27.04.2021, aufgrund des aktuell stark diskutierten Themas der Fahrradwegeführung in Freilassing das bestehende Straßennetz insoweit zu verbinden und zu verbessern, dass ein praktikables, wirtschaftliches und vor allem sicheres Fahrradwegenetz für alle Bürgerinnen und Bürger entsteht. Die Einzelheiten dazu ergeben sich aus dem beigefügten Schreiben (**Anlage 1 zu TOP 2**).

Das Mobilitätsverhalten wird sich in Zukunft verändern und es wird immer wichtiger sein, dass jeder Verkehrsteilnehmer seinen Platz hat. Nutzen im Zeitpunkt der Erstellung des ISEK 2012 noch rd. 40% das Fahrrad, so sind es jetzt schon 50%. Dem sollte die städtische Verkehrsplanung Rechnung tragen und künftig allen Verkehrsteilnehmern gesonderten Raum geben. Es sollten sichere Wege für Fußgänger, Radfahrer und den motorisierten Verkehr geben.

Dem Antrag der CSU-Fraktion, das bestehende Straßennetz insoweit zu verbinden und zu verbessern, dass ein praktikables, wirtschaftliches und vor allem sicheres Fahrradwegenetz für alle Bürgerinnen und Bürger entsteht, sollte daher entsprochen werden. Sinnvoll wäre es, ein ganzheitliches Konzept für den Radverkehr in Freilassing zu erstellen. Dazu könnte ein erster Schritt ein Antrag zur Aufnahme in der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e.V. sein. So könnte man zeitnah von einer unabhängigen Kommission ein Feedback zum Stand der Fahrradfreundlichkeit und entsprechende Handlungsempfehlungen erhalten.

Ein ganzheitlicher Ansatz ist aus mehreren Gründen sinnvoll, denn verkehrsrechtliche Anordnungen zur Verbesserung der Situation für Radfahrer auf einzelnen Straßen wirken sich immer auf die Umgebung und den Verkehr in der Umgebung aus. Zudem können investive Maßnahmen erforderlich sein, die gut durchdacht sein sollten.

Zum Thema Fahrradstraßen:

Der Antrag beinhaltet unter anderem auch, folgende Straßen beziehungsweise Strecken mit Zeichen 244.1 StVO ( – Beginn einer **Fahrradstraße**) / Zeichen 244.2 – ( – Ende einer **Fahrradstraße**) zu **beschildern**:

- **Lindenstraße – Bräuhausstraße – Martin-Luther-Straße,**
- **Virgiliusstraße** (über die Augustinerstraße hinaus in Richtung Sonnenfeld/Schillerstraße),
- **Hermann-Löns-Straße – Zwieselstraße – Staufenstrasse** (bis zur Unterführung Hofhamer Straße).

Die „Fahrradstraße“ wurde mit der sogenannten „Fahrrad-Novelle“ der Straßenverkehrsordnung (StVO) im Jahre 1997 eingeführt.

Fahrradstraßen **kommen dann in Betracht** (Abschnitt I Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur StVO [VwV-StVO zu Zeichen 242.1]), wenn (entweder)

- der **Radverkehr** (bereits) die **vorherrschende Verkehrsart** ist oder
- dies **planerisch beabsichtigt und alsbald zu erwarten** ist.

Fahrradstraßen können dabei in Erschließungsstraßen mit Belastungen bis etwa 400 Kfz/h eingesetzt werden (Nr. 6.1.7.7 Satz 2 Halbsatz 1 Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen – RAS 06).

NIEDERSCHRIFT
über die Sitzung
des Stadtrates
der STADT FREILASSING

Sitzung Nr. 9
vom 12. Juli 2021
- öffentlich -

Bei Vorliegen dieser „Rahmenbedingungen“ müssen darüber hinaus folgende **Voraussetzungen** erfüllt sein, um eine Fahrradstraße verkehrsrechtlich einwandfrei einrichten zu können (Ifd. Nr. 23 der Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 StVO):

1. **Anderer Fahrzeugverkehr** als Radverkehr **darf Fahrradstraßen nicht benutzen, es sei denn**, dies ist durch Zusatzzeichen erlaubt.

Diese Bestimmung wird verkehrsrechtlich wie folgt konkretisiert (Abschnitt II VwV-StVO zu Zeichen 242.1):

„Anderer Fahrzeugverkehr als Radverkehr darf nur ausnahmsweise durch die Anordnung entsprechender Zusatzzeichen zugelassen werden (Nr. 6.1.7.7 Satz 3 RAST 06); folglich würde dann auch in der Fahrradstraße neben dem Fahrradverkehr zusätzlich Kraftfahrzeugverkehr stattfinden, also insbesondere Liefer-, Kunden- und sonstiger Anliegerverkehr sowie Öffentlicher Personennahverkehr (Stadtbus). Daher müssen vor der Anordnung die Bedürfnisse des Kraftfahrzeugverkehrs ausreichend berücksichtigt werden.“ Dies geschieht über eine alternative, also beispielsweise über eine parallele und akzeptable Verkehrsführung (Nr. 6.1.7.7 Satz 4 RAST 06), so dass sich der Kraftfahrzeugverkehr bei Bedarf auf umliegende (Anwohner-)Straßen verlagern kann.

Je nach Verkehrsaufkommen und Erschließungsfunktion der jeweiligen Straße kommt (daher) die Freigabe für Kraftfahrzeuge in beide Richtungen oder nur in eine Richtung in Betracht (Nr. 6.3 Satz 12 Empfehlungen für Radverkehrsanlagen – ERA 2010).

2. Für den **Fahrverkehr**, also für alle Fahrzeuge, gilt eine Höchstgeschwindigkeit von **30 km/h** (Nr. 6.1.7.7 Satz 2 Halbsatz 2 RAST 06). Der Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Wenn nötig, muss der (gesamte) Kraftfahrzeugverkehr die Geschwindigkeit weiter verringern.

Unter Umständen sind Maßnahmen zu ergreifen, die die Geschwindigkeiten des Kraftfahrzeugverkehrs im Zuge der Fahrradstraßen wirksam dämpfen können (Nr. 6.3 Satz 8 ERA). An Einmündungen und Kreuzungen empfiehlt sich ein Fahrradpiktogramm auf der Fahrbahn (Nr. 6.3 Satz 10 ERA). Ergänzende bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung für den Kraftfahrzeugverkehr sind in der Regel notwendig, zum Beispiel durch eine Anhebung der gesamten Kreuzungsfläche (**vgl. Anlage 2 zu TOP 2**) (Nr. 6.3 Satz 15 ERA 2010, Nr. 6.1.7.7 Satz 6 RAST 06).

Dabei wäre zu prüfen, ob der erst kürzlich erfolgte Ausbau der Staufenstrasse und der Hofhamer Straße mit einem (zur Verdeutlichung der dort geltenden „Rechts-vor-Links-Regelung“) jeweils niveaugleichen Übergang von der asphaltierten Fahrbahn auf die an den Kreuzungs- beziehungsweise Einmündungsbereichen über die gesamte Fläche eingebauten Pflasterflächen (**Anlage 3 zu TOP 2**) zu ändern wäre. Dagegen sollte die Einfahrt aus Richtung kreuzender beziehungsweise einmündender Straße in die Fahrbahnstraße angehoben werden; die Fahrbahnstraße selbst dagegen baulich durchgehend gestaltet werden (**Anlage 2 zu TOP 2**).

3. Das **Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern** ist **erlaubt**.

Ungeachtet dessen erfordert die Teilnahme am Straßenverkehr ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht (§ 1 Abs. 1 StVO); außerdem hat sich jeder Verkehrsteilnehmer so zu verhalten, dass kein Anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird (§ 1 Abs. 2 StVO).



4. Im Übrigen **gelten** die Vorschriften über die **Fahrbahnbenutzung** und **Vorfahrt**.

a) Vorschriften über die Fahrbahnnutzung

Hierzu wird insbesondere auf die Vorschriften über das (zulässige) Halten und Parken hingewiesen (§ 12 StVO).

Gegebenenfalls müssen in einer Fahrradstraße einzelne Parkgelegenheiten entfallen, weil ansonsten die bei Begegnungsverkehr zwischen Radfahrern und Kraftfahrern erforderliche Fahrbahnbreite von mindestens 4 m (beziehungsweise 4,50 m) (vgl. Bild 26 zu Nr. 5.2.2 RAST 06) nicht eingehalten werden kann – wie beispielsweise regelmäßig in der Virgiliusstraße (**vgl. Anlagen 4, 4a, 4b, 4c zu TOP 2**); bei Begegnungsverkehr zwischen Radfahrern und Stadtbus beträgt die erforderliche Fahrbahnbreite sogar 6 m (beziehungsweise 6,50 m).

b) Vorschriften über die Vorfahrt (§ 8 StVO)

Die Vorgaben legen nahe, dass die Fahrradstraße gegenüber einmündenden Straßen durch Beschilderung mit Zeichen 301 StVO ( – Vorfahrt) und Zeichen 205 ( – Vorfahrt gewähren) Vorfahrt gegenüber anderen Erschließungsstraßen erhalten (Nr. 6.3 Satz 7 ERA 2010) (**Anlage 2 zu TOP 2**); an Knotenpunkten sollten Fahrradstraßen also Vorfahrt erhalten (Nr. 6.1.7.7 Satz 5 RAST 06). Zusätzlich zur erwähnten Beschilderung sollte die bevorrechtigte Führung auch durch die bauliche Gestaltung der Kreuzungen verdeutlicht werden (**vgl. Anlage 2 zu TOP 2**) (Nr. 6.3 Satz 14 ERA 2010).

Die vorgeschlagenen (Fahrrad-)Straßen würden somit gegenüber den einmündenden und kreuzenden Straßen dann bevorrechtigt – anstatt der aktuell geltenden „Rechts-vor-Links-Regelung“; im Falle der im Antrag angedachten Fahrradstraße von der Virgiliusstraße über die Augustinerstraße hinaus in Richtung Sonnenfeld/Schillerstraße würde diese Bevorrechtigung auch gegenüber der Augustinerstraße gelten. Die (endgültige) Entscheidung über die Vorfahrt sollte von den örtlichen Gegebenheiten abhängig gemacht werden (Nr. 6.3 Satz 9 ERA).

Im Rahmen der angedachten Besichtigung noch zu bestimmender neuralgischer Punkte (Der vorliegende Antrag lautet unter anderem: „Über eine Art Verkehrsschau könnte man zudem aktuell unglückliche Stellen des bestehenden Netzes gemeinsam besichtigen, ...“) könnte beispielsweise vor Ort praxisnah ausgelotet werden, welche zusätzlichen Angebote den Radfahrern entlang der

NIEDERSCHRIFT
über die Sitzung
des Stadtrates
der STADT FREILASSING

Sitzung Nr. 9
vom 12. Juli 2021
- öffentlich -

städtischen Straßen (vgl. Art. 46 Bayerisches Straßen- und Wegegesetz) in Bezug auf die Zurverfügungstellung von Verkehrsflächen/-raum gemacht werden können und wo im Sinne der Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs die Grenzen des Machbaren liegen.

Nicht zuletzt sollte überprüft werden, ob und gegebenenfalls inwieweit die mit der Einrichtung einer (von) Fahrradstraße(n) erforderlichen Ausgaben (Kosten für Beschilderung, Markierung, bauliche Gestaltung) haushaltsrechtlich darzustellen wären (vgl. § 27 Abs. 1 Satz 3 Geschäftsordnung für den Stadtrat Freilassing).

Aus dem Gremium wird vorgebracht, dass man trotz einer langfristigen Ausrichtung schon mit vorläufigen Maßnahmen versuchen sollte, Fahrradstraßen einzurichten. Speziell könne man kurzfristig an der Achse Lindenstraße – Bräuhausstraße die Vorfahrtsregelung anpassen. Man sollte möglichst unkompliziert einen Pilotbetrieb anstreben. Aus diesem Grund sollte der Beschlussvorschlag geändert werden und die beiden Achsen Hermann-Löns-Straße – Zwieselstraße -Staufenstraße bis zur Hofhamer Straße sowie Lindenstraße - Bräuhausstraße – Martin-Luther-Straße in den Beschlussvorschlag aufgenommen werden, um hier einen Pilotbetrieb mit Fahrradstraßen anzustreben.

Im Gremium wird der Vorstoß der CSU-Fraktion begrüßt, jedoch darauf verwiesen, dass ein Beschluss ohne die Festlegung von expliziten Straßen erfolgen sollte. Die Festlegung der Details sollte von Experten erfolgen.

Seitens des Stadtrats wird festgehalten, dass es grundsätzlich positiv sei, wenn den Radfahrern mehr Raum und Bedeutung zukommen würde. Es benötige hierzu jedoch auch ein Konzept. Dies werde aber Zeit in Anspruch nehmen.

Erster Bürgermeister Hiebl stellt fest, dass aktuell genügend Maßnahmen anstehen würden, in welche die Belange der Fahrradstraßen berücksichtigt werden müssen.

Im Gremium wird der Antrag positiv gesehen und festgehalten, dass ein mehr an Fahrradfahrern auch mehr Lebensqualität bedeuten würde. Hier gebe es viele Bausteine, die gemeinsam betrachtet werden müssten. Dies seien beispielsweise Fahrrad, Parkraum, Umgestaltung Hauptstraße usw.

Aus dem Stadtrat wird ergänzt, dass es überfällig sei, bei Planungen alle Verkehrsteilnehmer zu berücksichtigen, insbesondere die Fahrradfahrer. Es sei sinnvoll die Stadt mit entsprechenden Fahrradwegen auszustatten.

Seitens des Gremiums wird gefordert, dass man hier mutig sein sollte Fahrradstraßen umzusetzen ohne das große Ganze zu planen und hier nun

anfangen solle. Man könne beispielsweise mit der Achse Lindenstraße – Bräuhausstraße –Martin-Luther-Straße beginnen.

Im Stadtrat wird die Meinung vertreten, dass dies unabhängig von den aktuellen Planungen der Reichenhaller Straße zu sehen sei und es wichtig wäre hier einen Versuch in Bezug auf die Fahrradstraßen zu starten, um Kinder und Familien auf dem Rad zu schützen und die Erfahrungen daraus dann zu nutzen darauf reagieren zu können.

Im Gremium wird gefordert, dass speziell die Lindenstraße sehr sensibel zu betrachten sei, da diese sehr wichtig für die Geschäftsleute der Innenstadt sei. Alle Behinderungen/Einschränkungen, die ggf. zusätzlich beschlossen würden, seien möglicherweise Gift für den Handel in der Innenstadt. Die Erreichbarkeit der Innenstadt dürfe dadurch nicht beeinträchtigt werden. Dies gelte es im Detail zu prüfen.

Darauf wird aus dem Stadtrat entgegengehalten, dass hier keine Parkplätze wegfallen würden und die Erreichbarkeit der Innenstadt weiterhin gegeben sei. Ziel sei es den Radfahrern mehr Raum und Sicherheit zu geben.

Hier wird im Gremium erneut betont, dass dazu eine Gesamtschau aller Bausteine erforderlich sei.

Beschlussvorschlag:

Der Stadtrat nimmt Kenntnis und beschließt als Zielvorgabe, das bestehende Straßennetz insoweit zu verbinden und zu verbessern, dass ein praktikables, wirtschaftliches und vor allem sicheres Fahrradwegenetz für alle Bürgerinnen und Bürger entsteht. Vorab soll ein ganzheitliches Konzept für den innerörtlichen Radverkehr in Freilassing erstellt werden.

Aufgrund der Diskussion wurde der Beschlussvorschlag abgeändert und die Prüfung der beiden Fahrradstraßen-Achsen in den Vorschlag aufgenommen.

Beschluss:

Der Stadtrat nimmt Kenntnis und beschließt als Zielvorgabe, das bestehende Straßennetz insoweit zu verbinden und zu verbessern, dass ein praktikables, wirtschaftliches und vor allem sicheres Fahrradwegenetz für alle Bürgerinnen und Bürger entsteht. Vorab soll ein ganzheitliches Konzept für den innerörtlichen Radverkehr in Freilassing erstellt werden.

Vorrangig kann die Vernetzung der Lindenstraße, Bräuhausstraße, Martin-Luther-Straße und die Hermann-Löns-Straße, Zwieselstraße, Staufenstrasse bis zur Hofhamer Str. als Fahrradstraße geprüft werden.

NIEDERSCHRIFT
über die Sitzung
des Stadtrates
der STADT FREILASSING

Sitzung Nr. 9
vom 12. Juli 2021
- öffentlich -

Abstimmungsergebnis:

JA	21 Stimmen
NEIN	0 Stimmen

3. Beitritt zur Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen in Bayern

Im Zuge der Erstellung eines Gesamtkonzepts für den Radfahrverkehr in Freilassing wäre es sinnvoll, Mitglied in der AGFK Bayern zu werden.

a) Notwendige Schritte und Ablauf einer Mitgliedschaft in der AGFK Bayern:

1. Beschlussfassung zur Aufnahme in die AGFK Bayern.
2. Beantragung der Aufnahme bei der Geschäftsstelle der AGFK Bayern.
3. Terminabstimmung zwischen der Geschäftsstelle und der Stadt Freilassing für eine Vorbereitung.
Im Rahmen der eintägigen Vorbereitung erhält die Kommune von einer unabhängigen Kommission ein Feedback zum Stand der Fahrradfreundlichkeit und entsprechende Handlungsempfehlungen.
4. Nach der Vorbereitung erfolgt mit einem Beschluss des AGFK Bayern Vorstandes die Aufnahme im Verein.
5. Innerhalb von vier Jahren nach der Vorbereitung muss die sogenannte Hauptbereisung durchgeführt werden. Im Rahmen der Hauptbereisung wird durch eine Bewertungskommission abschließend festgestellt, ob die Kommune den Aufnahmekriterien der AFGK Bayern gerecht wird.
6. Nach einer erfolgreichen Hauptbereisung schlägt der Vorstand des Vereins dem Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr vor, die Auszeichnung „Fahrradfreundliche Kommune in Bayern“ zu verleihen.
7. Der Titel „Fahrradfreundliche Kommune in Bayern“ wird dann im Rahmen eines Festaktes durch einen politischen Vertreter des Freistaates verliehen und hat sieben Jahre Bestand.

b) Radverkehrsbeauftragter und Erarbeitung eines Radverkehrskonzeptes:

Zudem soll von jedem Mitglied ein Radverkehrsbeauftragter benannt werden. Diese Position dient nicht nur der Nutzbarmachung des Mehrwerts einer AGFK Bayern Mitgliedschaft, sondern auch als zentrale Koordinationsstelle zu lokalen Radverkehrsfragen. Ergänzend hilft die Erarbeitung eines Radverkehrskonzeptes, das als Handlungsrahmen und Orientierungsfaden den Weg zur Auszeichnung als „Fahrradfreundliche Kommune in Bayern“ unterstützt.

c) Jährlicher Mitgliedsbeitrag (nach Größe der Kommunen):

Der jährliche Mitgliedsbeitrag für die AGFK Bayern beträgt für die Stadt Freilassing 1.500,00 € (= bis 20.000 Einwohner).

Aus dem Gremium wird vorgebracht, dass dies bereits im Stadtentwicklungsbeirat diskutiert worden wäre. Es sei wichtig Geschäftstreibende hier miteinzubeziehen, da diese viel zur Fahrradfreundlichkeit beitragen könnten.

Seitens des Stadtrates wird festgestellt, dass dies die positive Konsequenz aus dem Antrag der CSU-Fraktion sei. Es sei immer gut, wenn hier externe Experten zur Verfügung stehen würden und dies von außen betrachtet werden würde.

Aus dem Stadtrat wird nachgefragt, ob der Radverkehrsbeauftragte aus der Verwaltung sei und ob hierfür eine neue Stelle geschaffen werden würde.

Erster Bürgermeister Hiebl antwortet, dass der Radverkehrsbeauftragte ein Mitarbeiter der Verwaltung sein werde, aber kein neuer Mitarbeiter extra hierfür eingestellt werden würde.

Im Gremium wird festgehalten, dass man von diesem Netzwerk nur profitieren könne.

Beschluss:

Der Stadtrat beschließt, einen Antrag auf Aufnahme bei der AGFK Bayern zu stellen.

Abstimmungsergebnis:

JA	15 Stimmen
NEIN	6 Stimmen

4. Reichenhaller Straße: Beschlussfassung über die Vorentwurfsplanung

a) Aktuelle Beschlusslage zum Ausbau der Reichenhaller Straße

Der Stadtrat hat in den Sitzungen vom 09.12.2019, 24.11.2020, 24.03.2021, 25.03.2021 und 27.04.2021 über die von der Verwaltung vorgeschlagenen Ausbauvarianten für die Reichenhaller Straße beraten. Es wurde noch keine Entscheidung über den Abschluss der Vorentwurfsplanung und zur Festlegung der zugrunde zulegenden Ausbauvariante getroffen.

In der Sitzung am 27.04.2021 wurde der Zeitrahmen bis zur Fertigstellung und Endabrechnung für den Straßenausbau im Bereich von der Kreuzung Bahnhofstraße bis Dachsteinstraße erläutert.

Folgende Feststellungen aus den o.g. Sitzungen liegen den vorliegenden Planungen zugrunde:

- Der Ausbau der Reichenhaller Straße soll aufgrund des allgemein schlechten baulichen Zustands und der mangelhaften Entwässerung weitergeplant werden.
- Bei Ausbau der Reichenhaller Straße bis Teisenbergstraße können noch nicht ausbezahlte Erstattungen für entgangene Straßenausbaubeiträge im Rahmen des Ausbaus mit der Bahnunterführung 3. Gleis in Höhe von 120.000 € nachgefordert werden.
- Dem Ausbau der Reichenhaller Straße soll der Regelquerschnitt RQ 12,5 m zu Grunde gelegt werden.
- Die gemeinsame Führung der Geh- und Radwege im Seitenraum wurde aufgrund des planerischen Abwägungsergebnisses und den Empfehlungen der Fachbehörden (StBA und Verkehrspolizei LK BGL) ausgeschlossen.
- Die Fahrbahnbreite wird mit 8,50 m Breite zu Grunde gelegt.

b) Entscheidung zur Vorentwurfsplanung der Reichenhaller Straße

Zwei alternative Ausbauvarianten wurden weiter untersucht und in das Vorplanungsstadium überführt. Die Randbedingungen sind bei beiden Planungen identisch; festgesetzt wurde die Lage von Bushaltestellen und Querungshilfen in Abhängigkeit von den örtlichen Verhältnissen. Verhandlungen mit betroffenen Grundstücksbesitzern über Grunderwerb wurden auf Grundlage dieser Festlegungen initiiert, um die weitere Planung abzusichern.

Wesentliche Inhalte bei den Plandarstellungen sind dabei die Verbesserungen mit Querungshilfen für Fuß- und Radfahrer, die Berücksichtigung der privaten Einfahrten und derzeitigen Parksituationen, die Verortung der Bushaltestellen unter Berücksichtigung der derzeitigen Linienführung, Berücksichtigung der Gewerbenutzungen im Bahnhofsbereich.

Die Planung wurde gegenüber der bisherigen konzeptionellen Darstellung wesentlich verfeinert. Die „neuralgischen“ Bereiche wurden mit den direkten Betroffenen besprochen.

Gespräche mit Grundstücksbesitzern und Teilen der Anwohner:

Nach Rücksprache mit zwei Bauwerbern an der Einmündung Freimannstraße konnte Bereitschaft für Grunderwerb hergestellt werden, um den Kreuzungsbereich übersichtlicher gestalten zu können und eine Verbreiterung der Fahrbahn zu erreichen. Detaillierte Zusagen stehen noch aus.

Anfragen zum Planungsstand von einzelnen Anliegern und Geschäftsleuten aus der Reichenhaller Straße konnten in einem persönlichen Gespräch mit Erstem Bürgermeister, Sachgebiet Tiefbau und Ordnungsamt beantwortet werden. Die vorgebrachten Bedenken werden in die weitere Planung bis zur Entwurfsplanung eingearbeitet.

Für den Bereich zwischen Hermann-Löns-Platz und Kreuzung Bahnhofstraße wurde Kontakt mit den westlichen Grundstückseigentümern aufgenommen. Durch einen maßvollen Ankauf von Grundstücksanteilen könnte eine wesentliche Verbesserung der Parkplatzsituation vor den östlichen Gewerbeeinheiten erreicht werden. Gespräche hierzu müssen noch geführt werden. Für die entfallenden Parkplätze an der Westseite enthält die Planung jetzt neue Senkrechtparkplätze in der Hermann-Löns-Straße, die über die anliegende Querungshilfe erreicht werden können.

Betrachtung des Knotenpunkts Bahnhofstraße/Reichenhaller Straße:

Zur Bewertung und Überprüfung des Knotenpunkts Bahnhofstraße/Reichenhaller Straße wurde die Planungsgesellschaft Stadt-Land-Verkehr, die bereits 2018 Verkehrszählungen an diesem Knoten durchgeführt hat, weitergehend mit einem Gutachten zur verkehrlichen Untersuchung beauftragt.

Das Gutachten ist aufgrund der vom Stadtrat beschlossenen Veränderungssperre, der zukünftigen Entwicklung hinsichtlich des Bahnhofsareal Süd (Atriumhaus, Berufsschule mit Berufsfachschulen, Staatliche Realschule, ggf. Grundschule, Bildungszentrum am Bahnhof, Parkhaus für P+R) und den ebenfalls bereits beschlossenen Bestrebungen hinsichtlich „Freilassinger Feld“ erforderlich.

Der vorgenannte Knoten wird durch die städtebaulichen Entwicklungen und die Änderungen im Zusammenhang mit dem Mobilitätszentrum Bahnhof Freilassing und den damit verbundenen Kunden- und Umsteigeströmen eine andere Auslastung als bisher bekommen. Die damit verbundene Neuordnung muss mittels des Gutachtens ermittelt werden, z.B. die Länge der Abbiegespuren.

Sicherheitsaudit für die Vorentwurfsplanung:

Um eine objektive Aussage zum Ausbaubestand der Reichenhaller Straße und der bisher erfolgten Planung zu erhalten wurde ein Sicherheitsauditor mit einer grundlegenden Untersuchung beauftragt. Der von Hr. Dipl.-Ing. Winzinger begutachtete Planungsstand von Mitte Mai wurde in Folge weitestgehend unter Berücksichtigung der aufgelisteten Schwachpunkte und Empfehlungen

überarbeitet. Die weitere Entwurfsplanung soll weiterführend auf diese Erkenntnisse aufbauen. Nicht alle enthaltenen Punkte können jedoch umgesetzt werden. Untersucht wurde von Herrn Winzinger auch die Sicherheit für den Radfahrverkehr mit drei möglichen Führungsformen. Positiv bewertet wurde ein Ausbau mit Radfahrerschutzstreifen; eine Führung im Seitenraum wurde gleichlautend mit den Planungsbüro BSM als negativ beschieden. Auch für eine alternative Radwegführung durch 30-er-Zonen fiel die gutachterliche Bewertung negativ aus.

Ausbauvariante A (Anlagen 1-6 zu TOP 4):

Der Regelquerschnitt von 12,50 m setzt sich zusammen aus beidseitigem Gehweg von 2,00 m und Fahrbahnbreite von 8,50 m; auf der Fahrbahn werden beidseitige Radfahrerschutzstreifen von 1,50 m Breite angeordnet.

Alle erforderlichen Verkehrsbeziehungen im Gegenverkehr können damit problemlos abgedeckt werden. Der Schutzstreifen darf überfahren werden; Parken ist aus Sicherheitsgründen nicht erlaubt. Im Bereich von Bushaltestellen wird der Schutzstreifen ausgesetzt.

Ab dem Bauende Kreuzung Bahnhofstraße kann stadteinwärts bis zum Kreisverkehr Rupertusstraße der Schutzstreifen auf der Fahrbahn nachträglich ergänzt werden. Der bestehende Geh- und Radweg könnte mit Fahrtrichtung zum Bahnhof weiter als Geh- und Radweg genutzt werden. Die vorhandene Straßenbreite erlaubt aber auch eine beidseitige Einrichtung von Schutzstreifen mit reduzierten Breiten.

Für diese Variante sprechen, wie bereits vorgestellt, auch die Stellungnahmen von Straßenbauamt, Landratsamt/Verkehrsbehörde und Stadtentwicklungsbeirat.

Ausbauvariante B (Anlagen 7-12 zu TOP 4):

Diese Variante besitzt den gleichen Regelquerschnitt von 12,50 m Breite mit 8,50 m Fahrbahn und beidseitig 2,00 m Gehweg.

Radfahrer (außer Kindern bis 12 Jahre) dürfen nicht auf dem Gehweg fahren und müssen die Fahrbahn benutzen. Bei parkenden Autos ist ein Gegenverkehr Bus/Bus oder Lkw/Lkw nicht möglich; Radfahrer sind beim Vorbeifahren an parkenden Fahrzeugen stark gefährdet; ebenso Fußgänger, die nicht an den angelegten Querungshilfen die Straße überqueren. Die Übersichtlichkeit des Verkehrsraums für einbiegende Verkehrsteilnehmer aus Nebenstraßen oder für ein-/ausparkende Fahrzeuge ist stark eingeschränkt.

Aufgrund der Straßenführung in der Reichenhaller Straße sollte ein Halteverbot auf der Fahrbahn angestrebt werden.

Kosten und Erstattung Straßenausbaubeiträge

Die Kostenschätzung vom 27.01.2021 (Anlage zur Sitzung des Stadtrates vom 24.03.2021) mit Kosten des Ausbaus pro 100 lfm können auf die Gesamtausbaulänge von Dachsteinstraße bis Anschluss Bauende 3. Gleis (Bau-km 1.250) für beide Varianten gleich angesetzt werden, da der technische Ausbau identisch ist.

Es ergibt sich eine Gesamtkostenschätzung von ca. 4.000.000 €.

Die Erstattung der Straßenausbaubeiträge kann nur für den Bereich zwischen Teisenbergstraße und dem Bauende 3. Gleis (ca. 1.000 m) beantragt werden und beträgt für Fahrbahnen 50% und für Gehwege und Radwege 65% der anfallenden Baukosten.

Für Variante A mit Schutzstreifen berechnet sich die Ermittlung der Erstattung aus 2 x 2,00 m Gehweg, 2 x 1,50 m Radweg und 5,50 m Fahrbahn. Im Gegensatz dazu kann die Erstattung für Variante B mit 2 x 2,00 m Gehweg und 8,50 m Fahrbahn angesetzt werden.

Es stellen sich folgende Erstattungen dar:

Variante A	Erstattung geschätzt 1.859.800 €	Restkosten 2.140.200 €
------------	----------------------------------	------------------------

Variante B	Erstattung geschätzt 1.753.900 €	Restkosten 2.246.100 €
------------	----------------------------------	------------------------

Bei Variante A kann somit eine Mehrererstattung von ca. 106.000 € erwartet werden.

Für die angegebenen Restkosten können noch Förderbeiträge nach GVFG beantragt werden. Diese werden für beide Varianten gleich mit 40% gefördert, da hier nicht nach Radfahrstreifen und Fahrbahn unterschieden wird.

Die Verwaltung befürwortet weiterhin den bereits vorgestellten Ausbau mit beidseitigen Radfahrstreifen und schlägt dem Stadtrat vor die weitere Straßenausbauplanung auf Grundlage der Ausbauvariante A zu beauftragen.

Aus dem Gremium wird darum gebeten, dass man bei einer zukünftigen möglichen Bebauung des Grundstücks stadteinwärts nach dem Autohaus Marx eine Zufahrt berücksichtigen müsse und ggf. somit das Bushäuschen der Haltestelle „Nocksteinstraße“ noch etwas nach Süden verlegen solle.

Seitens des Gremiums wird nachgefragt, wie die Entwässerung geschehen würde bzw. geplant sei, da diese dann entsprechend fahrradfahrerfreundlich zu gestalten sei.

Herr Eckert antwortet, dass es hierzu noch keine Festlegungen gebe. Diese würden erst bei den weiteren Planungen getroffen.

Im Stadtrat wird darum gebeten, dass Ersatzpflanzungen gleich berücksichtigt werden sollten, sofern der Entfall von Bäumen im Bestand unvermeidbar sei.

Aus dem Gremium wird vorgebracht, dass generell für jeden entfallenden Baum in der Stadt Freilassing eine Ersatzpflanzung erfolgen solle. Hierüber solle man sich im Stadtrat grundsätzlich einmal damit befassen.

Im Stadtrat wird zu Bedenken gegeben, dass bei der vorgestellten Planung der Hermann-Löns-Platz zweimal zu überqueren sei.

Aus dem Stadtrat wird die Verlegung der Querungshilfe begrüßt, da diese damit näher zu den dort angesiedelten Ärzten und Geschäften rücken würde.

Im Gremium wird die Meinung vertreten, dass es aber dann nur konsequent sei, wenn man den Fahrradschutzstreifen beidseitig durch die Unterführung fortführen würde.

Herr Ecker führt hierzu aus, dass dazu nicht unerhebliche bauliche Veränderungen erforderlich wären.

Aus dem Stadtrat wird bemängelt, dass bereits zweimal über die Fahrradschutzstreifen abgestimmt worden sei und diese abgelehnt und nicht gewollt worden wären.

Erster Bürgermeister Hiebl antwortet hierauf, dass es keinen Beschluss für die weitere Planung gegeben habe, da es jeweils zu einer Pattsituation gekommen sei. Man habe somit nie eine Entscheidung getroffen, in welcher Form die Planung erfolgen solle.

Im Gremium wird die Meinung vertreten, dass dann der ursprüngliche Beschluss aufgehoben werden müsse.

Frau Schenk antwortet hierauf, dass sämtliche Beschlussvorschläge abgelehnt worden seien. Daher gebe es kein Projekt und auch keinen Beschluss, den man aufheben müsste.

Aus dem Stadtrat wird festgestellt, dass die Verwaltung „Brücken gebaut“, umgeplant und zusätzliche Parkmöglichkeiten geschaffen habe. Man könne jetzt allen Verkehrsteilnehmern gerecht werden. Nicht akzeptieren könne man jedoch

die Haltung „Wer auf der Reichenhaller Straße mit dem Rad fährt, sei selber schuld.“

Aus dem Stadtrat wird geäußert, dass in einem Bericht des Stadtjournals davon die Rede gewesen sei, dass die Planung mit Fahrradschutzstreifen abgelehnt worden wäre. Es sei nicht in Ordnung, dass heute zum dritten Mal darüber abgestimmt wird. Beim Beschlussvorschlag müsse daher die Entscheidung über Fahrradschutzstreifen entfallen und nur über die Variante ohne Fahrradschutzstreifen abgestimmt werden.

Erster Bürgermeister Hiebl entgegnet hierauf, dass in der Sitzung des Stadtrates vom 27.04.2021 behandelt wurde, dass die Planungen auf Grundlage beider Varianten (mit und ohne Fahrradschutzstreifen) weiterverfolgt werden sollten. In der Folge darauf wurde der Beschluss zur Einleitung eines VgV-Verfahrens für die Planung der Reichenhaller Straße beschlossen.

Aus dem Gremium wird die Meinung vertreten, man solle über die „Sache“ entscheiden.

Im Stadtrat wird die Meinung vertreten, dass in der Reichenhaller Straße mit einem Fahrradschutzstreifen nur Sicherheit suggeriert werden würde. Hier würde mehr Schaden als Nutzen entstehen. Es solle hier lieber versucht werden, die Straßen parallel dazu attraktiver für Radfahrer zu gestalten.

Aus dem Gremium wird Kritik vorgebracht, dass es den Gegnern eines Fahrradschutzstreifens nicht um die Sache ginge. Dem wird entgegnet, dass dies nicht stimme. Es gehe vielmehr um Argumente. Demnach seien parkende Autos am Straßenrand kein Nachteil, da diese die häufig beklagte „Rennstrecke“ verhindern würden. Ein Fahrradschutzstreifen suggeriere lediglich Sicherheit.

Aus dem Gremium wird auf die Geschäftsordnung verwiesen und um eine namentliche Abstimmung zu diesem Tagesordnungspunkt gebeten.

Die Durchführung einer namentlichen Abstimmung wird folglich zur Abstimmung gestellt.

Beschluss:

Der Stadtrat beschließt, die Abstimmung zu Tagesordnungspunkt 4 der öffentlichen Sitzung eine namentliche Abstimmung durchzuführen.

Abstimmungsergebnis:

JA	7 Stimmen
NEIN	14 Stimmen

NIEDERSCHRIFT
über die Sitzung
des Stadtrates
der STADT FREILASSING

Sitzung Nr. 9
vom 12. Juli 2021
- öffentlich -

Im Gremium wird nachgefragt, wie es mit der Entwässerung usw. aussehen würde. Es solle vermieden werden, dass nach Erneuerung der Reichenhaller Straße dann ggf. im Nachgang für weitere Arbeiten aufgerissen werden muss.

Erster Bürgermeister Hiebl antwortet, dass Herr Eckert mit allen Spartenägern in Verbindung steht, damit alle erforderlichen Arbeiten vom Planungsbüro berücksichtigt werden können.

Beschluss:

Der Stadtrat beschließt den Straßenausbau der Reichenhaller Straße, Baubeginn Kreuzung Dachsteinstraße bis zum Bauende Anschluss bestehender Ausbau mit 3. Gleis, mit beidseitigen Gehwegen von 2,00 m Breite und einer Fahrbahnbreite von 8,50 m durchzuführen.

Abstimmungsergebnis:

JA	21 Stimmen
NEIN	0 Stimmen

Beschluss:

Dazu sollen beidseitig Fahrradschutzstreifen mit 1,50 m Breite im Regelquerschnitt entstehen.

Abstimmungsergebnis:

JA	12 Stimmen
NEIN	9 Stimmen

Beschluss:

Der Stadtrat genehmigt die Vorentwurfsplanung mit Kostenschätzung nach Variante A.

Abstimmungsergebnis:

JA	13 Stimmen
NEIN	8 Stimmen

5. Informationen und Anfragen

5.1 Fitnessprogramm "Starke Zentren"

Erster Bürgermeister Hiebl informiert über ein Schreiben des Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie bzgl. des Fitnessprogramms „Starke Zentren“ mit folgendem Inhalt:

„Sehr geehrte Damen und Herren,
vielen Dank für Ihr Interesse am Fitnessprogramm „Starke Zentren“.
Die Resonanz auf die Ausschreibung war sehr groß. Über 80 Kommunen

haben sehr engagierte Bewerbungen abgegeben, aber nur fünf konnten am Ende ausgewählt werden. Die Entscheidung war nicht einfach und erfolgte anhand einheitlicher räumlicher und sachlicher Kriterien, um die Bandbreite an Herausforderungen von Zentralen Orten in Bayern möglichst repräsentativ abzubilden. Leider konnte Ihre Bewerbung nicht als Modellkommune ausgewählt werden.

Unbeschadet dessen begrüßen wir Ihre Bereitschaft, neue Wege der Zentren und Innenstadtentwicklung zu erproben und möchten Sie daher ermutigen, Ihre Ideen und Projekte weiterzuverfolgen.

Wir hoffen, dass Sie weiterhin am Projekt interessiert sind, und werden wieder auf Sie zukommen, sobald die ersten übertragbaren Ergebnisse vorliegen. Über den aktuellen Stand des Projektes können Sie sich auch auf der Internetseite des Fitnessprogramms „Starke Zentren“ informieren (<https://www.landesentwicklung-bayern.de/fitnessprogramm-starke-zentren/>).
Mit freundlichen Grüßen“

Der Stadtrat nimmt Kenntnis.

5.2 Zahlungen aus einem Fond für den Landkreis BGL

Stadratsmitglied Eder berichtet über Zahlungen aus einem Fond für den Landkreis BGL. Auf eine Gemeinde des nördlichen Landkreises seien 16.000 Euro entfallen, der Rest von insgesamt 900.000 Euro seien an den südlichen Landkreis gegangen. Auch bei der Entscheidung bezüglich des Krankenhausstandortes werde der nördliche Landkreis wohl leer ausgehen. Es sei ärgerlich, dass die Stadt Freilassing in diesen Belangen immer leer ausgehen würde. Diesbezüglich wurde in den Raum gestellt, dass man hierfür die Kreisumlage kürzen oder aussetzen solle.

Herr Rehr antwortet darauf, dass die angesprochenen Leistungen an Kommunen mit Erhebung von Fremdenverkehrsbeiträgen gehen würden. In Freilassing ist dies nicht der Fall.

Der Stadtrat nimmt Kenntnis.

5.3 Rückschnitt der Hecke am ehemaligen Forsthaus in der Schulstraße

Stadtratsmitglied Hartmann berichtet, dass in der Schulstraße am ehemaligen Forsthaus der Gehweg immer mehr zuwachse, da die Hecke nicht zurückgeschnitten werden würde. Hier sollte nicht erst mit der Forstverwaltung Kontakt aufgenommen werden, da dies zu lange dauern würde, bis etwas geschehen würde. Es wird darum gebeten, dass hier der Bauhof kurzerhand aktiv werden und den Rückschnitt durchführen solle, damit der Gehweg wieder uneingeschränkt nutzbar sei.

Erster Bürgermeister Hiebl sichert eine Überprüfung und ggf. einen Rückschnitt zu.

Der Stadtrat nimmt Kenntnis.

5.4 Baumrückschnitt aufgrund der Beeinträchtigung der Straßenbeleuchtung

Stadtratsmitglied Hartmann informiert darüber, dass in der Watzmannstraße im Bereich der Arztpraxis Plutta die Straßenbeleuchtung und somit auch die Leuchtkraft durch den dort befindlichen Baum beeinträchtigt sei. Es wird darum gebeten, dass der Baum baldmöglichst entsprechend zurückgeschnitten werde.

Erster Bürgermeister Hiebl sichert Überprüfung und ggf. einen Rückschnitt zu.

Der Stadtrat nimmt Kenntnis.

5.5 Sachstand Krankenhaus

Stadtratsmitglied Bräuer fragt nach dem aktuellen Sachstand bezüglich des Krankenhauses und der zukünftigen Entwicklung des Krankenhausstandortes im nördlichen Landkreis.

Erster Bürgermeister Hiebl antwortet, dass hier ein gemeinsames Gespräch der Stadt Freilassing mit den Nachbargemeinden und Landrat Kern stattfinden werde.

Der Stadtrat nimmt Kenntnis.

5.6 Handtaster der Fußgängerampel am Salzburger Platz

Stadtratsmitglied Kreuzpointner berichtet darüber, dass die Fußgängerampelanlage am Salzburger Platz nur auf Handbetätigung antwortet bzw. aktiviert wird. Sofern man den Kontakt mit der Kleidung auslöst (Handschuhe, Ärmel usw.) ist es erforderlich, dass der Kontakt länger andauert, damit die Ampel die Auslösung registriert. Hier habe er nun einen Aufkleber angebracht, der darauf hinweist. Es wird darum gebeten, dass an allen Ampeln, die durch Handbetätigung ausgelöst werden müssten, entsprechende Aufkleber – als Hinweis für den Nutzer – angebracht werden sollten. Es wird um Überprüfung und Anbringung gebeten.

Erster Bürgermeister Hiebl sichert eine Überprüfung zu.

Der Stadtrat nimmt Kenntnis.

5.7 Ausgabe von Bezugsscheinen für kostenlose Schnelltests an den Kindergärten

Stadtratsmitglied Kreuzpointner bemängelt die Information zu den Bezugsscheinen für kostenlose Schnelltests an den städtischen Kindergärten im Vergleich zu anderen Kommunen. Eine reine Information über einen Aushang sei nicht ausreichend. Es wird daher die Presse darum gebeten, dass man über die Zeitung darauf hinweisen solle, dass in den Kindergärten Bezugsscheine für kostenlose Schnelltests ausgegeben werden würden.

Der Stadtrat nimmt Kenntnis.

5.8 Stehendes Wasser am Kiesparkplatz in der Rupertusstraße

Stadtratsmitglied Krittian erinnert an das stehende Wasser am Kiesparkplatz in der Rupertusstraße nach Regenfällen und bittet um Behebung.

Herr Kellner antwortet darauf, dass hier bereits Maßnahmen getroffen wurden. Es wurde bereits ein Schacht errichtet, der so tief errichtet wurde, wie es das Grundwasser zugelassen habe. Es werde auch der Kies immer wieder erneuert. Weitere Möglichkeiten ohne größeren finanziellen Aufwand stehen nicht zur Verfügung.

Der Stadtrat nimmt Kenntnis.

5.9 Errichtung eines Zaunes an Dorfplatz zur Laufener Straße hin

Stadtratsmitglied Längst erkundigt sich danach, warum am Dorfplatz in Salzburghofen zur Laufener Straße hin ein Zaun errichtet wurde.

Erster Bürgermeister Hiebl antwortet darauf, dass es sich hierbei um eine Sicherheitsmaßnahme handle, damit durch Fußballspielende Kinder keine Gefahr entstehen würde (wenn z.B. der Ball auf die Straße geschossen wird oder die Kinder dem Ball auf die Straße nachrennen).

Der Stadtrat nimmt Kenntnis.

5.10 Außerschulische Sportgestaltung durch den TSV Freilassing

Stadtratsmitglied Längst berichtet als Stadtrat und Vorsitzender darüber, dass der TSV Freilassing eine Förderung im Rahmen der außerschulischen Sportgestaltung erhält und möchte sich in diesem Rahmen öffentlich für die Förderung bedanken und bittet die Presse darum, über das Angebot zu berichten. Hierbei handelt es sich um eine Ferienbetreuung, die im Zeitraum von 09.-13.08.2021 stattfindet.

Der Stadtrat nimmt Kenntnis.

Nachdem keine weiteren Wortmeldungen vorliegen, schließt **Erster Bürgermeister Hiebl** die öffentliche Sitzung um 19:14 Uhr.

Die Sitzungsniederschrift wird in der nächsten Sitzung am 28.09.2021 genehmigt.

Freilassing, 12.08.2021
STADT FREILASSING

Vorsitzender:

Schriftführer/in:

Markus Hiebl
Erster Bürgermeister

Stephan Ahne

Anlagen sind dem Original der Niederschrift beigelegt.