

gemeinsam.gestalten  
Stadtentwicklung Freilassing



INTEGRIERTES  
STADTENTWICKLUNGSKONZEPT



**STADT FREILASSING**

LANDKREIS BERCHTESGADENER LAND

## Impressum

### Herausgeber:

Stadt Freilassing  
Münchener Straße 15  
83395 Freilassing  
Erster Bürgermeister Josef Flatscher

### Fachliche Begleitung:

Stadtbaumeister Josef Brüderl

### Konzeption und Layout:

Arc Architekten Partnerschaft  
Manfred Brennecke - Michael Leidl - Florian Riesinger  
84364 Bad Birnbach  
info@arcarchitekten.de  
www.arcarchitekten.de

### Copyright 2012:

Arc Architekten Partnerschaft

### Druck:

### Bildnachweis:

alle Fotos, soweit nicht anders angegeben, stammen von den jeweiligen Verfassern

Trotz intensiver und gewissenhafter Recherche ist es bei Fotos mit \*-Angabe nicht gelungen, den Urheber für die Bildrechte zu ermitteln. Wir bitten um Verständnis.

### Hinweis:

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung männlicher und weiblicher Sprachformen verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten für beide Geschlechter.

INTEGRIERTES  
STADTENTWICKLUNGSKONZEPT



**STADT FREILASSING**  
LANDKREIS BERCHTESGADENER LAND

Erstellt im Auftrag  
der Stadt Freilassing  
Gefördert mit Sondermitteln  
Programm AUFBRUCH BAYERN  
Oktober 2012

STÄDTEBAU

Arc Architekten Partnerschaft, Bad Birnbach

WIRTSCHAFT + WOHNRAUMANALYSE

iq-Projektgesellschaft, München

ENERGIE

B.A.U.M. Consult GmbH, München/Berlin

VERKEHR

PSLV Stadt-Land-Verkehr GmbH, München

LANDSCHAFT+ÖKOLOGIE

lab landschaftsarchitektur brenner, Landshut

MODERATION + KOORDINATION

Arc Architekten Partnerschaft, Bad Birnbach



<b>VORWORT</b>		6
<b>EINFÜHRUNG</b>	0.1 Anlass und Aufgabe	8
	0.2 Methodik und Ablauf	10
	0.3 Bürger- und Akteursbeteiligung	12
<b>STÄDTEBAU</b>	1.1 Entwicklungsstand und Zielsetzungen	16
	1.2 Bestand	28
	1.3 Stärken und Potenziale	38
	1.4 Handlungsspielraum und Oberziele	44
	1.5 Innenstadt	56
	1.6 Bahnareal	68
	1.7 Integriertes Konzept	76
	1.8 Handlungsfelder / Maßnahmen / Beschluss	83
	1.9 Statements Lenkungsgruppenmitglieder	88
<b>WIRTSCHAFT +WOHNRAUMANALYSE</b>	2.1 Einleitung	92
	2.2 Fazit der Bestandsaufnahme und Analyse	95
	2.3 Zieldefinition Wirtschaftsentwicklungskonzept	99
	2.4 Maßnahmen und Projekte	113
	2.5 Anhang	140
<b>ENERGIE</b>	3.1 Energie- und CO <sub>2</sub> -Bilanz	146
	3.2 Potenzialanalyse	151
	3.3 Szenarien	160
	3.4 Leitbild und Ziele	163
	3.5 Handlungsfelder und Maßnahmen	164
<b>VERKEHR</b>	4.1 Aufgabenstellung	174
	4.2 Bestandsanalyse	175
	4.3 Verkehrskonzepte	180
	4.4 Mobilitätsmanagement	189
	4.5 Anlagen / Anhang	193
<b>LANDSCHAFT +ÖKOLOGIE</b>	5.1 Einführung	208
	5.2 Bestandserhebung	210
	5.3 Analyse und Bewertung	226
	5.4 Bürgerbeteiligung	230
	5.5 Freiflächenkonzepte	234
	5.6 Maßnahmen	242
	5.7 Umsetzung nach Prioritäten	254



## Grußwort 1. Bürgermeister Josef Flatscher

Weltweiter Klimawandel, demographische Veränderungen, Rohstoffknappheit - das waren die bestimmenden Themen, als der Stadtrat ein integriertes Stadtentwicklungskonzept für Freilassing in Auftrag gab. Herausforderungen, auf die wir unsere Antwort finden wollten.

Entstanden ist ein umfassendes Konzept, in dem wir unser Selbstverständnis und unsere Verwurzelung in der Region zeigen, Ideen bündeln und konkrete Maßnahmen in den Bereichen Städtebau, Verkehr, Energie, Wirtschaft und Wohnen sowie Landschaft und Ökologie aufzeigen.

Aktiv, schrittweise und ausgewogen wollen wir uns weiterentwickeln. Freilassing soll auch in Zukunft eine lebenswerte Wohn- und Arbeitsplatzentwicklung erfahren. Nicht von außen bestimmt, sondern auf Basis der Ideen und Wünsche unserer Bürgerinnen und Bürger wollen wir eine kompakte, urbane, in unsere wertvolle Landschaft eingebettete Stadt sein.

Bahnhof und Innenstadt wollen wir neu gestalten. Gute Rahmenbedingungen für Arbeitsplätze vor Ort liegen uns am Herzen. Klima, Natur und Umweltschutz sind nicht einfach Schlagworte für uns. Den Ausbau des Fuß- und Radwegenetz treiben wir voran. An der Sicherung von leistbarem Wohnraum für alle arbeiten wir. Lokwelt und Montagehalle wollen wir zu einem kulturellen Zentrum entwickeln. Große und großartige Ziele. Ziele, die wir gemeinsam erarbeitet haben.

gemeinsam.gestalten war bei diesem Prozess kein bloßer Slogan, vielmehr wurde jeder einzelne Schritt mit den Bürgerinnen und Bürgern diskutiert, nachgefragt und überdacht. Möglich war das dank der Bereitschaft so vieler, sich zu beteiligen.

Nehmen wir dieses Konzept als Handlungsleitfaden für uns, unsere Kinder und Enkelkinder – für unsere Zukunft!

Ihr

Erster Bürgermeister Josef Flatscher

Lenkungsgruppenvorsitzender



## Grußwort Monika Tausch

Man kann nicht jeden Tag etwas Großes tun, aber etwas Gutes. Diese Weisheit können wir für die Umsetzung unseres integrierten Stadtentwicklungskonzepts sicherlich gut gebrauchen. Wir haben ein großes Ziel, dem wir uns jetzt Schritt für Schritt nähern können. Wir sind mit Zuversicht und dem Willen, für die Zukunft unserer Stadt zu arbeiten, an die Erarbeitung unseres Stadtentwicklungskonzepts herangegangen. Nun, mit dem fertigen Konzept in Händen, ist beides gewachsen.

Mit unserem Handeln und tagtäglichem Tun leben wir den Kindern vor. Sind nun Firmen bereit, sich für die Kinderbetreuung mit zu engagieren und sehen wir es nicht als Schande, sondern als Wert, wenn man einem anderen etwas abnimmt, dann sind wir auf dem richtigen Weg. Die Zuversicht, dass die Menschen, die in Freilassing leben, arbeiten und wohnen bereit sind, sich weiter zu engagieren, ist berechtigt. So viele Kinder, Jugendliche, Erwachsene und Senior/innen verschiedenster Herkunft und mit ganz unterschiedlichen Denk- und Lebensweisen waren bereit, ihre Ideen mit einfließen zu lassen. So viele waren bereit, anderen zuzuhören. So viele waren bereit, ihre Zeit zu investieren und auf ihre gewählten Vertreter/innen zu vertrauen. So ein Engagement gibt Zuversicht, gemeinsame Lösungen zu finden, auch wenn die Herausforderungen groß sind. Seien es globale Veränderungen wie der Klimawandel oder lokale Veränderungen wie die Herausforderung, Innenstadt und Bahnhofsareal zu einem lebendigen, einladenden, gemeinsamen Zentrum für die Region gedeihen zu lassen. Die Zuversicht ist da, dass wir mit unserem klaren Selbstverständnis und realistischen Zielen Wege und Wegbegleiter/innen finden, die uns in eine lebenswerte Zukunft führen. Enkeltauglich. Verurzelt in unserer Region. Gemeinsam können wir es schaffen.

Auch den Willen, die eigenen Kräfte zu bündeln, Neustrukturierungen in Gremien und Verwaltungsabläufen vorzunehmen sowie die Strukturen zu finden oder zu schaffen, die eine Umsetzung ermöglichen, brauchen wir weiterhin.

Die Ideen, Wünsche und Träume so inspirierend wirken lassen, dass sie reale Umsetzung finden, wollen wir. Gebäude, Wege, Straßen und Energieanlagen wollen wir bauen. Eine Stadt, die Räume für Menschen bietet, von den Kleinen angefangen bis hin zu den Alten, die uns ihre Weisheit oder einfach ihr Ohr leihen. Wir brauchen Platz zum miteinander leben, lachen, arbeiten und wohnen. Ein kompaktes, urbanes und naturverbundenes Freilassing können wir mit unserem Gestaltungswillen schaffen.

Eine Stadt, die Heimat für die Menschen hier sein kann und ein Ort, an dem man gerne lebt und wir füreinander da sind, ist möglich, wenn wir den Leitgedanken des Prozesses weiterführen: gemeinsam.gestalten.

Für uns, unsere Kinder und Enkelkinder – für unsere Zukunft!

Ihre

Monika Tausch

Lenkungsgruppenvorsitzende

## 0.1 Anlass und Aufgabe



Raumgliederung Bayern LEP 2006,  
Quelle: Bayr.StMWIVT



Grenzstadt Freilassing (BAY)

Die Stadt Freilassing, Mittelzentrum im Landkreis Berchtesgadener Land, mit ca. 16.000 Einwohnern liegt in einem Verdichtungsraum, dessen Zentrum die jenseits der Landes- und Staatsgrenze liegende Stadt Salzburg mit ca. 148.000 Einwohnern bildet.

Seit der Eingliederung Österreichs in den Europäischen Binnenmarkt, dessen EU-Beitritt im Jahr 1995 und der Aufhebung der Grenzkontrollen 1998 tritt die Grenze für den Bürger in den Hintergrund mit der Folge, dass die Region zunehmend als gemeinsamer Agglomerations-, Arbeits- und Lebensraum wahrgenommen wird.

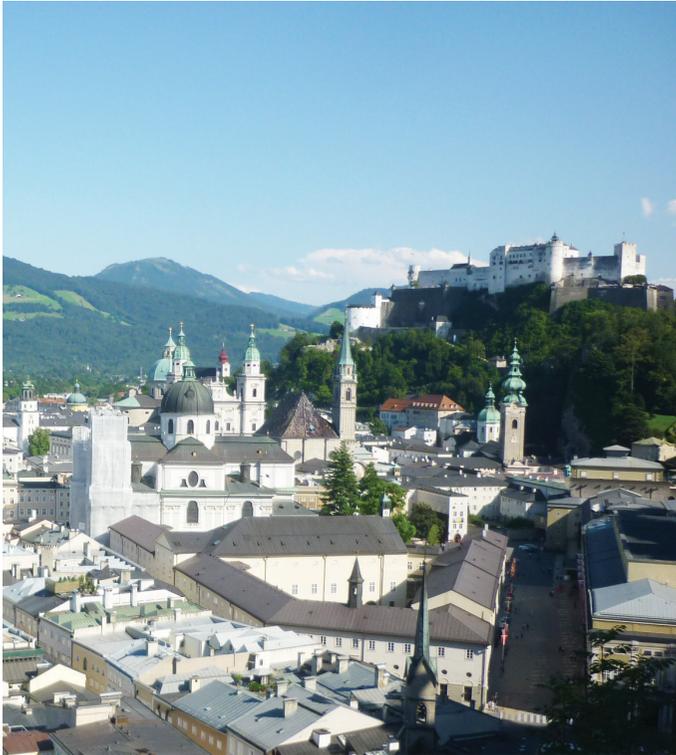
Mit dem im November 2010 fertiggestellten „Masterplan - kooperatives Raumkonzept für die Kernregion Salzburg“(1) existiert inzwischen ein aktueller raumplanerischer Entwurf „für eine nachhaltige Entwicklung und ein Zusammenwachsen des grenzüberschreitenden Entwicklungsraumes“ mit über die Landesgrenze reichenden Vorstellungen zur Entwicklung des Zentralraums Salzburg. Dabei wird das wesentliche Potential für die weitere Entwicklung der Kernregion im Raum Freilassing gesehen.

Vor dem Hintergrund dieser Entwicklung hat der Stadtrat der Stadt Freilassing 2011 beschlossen, ein umfassendes integriertes Stadtentwicklungskonzept mit den Fachgebieten Städtebau, Landschaft/Ökologie, Verkehr, Wirtschafts-/Wohnraumentwicklung sowie Energie/Klimaschutz in Auftrag zu geben.

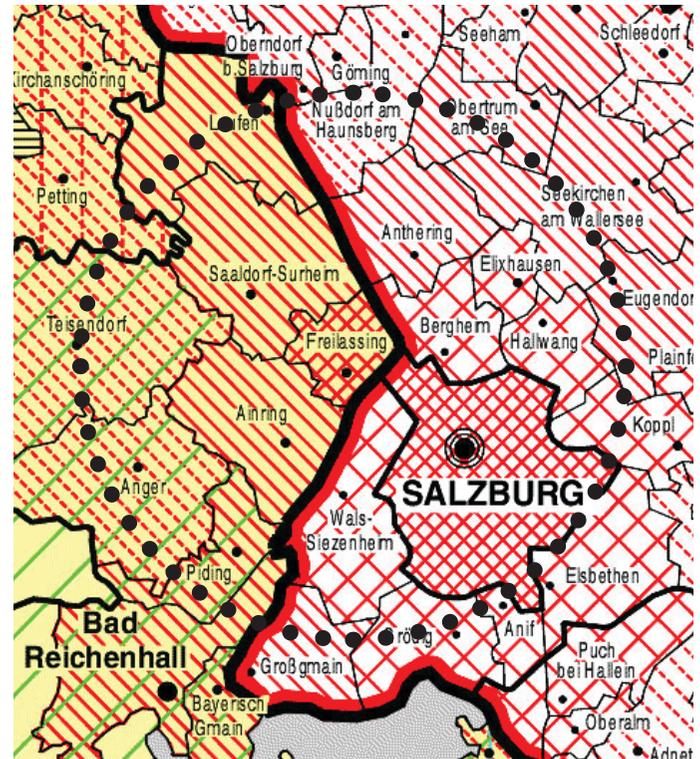
Das Plangebiet umfasst das gesamte Stadtgebiet mit 14,97 km<sup>2</sup>.

Stadtentwicklung ist eine Gemeinschaftsaufgabe. Was wäre eine Stadt ohne die Wirtschaft und ihre Unternehmer? Was wäre eine Stadt ohne die Zivilgesellschaft und ihre Bürger? Unternehmen brauchen und erwarten klare Rahmenbedingungen der Stadtentwicklung. Sie müssen verständlich, offen kommuniziert und von der Gemeinschaft getragen werden. Andererseits: der „Markt“ allein ist in vielen Fragen sozial „blind“; die Stadt aber muß sozial sein.

In welche Richtung soll und kann sich die Stadt entwickeln? Braucht Freilassing neue Bauflächen? Ändern sich die Wohnformen? Wie kann/soll sich die Stadt in Zukunft versorgen? Wie sollen soziale und kulturelle Einrichtun-



Landeshauptstadt Salzburg (S)

grenzüberschreitender Verdichtungsraum Kernregion Salzburg  
Quelle: Regionalplan Region 18

gen auf den Wandel reagieren?

Die gegenwärtige Stadt ist nicht nachhaltig = enkeltauglich, das wissen wir. Leitbild einer enkeltauglichen Stadtentwicklung ist es, die ökologischen, die sozial-kulturellen und die ökonomischen Belange zu einem angemessenen Ausgleich zu bringen.

Um die Zukunft „enklafähig“ zu machen und sie an kommenden Herausforderungen zu messen, sollen städtebauliche Grundthemen - wie Innenentwicklung und Minimierung des Flächenverbrauchs - ebenso Berücksichtigung finden wie die gesellschaftlichen Herausforderungen aufgrund des demografischen Wandels, Klimawandels, der Energiewende und Veränderungen im Mobilitätsverhalten. Hintergrund sind eine Vielzahl divergierender Auffassungen, die sich innerhalb verschiedener Gruppierungen spiegeln, wie Agenda / Stadtrat, Grundbesitzer / Stadtrat, Salzburghofener Bürger / Freilassinger Bürger, Stadt Freilassing / Stadt Salzburg, Befürworter dörfliche / städtische Entwicklung u.a.m.

In Bezug auf das vorliegende Raumkonzept des Masterplans Salzburg soll das Stadtentwicklungskonzept

die dort formulierten Zielsetzungen prüfen, werten und die eigene Funktion und Positionierung in der Kernregion Salzburg für die Stadt Freilassing definieren. Die Ergebnisse des Entwicklungskonzeptes sollen anschließend Grundlage sein für die Entscheidung zur Durchführung städtebaulicher Entwicklungs- bzw. Sanierungsmaßnahmen, für die anstehende Änderung des Flächennutzungs-/Landschaftsplans sowie für die Aufstellung von Bebauungs-/Grünordnungsplänen.

Das integrierte Stadtentwicklungskonzept wurde mit einer breit und intensiv angelegten Bürgerbeteiligung erarbeitet und mit großer Mehrheit vom Stadtrat am 15.10.2012 beschlossen.

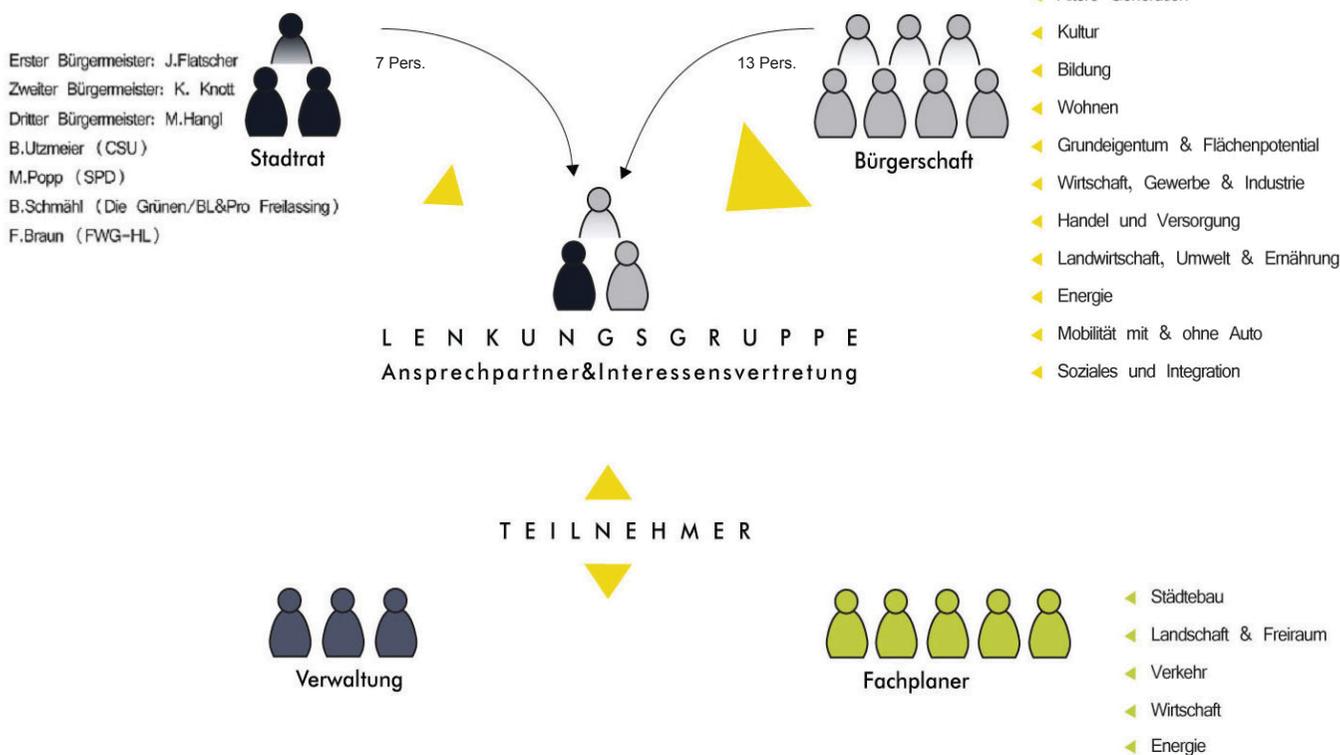
Dieses Ergebnis wäre nicht möglich gewesen ohne die engagierte Beteiligung der Mitglieder der Lenkungsgruppe, engagierter Bürger in den Arbeitskreisen und die kollegialen und offenen Debatten im Stadtrat abseits der Parteipolitik.

(1) Interreg IV A Projekt - Lead-Partner: Land Salzburg, Projektpartner: Regio Berchtesgadener Land - Traunstein

## 0.2 Methodik und Ablauf

### ZUSAMMENSETZUNG

#### LENKUNGSGRUPPE



Die Bearbeitung gliederte sich in vier Phasen

- Phase 1 Bestandsaufnahme
- Phase 2 Analyse und Bewertung
- Phase 3 Ziele und Leitbilder
- Phase 4 Konzepte und Endfassung

Zur Begleitung und Lenkung des Prozesses und als Schnittstelle zwischen Stadtpolitik/Verwaltung, Fachplanern und Bürgerschaft wurde eine Lenkungsgruppe eingerichtet, dessen Mitglieder in der ersten Bürgerversammlung als Bürgervertreter und Multiplikatoren gewählt wurden.

In den Sitzungen der Lenkungsgruppe wurden die Ergebnisse aus den Bürgerversammlungen, Zukunftskonferenzen, Workshops und Arbeitskreisen diskutiert, gebündelt und über regelmäßiges Feedback die eingeschlagene Richtung und deren Akzeptanz geprüft.

Neben der Prozesslenkung gehörten auch die Formulierung der Bürgerinteressen sowie die Information der Bürgerschaft, Vereine und Interessengemeinschaften über Entwicklungsstand und Fortschritt der Arbeit zu den Auf-

gaben der Lenkungsgruppe.

Als politische Mandatsträger und Vertreter aus der Bürgerschaft gehörten ihr an:

Josef Flatscher	Erster Bürgermeister
Karheinz Knott	Zweiter Bürgermeister
Michael Hangl	Dritter Bürgermeister
Barbara Utzmeier	CSU Fraktion
Margarita Popp	SPD Fraktion
Bernhard Schmäh	Grüne/BL & ProFreilassing
Fritz Braun	FWG-HL Fraktion

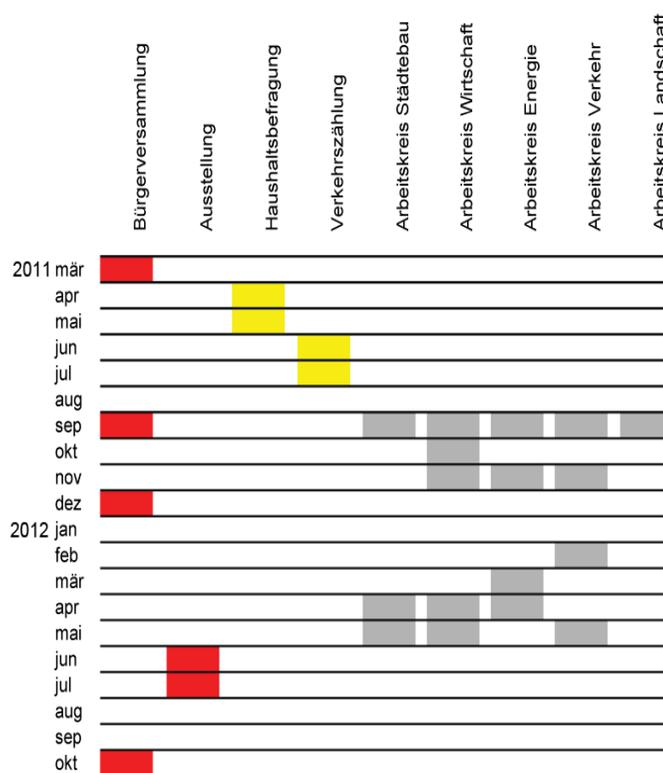
Vertreter aus der Bürgerschaft mit den jeweiligen Interessensgebieten waren:

Monika Tausch	Familien und Kinder
Uli Hofer	Junge Generation
Norbert Schultz	Ältere Generation
Richard Lumpi	Kultur
Andreas Meier	Bildung
Christoph Scheithauer	Wohnen
Max Aicher	Grundeigentum
Karlheinz Koschel	Wirtschaft, Gewerbe, Industrie



Lenkungsgruppensitzung im „Gestaltungsspielraum“

Karl Kana	Handel, Versorgung
Thomas Reiter-Hiebl	Landwirtschaft, Umwelt
Fred Meier	Energie
Wolfgang Fieweger	Mobilität mit und ohne Auto
Johannes Six	Soziales, Integration



Ablauf der Bürger- und Akteursbeteiligung

Art und Ablauf der Einbindung der politischen Entscheidungsträger und der Lenkungsgruppe zeigt folgende Liste:

<b>Lenkungsgruppe</b>		
Themen Fragebogen		04.05.2011
Bestand-Bewertung		10.09.2011
Oberziele (1)		26.11.2011
Oberziele (2)		28.01.2012
Diskussionspapier		11./12.05.2012
Endfassung		28.09.2012

<b>Stadtrat</b>		
Themen Fragebogen		09.05.2011
Bestand Bewertung		19.09.2011
Beschluss Oberziele (1)		23.01.2012
Beschluss Oberziele (2)		13.02.1012
Diskussionspapier		06.05.2012
Beschluss Endfassung		05.10.2012

### 0.3 Bürger- und Akteursbeteiligung



Auftaktveranstaltung am 18.03.2011

Die Stadt gehört zuallererst den Bürgern: kommunale Selbstverwaltung lebt von den Mitgestaltungs- und Entscheidungsmöglichkeiten der Bürger. Je geringer dabei die Zugangsschwelle ist, um in der Sache mitreden und -diskutieren zu können, desto eher gelingt es, Bürger an diesem Prozeß zu beteiligen. Je einfacher und verständlicher auch komplizierte Sachverhalte dargestellt und kommuniziert werden, desto größer ist die Chance einer breiten Partizipation.

Breite Bürgerbeteiligung mit Einbeziehung wichtiger Akteure war dem Stadtrat daher ein wichtiges Anliegen.

„Gemeinsam.gestalten“ wurde als Motto für den Stadtentwicklungsprozess gewählt. Entsprechend erfolgte die Erarbeitung des Stadtentwicklungskonzeptes über den gesamten Zeitraum in einem offenen und breit angelegten Beteiligungsprozess mit Bürgerversammlungen, Haushaltsbefragung, Workshops, Arbeitskreisen und Expertengesprächen.

Den Auftakt bildete eine halbtägige Veranstaltung im Rahmen einer Bürgerversammlung. Hier konnten die Bürger ihre eigenen Vorstellungen und Ideen äußern und gleich-

zeitig die 13 Mitglieder der Lenkungsgruppe wählen, die neben den politischen Vertretern (Bürgermeister und Vertreter der Stadtratsfraktionen) in ihrer Zusammensetzung ein breites gesellschaftliches Spektrum abdecken sollten. Insgesamt gingen in der ersten Runde 300 Vorschläge ein. Haushaltsbefragung, Datenerhebungen, Bestandsaufnahmen und Analysen durch die Fachplaner sowie zahlreiche Begleitveranstaltungen (durchschnittlich 50 Besucher) stimmten die Bürger in der ersten Runde auf das Thema ein.

In der zweiten Runde konnten die Bürger in einer Zukunftskonferenz zu Verkehr, Stadtgestalt, Energie, Wirtschaft und Landschaft ihre Zielvorstellungen konkret einbringen und in anschließenden Workshops weiter definieren.

In der dritten Runde, beginnend mit einer weiteren Bürgerversammlung zu Zwischenergebnissen, stand die Arbeit an einem Diskussionspapier im Vordergrund. Texte und Pläne hierzu lagen für die Bürger einen Monat lang zur Bewertung und Kommentierung im „Gestaltungsspielraum“ aus, einem von der Stadt angemieteten Kommunikationsraum in der Innenstadt.



Workshop Energie



Bürgerversammlung



Stadtrundgang Innenstadt



Gestaltungsspielraum „gemeinsam.gestalten“ in der Lindenstraße

Vor der Beschlussfassung des Stadtrates wurde das integrierte Stadtentwicklungskonzept den Bürgern in einer vierten Bürgerversammlung vorgestellt. Dabei konnten die Bürger ihr Votum für die Priorität der Themen und Maßnahmen abgeben, die für sie vorrangig sind.

Während der gesamten Dauer informierten regionale und überregionale Medien, das Stadtjournal und ein Newsletter der Stadt die Öffentlichkeit über den jeweiligen Stand der Arbeit. Eine für den Prozess eingerichtete Facebookseite wurde ebenso wie die städtische Homepage regelmäßig bedient.

Ablauf und Termine der Bürgerbeteiligung:

- Bürgerversammlungen
  - Auftakt 18.03.2011
  - Zukunftskonferenz 24.09.2011
  - Zwischenergebnisse 01.12.2011
  - Ausstellung Diskussionspapier 13.06.-01.07.2012
  - Vorstellung 05.10.2012
- Arbeitskreis Städtebau
  - Stadtrundgang Innenstadt 24.09.2011

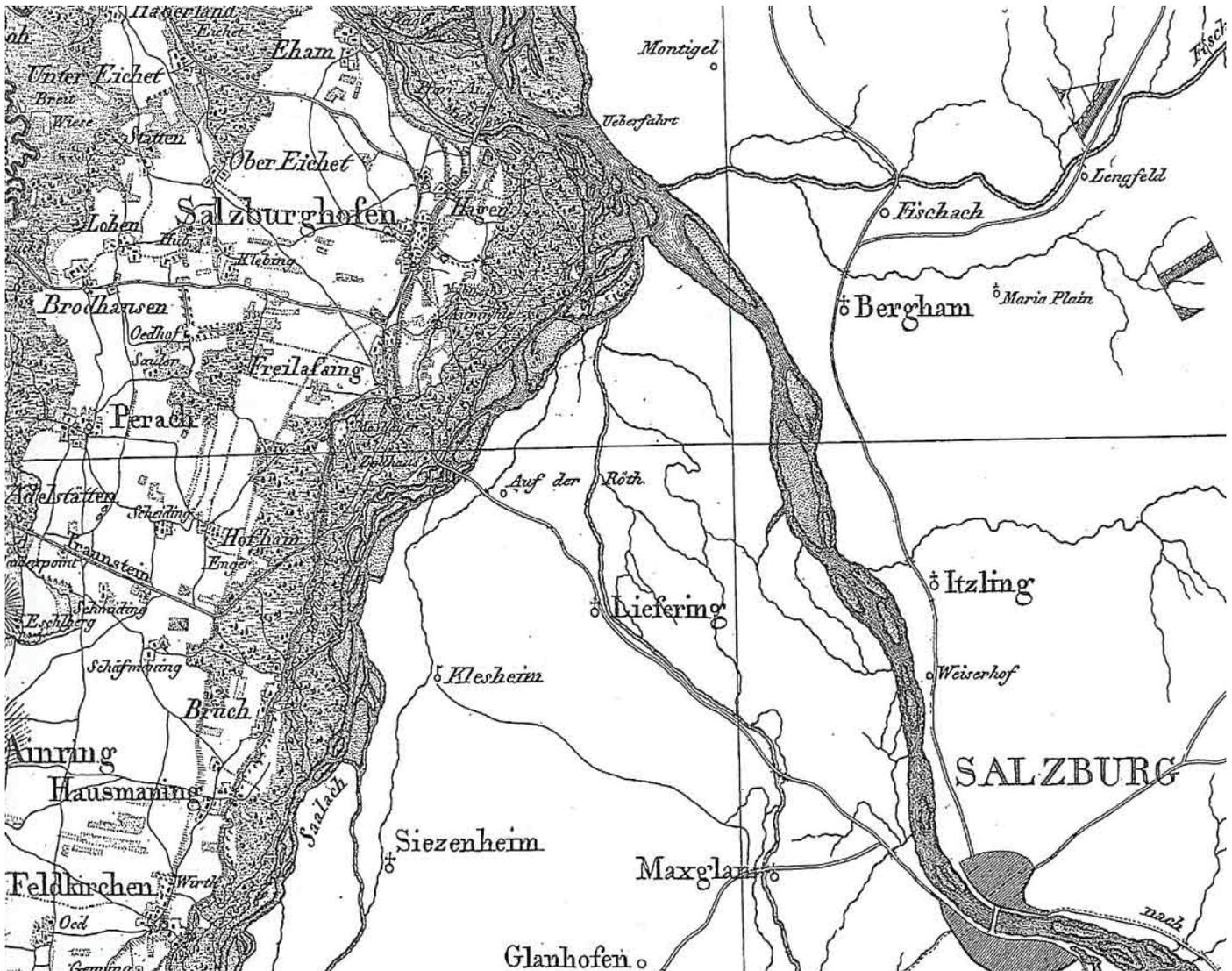
- Innenstadt (1) 17.04.2012
- Innenstadt (2) 11.05.2012
- Arbeitskreis Wirtschaft
  - Bürger 24.09.2011
  - Expertengruppe 24.10.2011
  - Bürger 08.11.2011
  - Expertengruppe 14.11.2011
  - Expertengruppe 26.04.2012
  - Expertengruppe 07.05.2012
- Arbeitskreis Verkehr
  - Probleme-Chancen-Ziele 24.09.2011
  - Individualverkehr 10.11.2011
  - ÖPNV 14.03.2012
  - Münchener Straße 12.04.2012
- Arbeitskreis Energie
  - Workshop 24.09.2011
  - Workshop 07.11.2011
  - Workshop 17.02.2012
  - Workshop 02.05.2012
- Arbeitskreis Landschaft
  - Radtour Werte-Mängel-Ziele 24.09.2011



## 1.0 STÄDTEBAU

1.1 Entwicklungsstand und Zielsetzungen	16
1.1.1 Historische Entwicklung	16
1.1.2 Flächennutzungsplanung	20
1.1.3 Bebauungsplanung	21
1.1.4 Übergeordnete Planungen	22
1.1.5 Themen der Bürger	26
1.2 Bestand	28
1.2.1 Baustruktur	28
1.2.2 Wohnen	30
1.2.3 Wohnen+Wohnumfeld	32
1.2.4 Gewerbe	34
1.2.5 Öffentliche Einrichtungen	36
1.3 Stärken und Potenziale	38
1.3.1 Erschließung	38
1.3.2 Landschaftsraum	39
1.3.3 Historische Bausubstanz	40
1.3.4 Sonnenfeld	42
1.3.5 Montagehalle Lokwelt	43
1.4 Handlungsspielraum und Oberziele	44
1.4.1 Flächenpotenzial und Handlungsspielraum	44
1.4.1.1 Fluglärm	46
1.4.1.2 Barrieren	48
1.4.2 Identität und Profilierung	49
1.4.3 Wohnraumentwicklung	50
1.4.4 Oberziele	54
1.5 Innenstadt	56
1.6 Bahnareal	68
1.7 Integriertes Konzept	76
1.8 Handlungsfelder / Maßnahmen / Beschluss	83
1.9 Statements Lenkungsgruppenmitglieder	88

## 1.1 Entwicklungsstand und Zielsetzungen



Quelle: Topographischer Atlas Bayern 1826

### 1.1.1 Historische Entwicklung

#### Landschaftsraum

Das Gebiet um Freilassing erhielt seine Prägung während der Eiszeit, in der die Saalach- und Salzachgletscher die Landschaft formten und dabei eine Schotterterrasse auf etwa 420 m Höhe über N.N. bildeten. Wenngleich der Wald inzwischen zugunsten landwirtschaftlicher Nutzung zurückgedrängt wurde, erinnern heute noch die Waldzonen an die ehemals ausgedehnten Auwälder, die sich nachfolgend in den Flußniederungen gebildet hatten.

#### Keimzelle Salzburghofen

Die erste Erwähnung von Freilassing erfolgte zwischen 1125 und 1147 als „frilaz“. Als eigentliche Keimzelle der Besiedelung gilt jedoch Salzburghofen, das erstmals urkundlich im Jahr 885 erwähnt wird und dann mittels Schenkung

908 in das Eigentum der Salzburger Kirche übergang. Vom Ende des 13. bis Anfang des 17. Jahrhunderts hatte Salzburghofen den Status einer Hofmark, eines fest umrissenen Gebietes mit einheitlich erzbischöflichen Untertanen.

#### Grenzziehung 1816

Die Zugehörigkeit zu Bayern ab 1810 und nachfolgende Grenzziehung bilden eine erste Zäsur in der Geschichte von Ort und Region: Saalach und Salzach werden zur Trennlinie zwischen Bayern und Österreich, Freilassing wird Grenzort mit Zollstation an der äußersten südöstlichen Grenze des Königreichs.

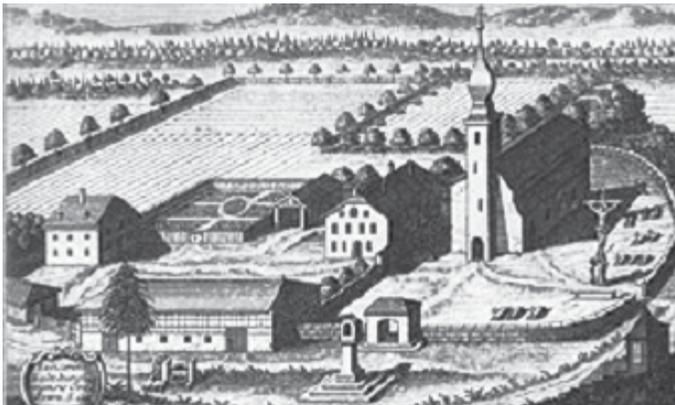
#### Bahnlinie München Salzburg 1860

Zu einer zweiten Zäsur führte die Errichtung der Bahnlinie München-Salzburg im Jahr 1860 mit der Folge, daß die Bahn zum größten Arbeitgeber wurde.



Salzburghofen Urkataster 1820

(Quelle jeweils: K. Enzinger Freilassing-Geschichte einer jungen Stadt)



Kirche mit Pfarrhof Salzburghofen, 1731

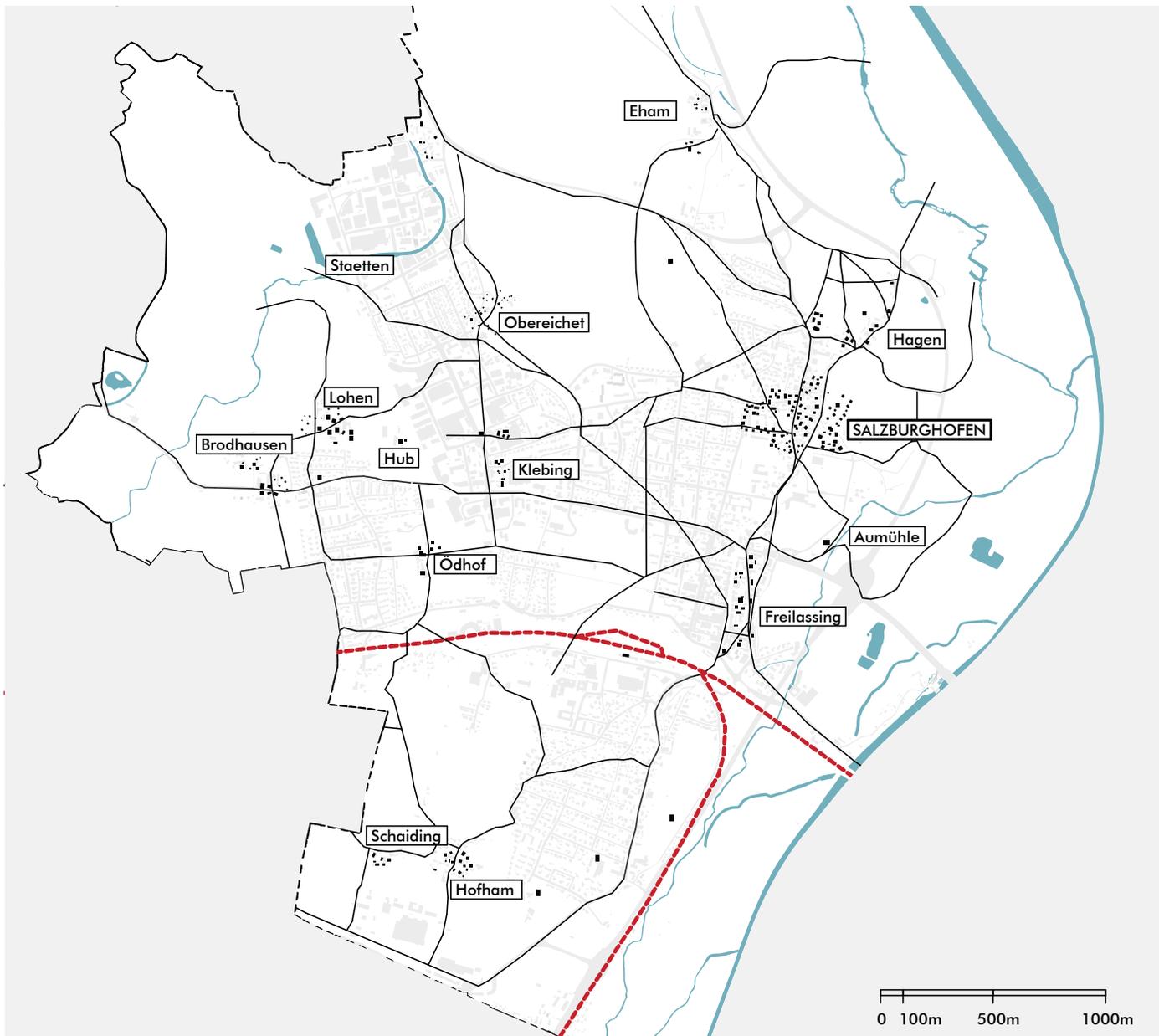


Salzburghofen, Zeichnung ca. 1940

### Urkataster 1820

Das Urkataster von 1820 zeigt die weit ausgedehnte Auenlandschaft von Saalach und Salzach sowie die westlich davon liegenden Siedlungsteile mit Salzburghofen und Freilassing vor den anderen Orten, die in der Gemeinde Salzburghofen zusammengefaßt wurden: Aumühle, Brodhäuser, Eham, Hagen, Hofham, Hub, Klebing, Lohen, Obereichet, Oedhof, Sailen, Schaiding, Stetten und Untereichet.

Im Plan nach 1860 taucht bereits die Bahnlinie München - Salzburg und Freilassing - Bad Reichenhall (errichtet 1866) auf, allerdings Richtung Bad Reichenhall noch in der ursprünglichen Trasse entlang der späteren B20.



Siedlungsstruktur und Wege 1860/2011 (Quelle:Arc)

### Namensänderung 1923

Grenzziehung und Bahnbau rückten Ende des 19. Jhdts. den bislang unbekanntem Ortsteil Freilassing in den Focus der weiteren Entwicklung, sodass der kleine Ortsteil das historisch gewachsene Salzburghofen überflügelte und die Bürgerschaft für einen Namenswechsel stimmte, dem im Jahr 1923 stattgegeben wurde. Zu diesem Zeitpunkt zählte Freilassing ca. 3.700 Einwohner.

Ein Vergleich der ehemaligen Siedlungsstruktur mit der heutigen zeigt noch deutlich die ehemaligen Dörfer und Weiler (Brodhausen, Lehen, Staetten, Hub, Obereichet, Klebing, Ödhof im Westen, Schaiding, Hofham im Süden, Eham im Norden oder Hagen und Aumühle im Osten) wie auch einige wesentliche alte Wegeverbindungen, die noch heute erhalten sind (siehe Abb.oben).

## Zerstörungen 1944 und 1945

Im zweiten Weltkrieg wurden In Freilassing Züge und Eisenbahnanlagen zum bevorzugten Angriffsziel, als der Obersalzberg in Berchtesgaden zum zweiten Regierungssitz wurde und zunehmend Regierungssonderzüge von Freilassing aus organisiert wurden.

Das Ausmaß der Zerstörung zeigt eine Luftaufnahme vom 29.04.1945, vier Tage nach dem alliierten Bombenangriff. Damals wurde der Wiederaufbau des Bahnhofs auf der Nordseite der Bahnanlage, also auf Seite der Innenstadt, beantragt. Der Antrag wurde von der Bahn abgelehnt, so daß 1953 der Bahnhof an alter Stelle durch einen Neubau ersetzt wurde.



Grenzöffnung 1998 (Quelle: Archiv Stadt Freilassing)

## Nachkriegszeit und Grenzöffnung 1998

Grenzstation und Schlagbaum existierten zwischen Bayern und Österreich von 1945 bis 1998 - insgesamt dauerte es also 53 Jahre seit Kriegsende, bis die Grenzkontrollen aufgehoben wurden.

Jetzt, 14 Jahre später, ist die Grenzöffnung gelebte Realität: 4000 bayerische Bürger arbeiten in Salzburg, 2000 Salzburger arbeiten auf der bayerischen Seite, 12,5 % der Einwohner Freilassings sind Salzburger.

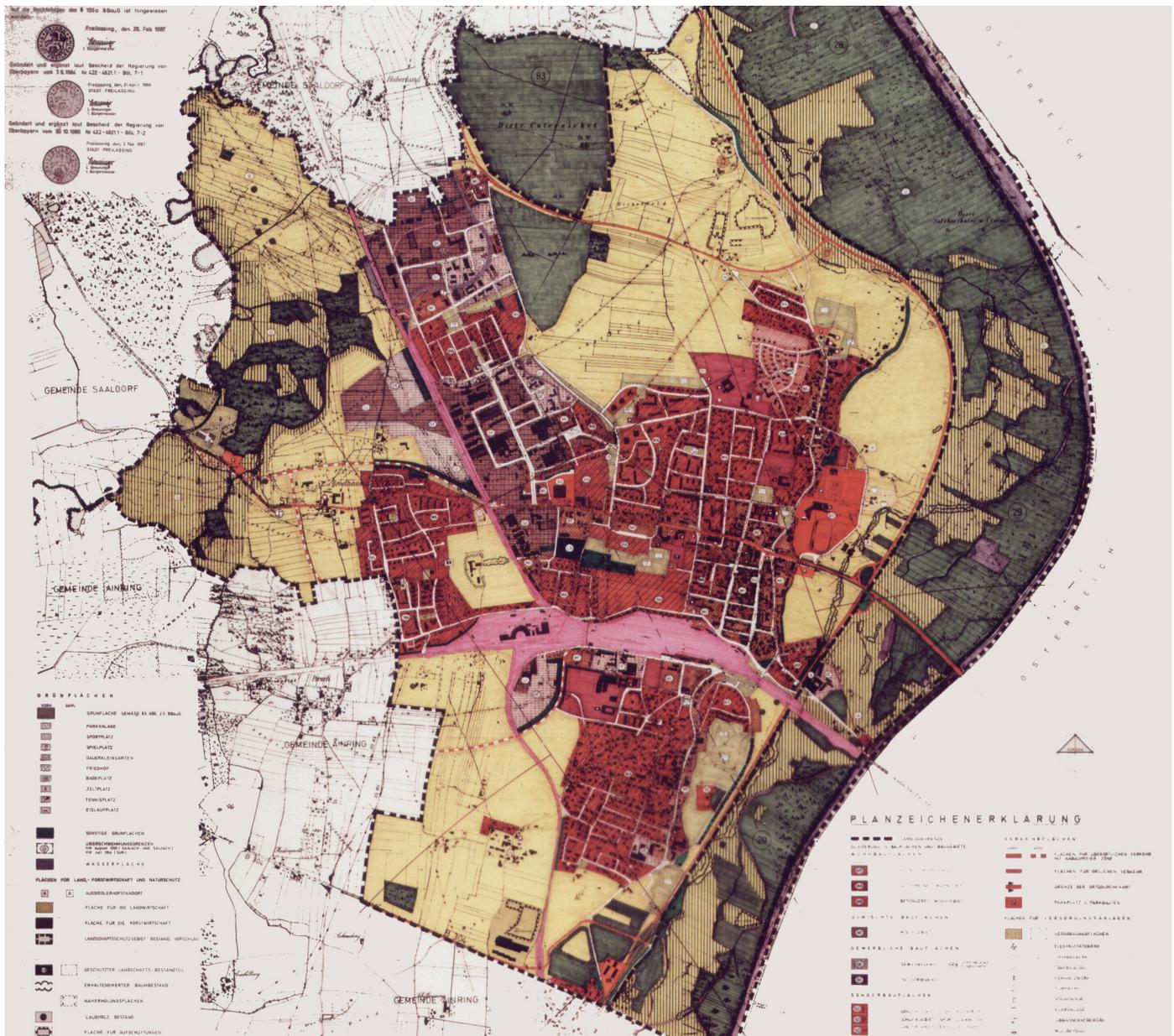
Seit der Einführung des Euro, dem Bau des Europarks und der Verteuerung der deutschen Spritpreise hat Freilassings Bedeutung als Einkaufsstadt für die Bewohner Salzburgs gelitten. Trotz einiger positiver Zahlen nimmt die Einkaufszentralität - auch aufgrund der Sogwirkung der Einkaufsmöglichkeiten rund um Salzburg - spürbar ab.

### Agenda Prozeß

Der Ende der 1990er Jahre begonnene Agenda-Prozeß hat in Freilassing einige Anstöße für eine zukunftsgerichtete Stadtentwicklung gegeben, In der Umsetzung zwischen den beteiligten Akteuren aus der Bürgerschaft und der Stadt ist sie aber dann verharret.



Luftaufnahme Innenstadt und Bahngelände nach dem alliierten Bombenangriff am 25.04.1945 (Quelle:K.Enzinger a.a.O.)



gültiger Flächennutzungsplan Stand: 25.03.1987 (Quelle: Stadtbauamt Freilassing)

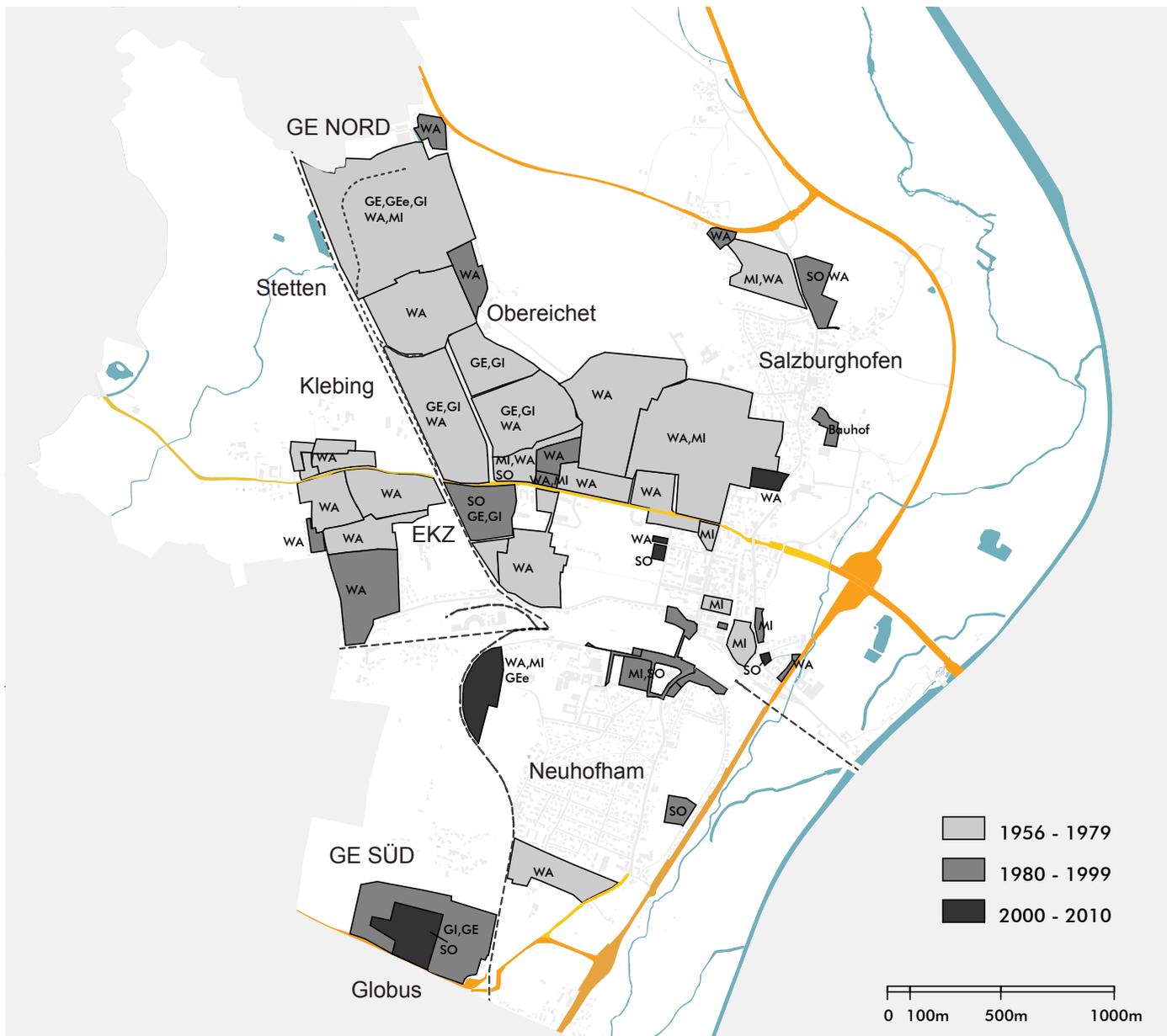
### 1.1.2. Flächennutzungsplanung

Der Flächennutzungsplan mit eingearbeitetem Landschaftsplan stellt die Art der Bodennutzung nach der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung in den Grundzügen für einen Zeitraum von 10 bis 15 Jahren dar.

Nachdem die derzeit gültige Fassung aus der Zeit zwischen 1976 und 1986 (letzter Stand März 1987) stammt, ist nach mehr als 25 Jahren eine Überprüfung, Überarbeitung und Neufassung mehr als überfällig.

Deutlich sichtbar sind das Auenband des Saalachtals mit der parallel verlaufenden Erschließung der B20 im Osten, die den Siedlungskörper umgebenden landwirtschaftlichen Flächen sowie das kreuzartig geformte Band der Eisenbahntrasse mit einem erheblichen Flächenanteil inmitten des Kerngebietes der Stadt.

Durchgängige öffentliche Grünzäsuren im insgesamt kompakten Siedlungskörper fehlen, nur vereinzelt gibt es einige größere Freiflächen.



Bestand Bebauungsplanung (Quelle: Arc)

### 1.1.3. Bebauungsplanung

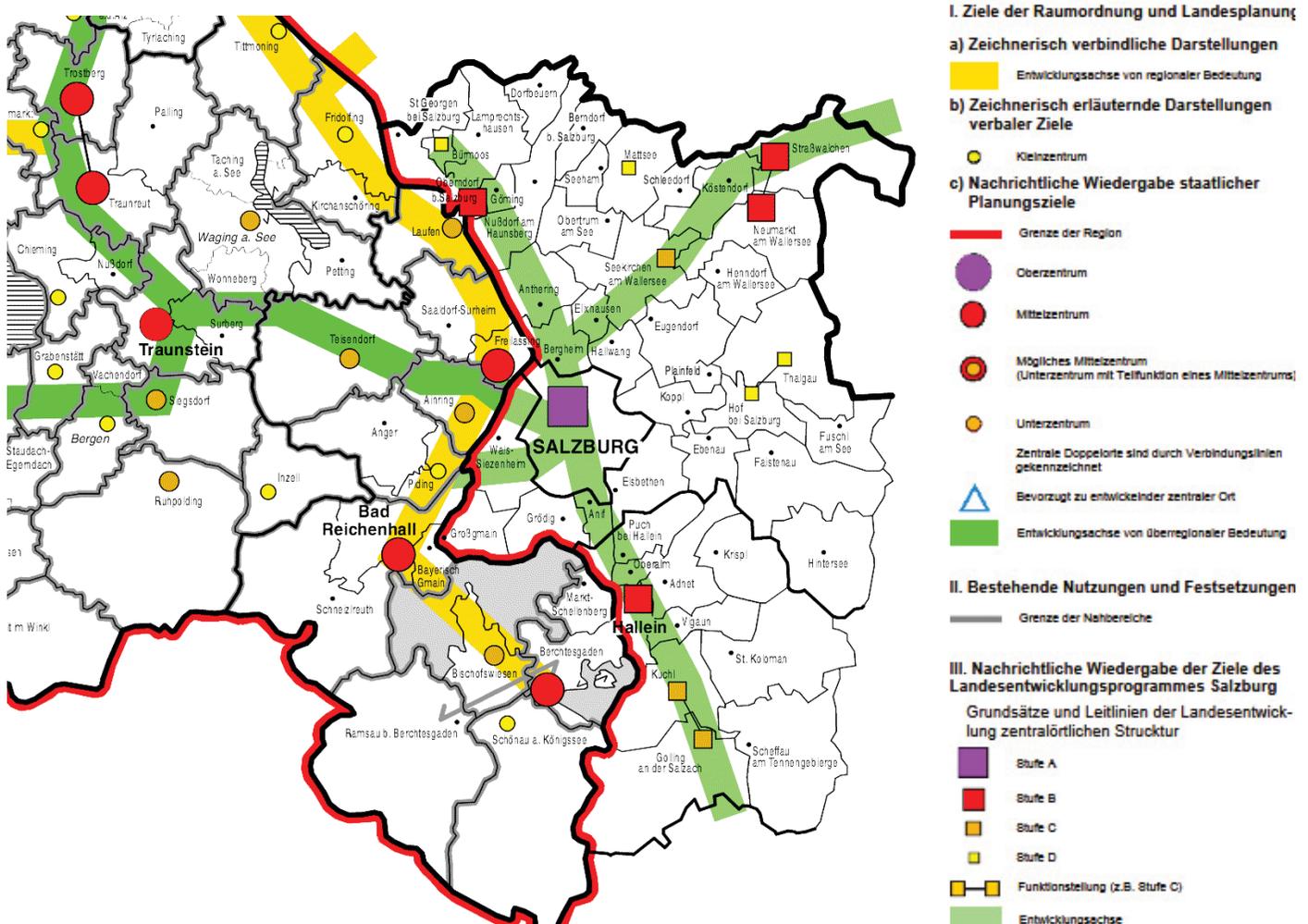
Die Übersichtskarte zeigt die bauliche Entwicklung nach 1955 bis in die Gegenwart in drei Zeitstufen auf: 1956-79 (hell-), 1980-99 (mittel-) und 2000-10 (dunkelgrau).

- Der erste Zeitraum ist geprägt von der Aufnahme zahlreicher Heimatvertriebener, der Gründung vieler neuer Betriebe mit entsprechender Ausweisung ausgedehnter Bauflächen für Wohn- und Gewerbegebiete nördlich / nordwestlich der Münchener Straße (Mitterfeld, Klebing, Stetten). Damals störte die benachbarte Lage von Wohn- und Arbeitsstätten weniger als heute, wo LKW-Verkehr, Lärm und Emissionen insbesondere in den Industriege-

bieten zu Problemen führen.

- Die nächsten 20 Jahre sind gefolgt von Wohnentwicklungen geringeren Umfangs, z.B. in Brodhäusern, der Ausweisung eines Einkaufszentrums im Westen an der Münchener Straße und dem neuen Gewerbegebiet Süd.
- Innerhalb der letzten 10 Jahre bis 2010 wurden nurnmehr Flächenarrondierungen vorgenommen, bzw. im Gewerbegebiet Süd - nach langen Diskussionen - ein Globus Markt ermöglicht.

Die Flächenausweisungen erfolgten jeweils nach Flächenverfügbarkeit, entsprechend fehlt der Eindruck einer organisch gewachsenen Stadt.



Regionalplan Region 18

### 1.1.4. Übergeordnete Planungen

#### Regionalplan

Als Mittelzentrum in der Region 18 - an der Entwicklungsachse von Markt/Burghausen über Laufen bis Berchtesgaden (im Zuge der B 20) - soll die Stadt Freilassing durch den weiteren Ausbau der zentralörtlichen Ausstattung und durch Verbesserung des Arbeitsplatzangebotes gestärkt und in ihrer Wohnfunktion weiter ausgebaut werden:

*„Das Mittelzentrum soll in die Lage versetzt werden, zentrale Funktionen für den Stadt- und Umlandbereich Salzburg zu übernehmen. Neben der Ergänzung und Stärkung der zentralörtlichen Einrichtungen soll das Dienstleistungsangebot breiter gefächert und höher qualifiziert werden. Die Zahl der Arbeitsplätze soll insgesamt erweitert und ergänzt werden.“*

*„Städtebauliche und funktionale Mängel sollen behoben und innerstädtische Verkehrsdefizite beseitigt werden.“*

Aufgrund ihrer besonderen Lage im grenzüberschreitenden Verdichtungskern des Stadt- und Umlandbereiches von Salzburg definiert der Regionalplan für die Stadt Freilassing die Übernahme von besonderen zentralen Aufgaben zur Versorgung der Kernregion Salzburg.

Neben Burghausen/Traunstein - ist in Freilassing die Errichtung einer Fachhochschule angestrebt:

*„Das Mittelzentrum Freilassing verfügt aufgrund der guten Verkehrsanbindung und durch seine Lage am Kern des Wirtschaftsraumes Salzburg über gute Standortvoraussetzungen für die weitere Entwicklung.“*

*Das Mittelzentrum kann künftig verstärkt seine Brückenfunktion zum Wirtschaftsraum Salzburg ausüben. Erforderlich ist in diesem Zusammenhang der Verkehrs-*



EuRegio-Gebiet Salzburg - Berchtesgadener Land - Traunstein

*ausbau zum Oberzentrum Salzburg im Bereich des Individualverkehrs und des öffentlichen Personennahverkehrs (Schiene und Bus).*

*Dazu ist neben der Bereitstellung geeigneter Entwicklungsflächen die Ergänzung und Stärkung der zentralörtlichen Einrichtungen und Höherqualifizierung des Dienstleistungsangebotes erforderlich.*

*Eine entsprechende Bedeutung wird Freilassing auch im Rahmen der EuRegio Salzburg zufallen.*

### EuRegio

Freilassing gehört zur EuRegio Salzburg - Berchtesgadener Land - Traunstein, die 1995 als freiwilliger Zusammenschluß von 97 Gemeinden und 2 Landkreisen mit einer Gesamtfläche von 9.530 km<sup>2</sup> und gesamt ca. 805 Tsd. Einwohnern gegründet wurde.

Ihre Aktivitäten orientieren sich an 4 Leitvorstellungen:

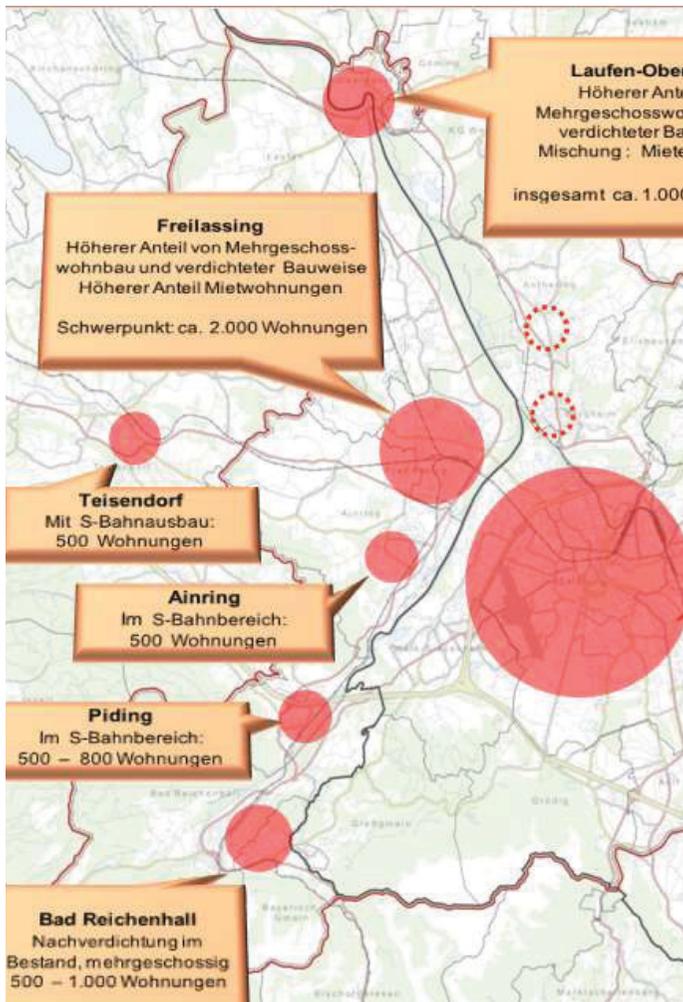
- Umsetzung des Europagedankens auf regionaler Ebene
- Entwicklung als Arbeits- / Lebensraum für die Bewohner
- Ausbau im Wettbewerb der Wirtschaftsräume
- Entwicklung der Umwelt- und Lebensqualität

In der Erkenntnis, daß für einen gemeinsamen Wirtschaftsraum ein gemeinsames Bewusstsein und ein Regionalprofil wichtige Bausteine sind, fördert, unterstützt und koordiniert die EuRegio die grenzüberschreitende Zusammenarbeit ihrer Mitglieder.

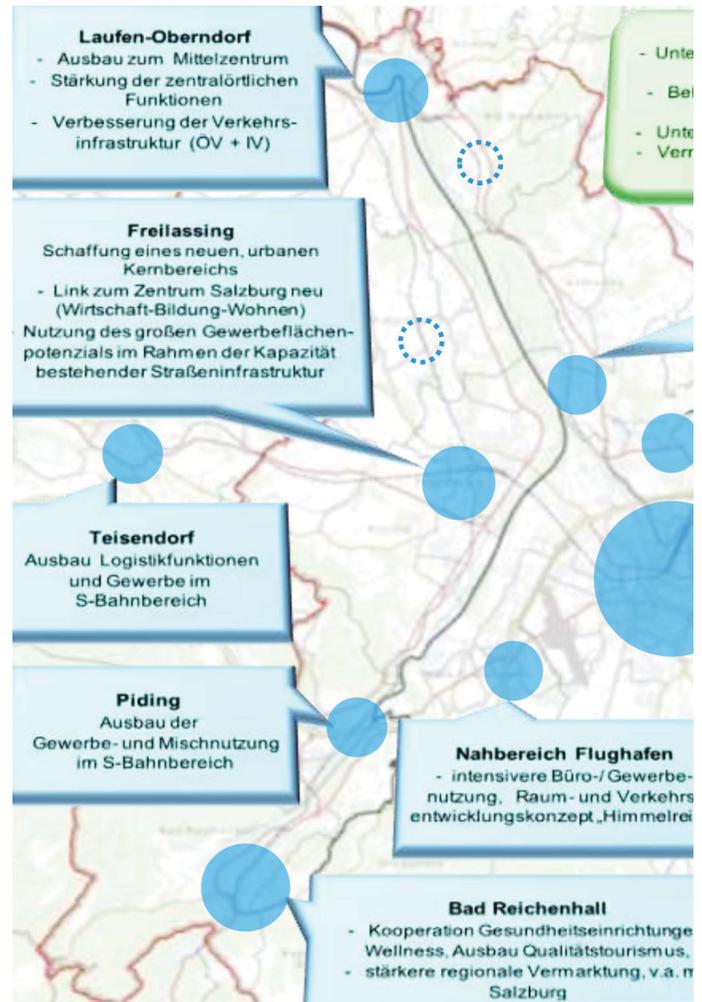
Im Entwicklungskonzept von 2001 wird der zentrale Siedlungskern Salzburg als Kooperationsraum erster Ordnung definiert.

Für ihn werden 4 Schlüsselprojekte vorgeschlagen:

- S1: Rahmenplan für den grenzüberschreitenden Korridor im zentralen Siedlungskern



Masterplan Salzburg 2010 / Wohnschwerpunkte Kernregion



Masterplan Salzburg 2010 / Wirtschaftsschwerpunkte Kernregion

- S2: Regionalplanung NEU bzw. Regionalentwicklung im Salzburger Zentralraum
- S3: Konzeption zur Steuerung einer nachhaltigen Gewerbegebietsentwicklung in der EuRegio
- N4: Erweiterung des Grüngürtels des RVS durch landschaftliche Vorbehaltsgebiete im angrenzenden Bayern

Die unterschiedlichen rechtlichen und administrativen Rahmenbedingungen, verbunden mit einer zunehmenden Verflechtung des Lebensalltags beidseits der Grenze, erfordern weitere Anstrengungen hinsichtlich einer grenzüberschreitenden Konzeption und Zusammenarbeit.

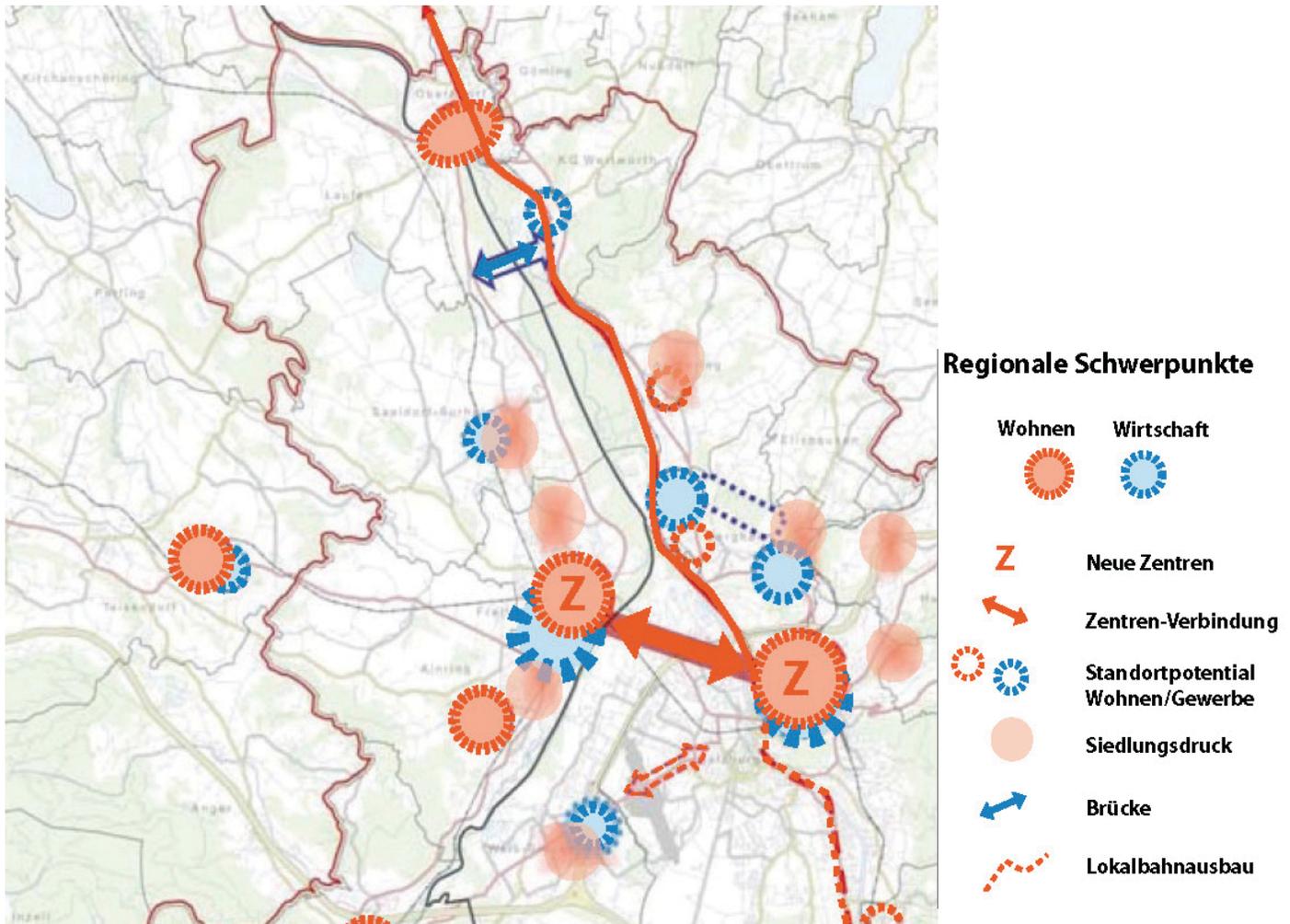
### Masterplan Salzburg

Um das weitere Zusammenwachsen an der Bayerisch-Österreichischen Grenze zu fördern, wurde im Frühjahr 2009 mit der Erstellung eines Masterplans für die Kernregion Salzburg begonnen.

Auftraggeber waren:

- \* Land Salzburg
- \* Bayer. Staatsministerium für Wirtschaft
- \* EuRegio Salzburg-Berchtesgad.Land-Traunstein
- \* Stadt Salzburg
- \* Landkreise Berchtesgadener Land und Traunstein
- \* Regionalverband Salzburg Stadt/Umlandgemeinden
- \* Regierung v.Oberbayern (Regionsbeauftragter)

Das Ergebnis wurde in Form des 2. Entwurfs am 21.10.2010 öffentlich vorgestellt.



Masterplan Salzburg 2010

Als Interreg IV A Projekt greift der Plan vier offene Schlüsselthemen des EuRegio-Entwicklungskonzepts auf. In den Bereichen Verkehr, Wirtschaft, Freiraum und Wohnen wurden Projekte und Maßnahmen für eine gemeinsame Entwicklung des Raumes erarbeitet. Als informelles Planinstrument ist der Masterplan kein verbindliches Rechtsinstrument und bedarf damit der politischen Zustimmung beidseits der Grenzen.

Für die Bereiche Wohnen, Wirtschaft, Verkehr und Freiraum sind in den nächsten 20 Jahren jene Maßnahmen dargestellt, die eine nachhaltige Entwicklung und das Zusammenwachsen des grenzüberschreitenden Ballungsraums bewirken sollen (Motto: „Vom Halbkreis zum Vollkreis“).

Wesentliche neue Inhalte des Masterplans in der überarbeiteten 2. Entwurfsfassung vom 03.11.2010 - bezogen auf Freilassing - sind:

- Zentrenbildung am Standort Bahnhof Freilassing
  - Neugestaltung des Bahnhofs und neue urbane Qualität in zentraler Lage (Projekt Urbanes Wohnen),
  - Mischung aus Büro, Bildungs- und Forschungseinrichtungen, Wohnen und innerstädtischen Einkaufsmöglichkeiten
- Stadt Freilassing als regionaler Wohnschwerpunkt
  - höherer Anteil an Mehrgeschoß-, und Mietwohnungsbau
  - verdichtete Bauweise
  - Nachverdichtung und Schließung von Baulücken
- Stadt Freilassing als regionaler Wirtschaftsschwerpunkt
  - Industrie- und Wirtschaftsstandort Freilassing
  - Stärkung der Infrastruktur- und Flächenentwicklung im Bereich Salzburg-Freilassing-Bergheim
  - Schaffung von neuen Flächen in guter Erreichbarkeit
  - Nutzung des großen Gewerbeflächenpotentials

<b>Leithemen</b>	<b>12</b>
Identität von Freilassing	1
Wo ist das Zentrum von Freilassing	1
Alleinstellungsmerkmal Eisenbahn thematisieren	2
Partnerschaftliche Aktionen mit anderen Städten	1
Grenz- und Länderübergreifende Stadtentwicklung	2
Demographischer Wandel	1
Leerständemanagement	1
Zukunftsfähige Investitionen f. städtische Einrichtungen (Stadtwerke, Kläranlage, Rathaus, Bauhof)	1
Verbesserung der technischen Infrastruktur	1
keine Privatisierung kommunaler Versorgungseinrichtungen	1
<b>Allgemeine Themen</b>	
belebte Innenstadt	1
optische Aufwertung durch Mut zu moderneren Gebäuden	1
Neugestaltung Entrée FuZo	1
Eisenbahnerstadt zum Thema machen in der Gestaltung	1
Erhalt der zum Teil dörflichen Struktur der Stadt	1
Attraktivierung Münchnerstr. Lindenstr. Bräuhausstr.	1
Salzburg Platz herrichten	1
keine Siedlungsentwicklung unterhalb der Hangleiten	1
Wirtschaftsstandort Flächen	1
Brennpunkt Freilassing Nord mehr einbinden und weiter dichte Bebauung vermeiden	1
Stärkung der Aufenthaltsqualität der Lindenstraße	1
Panorama-Turmcafé	1
Musterprojekt Nachbarschaften	1
Leerstandsmanagement in der Lindenstraße	1
Stellplätze in der Lindenstraße	1
<b>Bürgerhaus</b>	
Stadthalle/Montagehalle	9
Stadthalle als Forum für Veranstaltungen & Kultur	2
Stadthalle am Sonnenfeld	1
Montagehalle als Stadthalle mit interkommunalem Betreiber	1
Montagehalle (Idee: Kulturverein Freilassing) z.B. Kooperation m. Ainring	1
Nutzung d. ehem. Bundesbahn-Betriebsstätten: Stadthalle/Bürgerhaus	1
Sanierung Montagehalle	1
Ausbau des Bestehenden Rathhaussaals zu einem größeren `Stadtsaal`	1

### 1.1.5 Themen der Bürger

Noch vor Beginn der Bestandsaufnahme durch die einzelnen Fachbüros hatten die Bürger auf der Auftaktveranstaltung Gelegenheit, ihre eigenen Ziele und Wünsche, auch ihre Kritik zu formulieren.

Alle Beiträge - auch die im Anschluß per mail oder Post eingegangenen Ideen und Äußerungen wurden gesammelt und in die weitere Bearbeitung einbezogen.

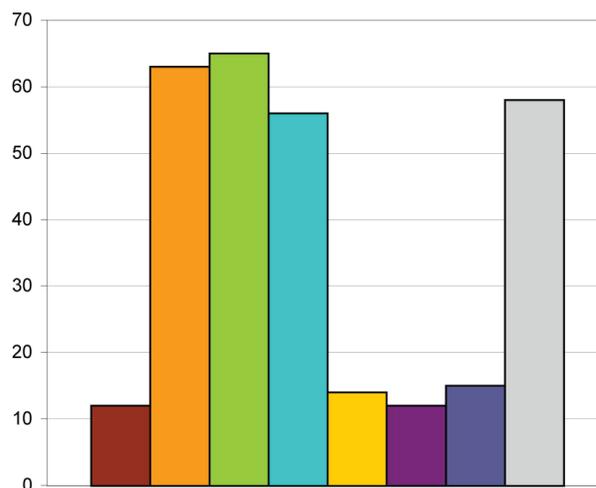
Die Bürgerstimmen galten sowohl übergeordneten Leit-

themen, wie beispielsweise der Identität der Stadt, einer grenz- und länderübergreifenden Stadtentwicklung, Folgen des demografischen Wandels, als auch Schwerpunktthemen, wie Innenstadt/Fußgängerzone, Bahnhofsbereich, Sonnenfeld oder Salzburghofen.

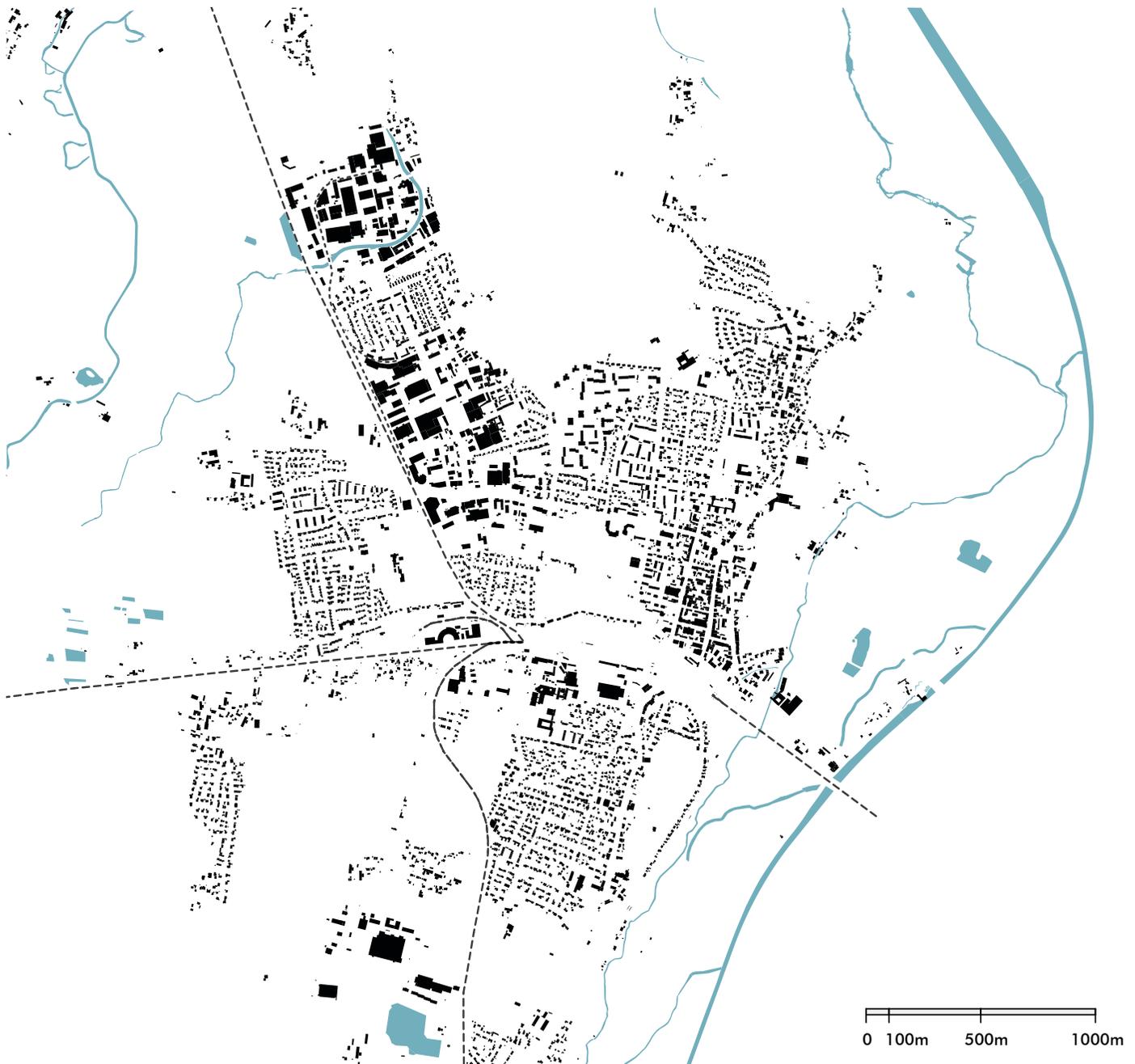
Die Aufwertung der Fußgängerzone zum qualitätsvollen Aufenthaltsbereich, die Verbesserung des Bahnumfeldes und die Sanierung und Umnutzung der Montagehalle am Loksuppen zu einem Veranstaltungs- und Kulturbereich gehörten zu den am häufigsten geäußerten Wünschen.

<b>Salzburghofen</b>	
Dorfplatz Salzburghofen (Gestaltung durch Vereine?)	1
Dorfplatz Salzburghofen mit Stadt-Linde	1
Festplatz Salzburghofen	1
<b>FuZo</b>	
Aufwertung FuZo	5
FuZo wirklich autofrei	1
Temporäre FuZo Überdachung	1
wirkliche FuZo attraktiv, direkte Verbindung zum Bahnhof	2
FuZo Aufenthaltsqualität, Freiluft-Einkaufszentrum	
zweite Uhrensäule schaffen	1
Spielbereich für Kinder	1
Parkplätze am Anfang und Ende sowie in der Lindenstraße	1
Lichtkonzept	1
<b>Sonnenfeld</b>	
Sonnenfeld als Begegnungsstätte	1
Wohnen im Sonnenfeld	1
Mehrgenerationenhaus am Sonnenfeld/Fürstenweg	1
Nachverdichtung Sonnenfeld	2
Stadtpark am Sonnenfeld	2
Vorbehaltsflächen am Sonnenfeld für Gemeindebedarf (Verwaltungseinheiten)	1
Sonnenfeld Bebauung mit Musterhäusern, Plätzen statt Straßenratser	1
<b>Alpine Gelände</b>	
<b>Bahnhof</b>	
Visionen für den Bahnhof	1
Verbesserung Bahnhofsumfeld	3
Einhausung Bahnhof	1
Durchlässigkeit Bahnhof	1
leistungsfähiges P&R am Bahnhof	1
Bahnhof Kinder-,Senioren- und Behindertengerecht	1
Integration S-Bahn und Bahnhof	1
Sinnvolle Nutzung Raueheggerglände	1
Verlegung Festplatz zum Lokschuppen	1
Anbindung Bahnhof - Lokschuppen verbessern	1

- Planen für die Zukunft
- Städtebau
- Freiraum und Landschaft
- Verkehr
- Energie
- Wirtschaft
- Wohnen
- Allgemeines



## 1.2 Bestand



Schwarzplan (Quelle: Arc)

### 1.2.1 Baustruktur

Der Schwarzplan mit Darstellung der Baustruktur der Haupt- und Nebengebäude zeigt ein schwach zusammenhängendes Siedlungsgefüge mit wenigen Ausläufern in die freie Landschaft. Auffällig ist ein flächiges Wachstum ohne erkennbare Grünzäsuren, womit auch die geringe Ablesbarkeit einzelner Viertel einhergeht.

Die ehemaligen Keimzellen der Besiedlung (Salzburghofen, Freilassing) sind kaum mehr identifizierbar, mit

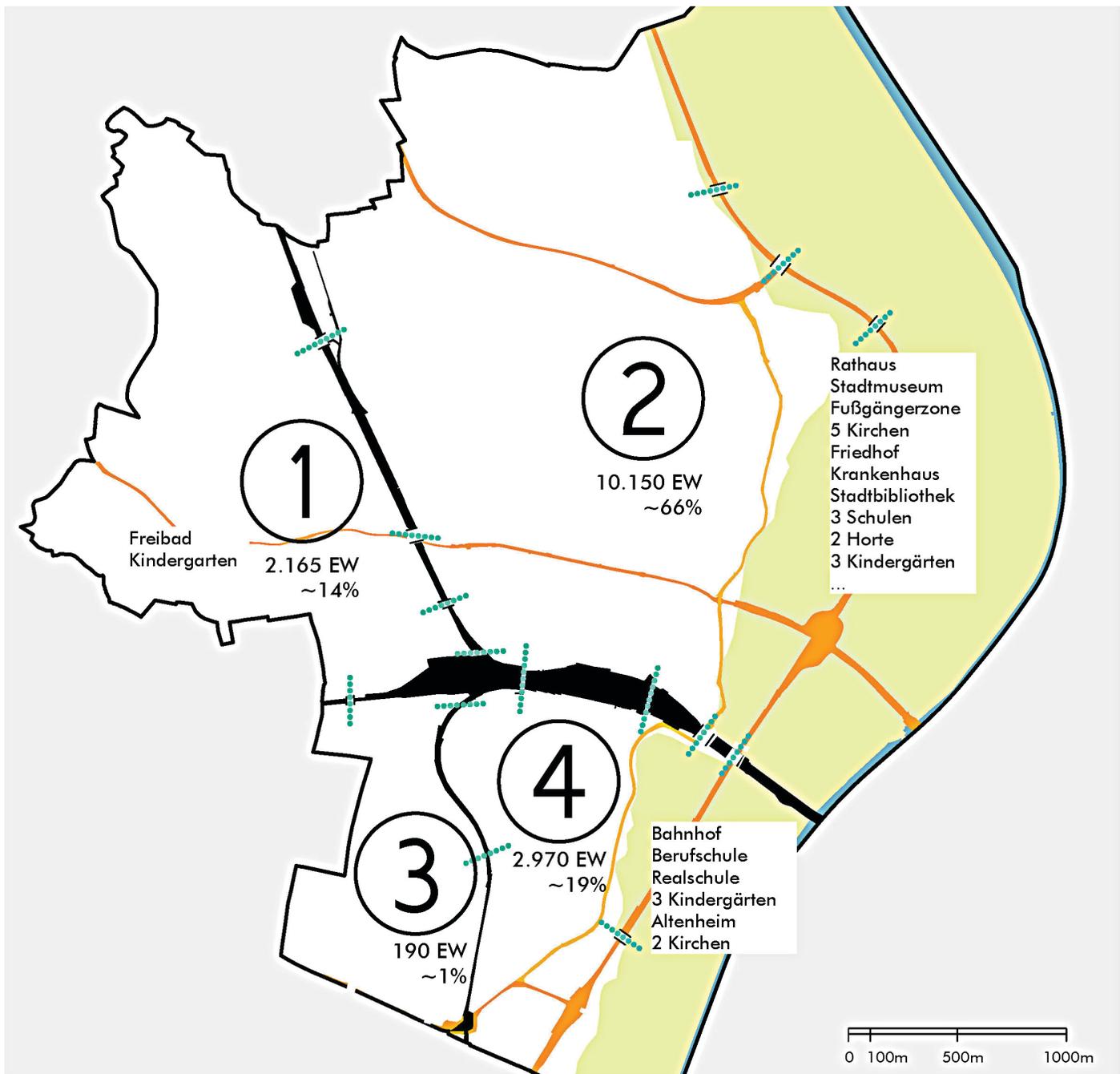
Ausnahme der dörflichen Reste von Eham, Hofham und Lohen. Dafür fallen die flächigen Bauten von Industrie und Gewerbe im Nordwesten ins Auge.

Nach Norden formt die Bebauung einen zur Landschaft klar definierten kreisförmigen Ortsrand, wogegen die südwestliche Seite heterogen ohne prägende Ausformung in die Landschaft übergeht.

Das Band der B20 trennt die Besiedlung von der Saalach mit der begleitenden Auenzone und beeinträchtigt die an sich gute Lagequalität der Stadt am Fluß.



Luftbild Stadtgebiet Freilassing (Quelle:google-maps)



Stadtgebiet Sektoren I bis IV (Quelle: Arc)

### 1.2.2 Wohnen

Durch die Bahntrassen Salzburg/München (Westen), Mühl Dorf (Norden) sowie Berchtesgaden (Süden) ist das Stadtgebiet in vier Sektoren geteilt, sodass sich die Wohnflächen der insgesamt 16.000 Einwohner unterschiedlich verteilen in:

SEKTOR I im Nordwesten  
Siedlungsteil Brodhausen

2.165 Einwohner, entspricht 14 %  
über 80 % Einfamilien-, Doppel- und Reihenhäuser

#### SEKTOR II im Nordosten

Siedlungsteile Obereichet, Klebing, Mitterfeld, Salzburg-hofen

10.150 Einwohner, entspricht 66 %  
in diesem Gebiet liegt der Bevölkerungsschwerpunkt mit unterschiedlichen Bau- und Sozialstrukturen:  
Obereichet als Nachkriegssiedlung, Mitterfeld als sozialer

Problembereich - seit 1976 im Programm „Soziale Stadt“, mit dem größten Anteil an Geschloßwohnungen (ca.75 %), Salzburghofen mit teilweise noch dörflicher Struktur und einem Großteil Einfamilienhausbebauung

#### SEKTOR III im Südwesten

Siedlungsteil Hofham

190 Einwohner, entspricht 1 %  
überwiegend dörflich geprägt

#### SEKTOR IV im Südosten

Siedlungsteil Neuhofham

2.970 Einwohner, entspricht 19 %

Wohngebiet für Familien mit überwiegend EFH-Bebauung.



Dörfliche Wohnform mit Verbindung von Wohnen und Arbeiten

Struktur und Erscheinungsbild der Wohnformen haben infolge der gesellschaftlichen Veränderungen einen erheblichen Wandel erfahren - ausgehend von einer Verbindung von Wohnen und Arbeiten im landwirtschaftlich geprägten Dorf bis zum anonymen Wohnblock der Nachkriegszeit, in der es galt, in kurzer Zeit viele Wohnungen zu erstellen.

„Erst prägen die Menschen die Häuser, dann prägen die Häuser die Menschen“:

So wurde 2004 das Wohngebiet Mitterfeld in das Städtebauförderungsprogramm „Soziale Stadt“ aufgenommen mit der Zielsetzung, der Abwärtsentwicklung in diesem sozial benachteiligten Stadtquartier mit einem besonderen Entwicklungs- und Sanierungsbedarf zu begegnen und die Wohn- und Lebenssituation der dort lebenden Bewohnerinnen und Bewohner zu verbessern.

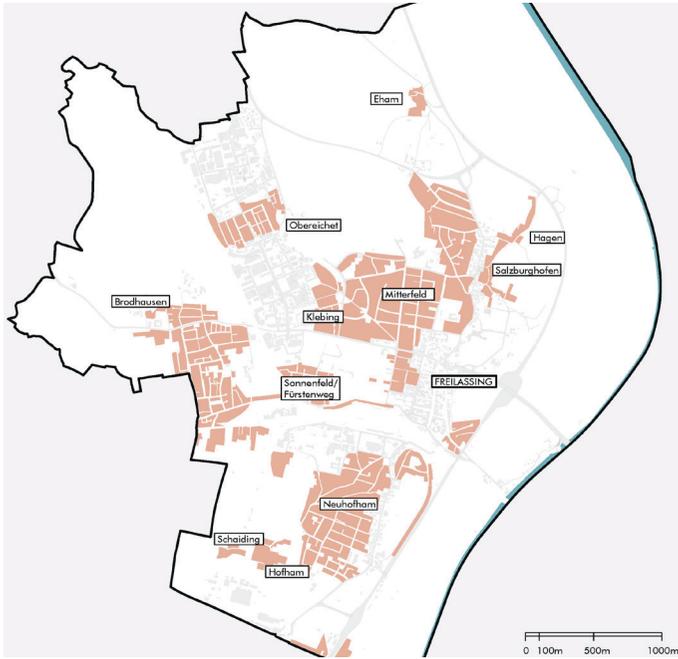
Die Entwicklungsbedingungen im Wohnungssektor sind von folgenden Merkmalen bestimmt:

- demografisch überalterte Bevölkerung
- stark angespannter Wohnungsmarkt mit Wohnungsdefizit
- Anbieter- und Wachstumsmarkt „Bauen ohne Risiko“
- Defizite bei Wohnungen für Familien und Einkommensschwache
- Defizite im Wohnumfeld
- kaum Wohnungsangebote in einem urbanen Umfeld
- Segregationstendenzen

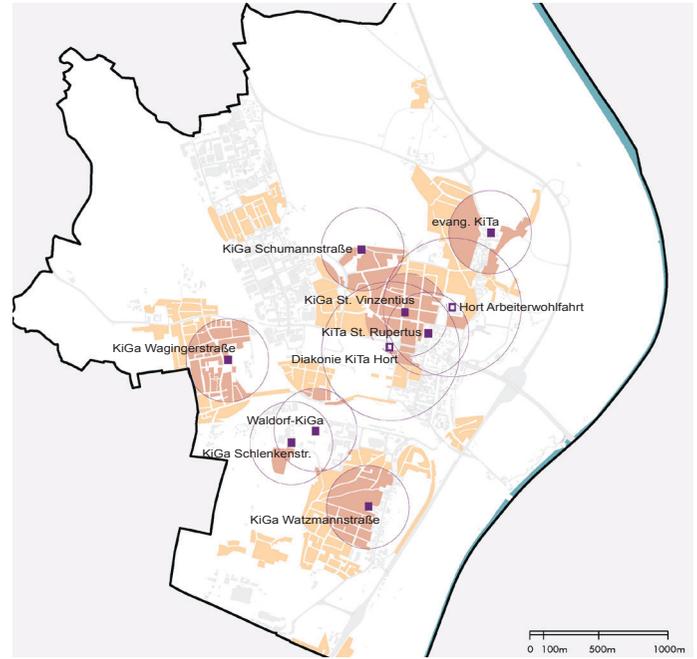
Eine bis 2030 positive Bevölkerungs- und Nachfrageprognose für den Großraum Salzburg, verbunden mit der eigenen Nachfrage nach zeitgemäßem Wohnraumangebot, vor allem preiswertem Wohnraum als Alternative zum Wohnen im Einfamilienhaus ergeben günstige Rahmenbedingungen für eine verstärkte Wohnbautätigkeit.



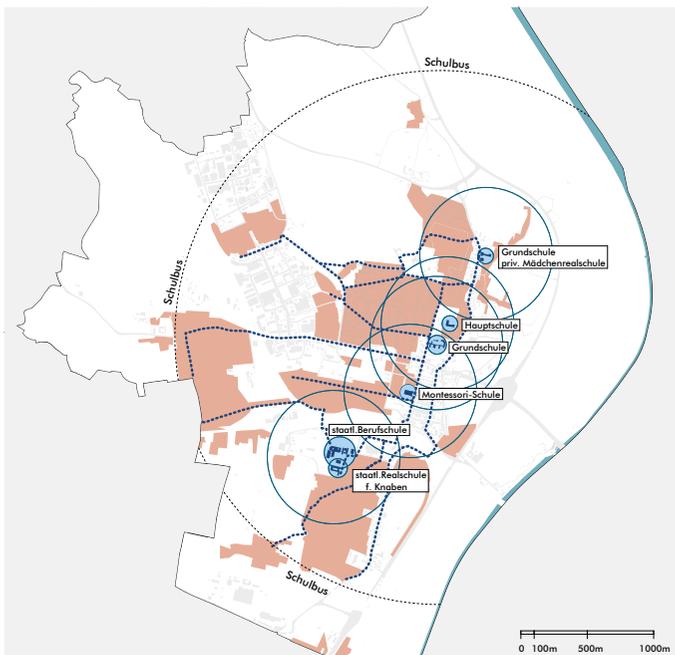
Städtische Wohnform im sozial benachteiligten Stadtquartier „Mitterfeld“ mit besonderem Entwicklungs- und Sanierungsbedarf



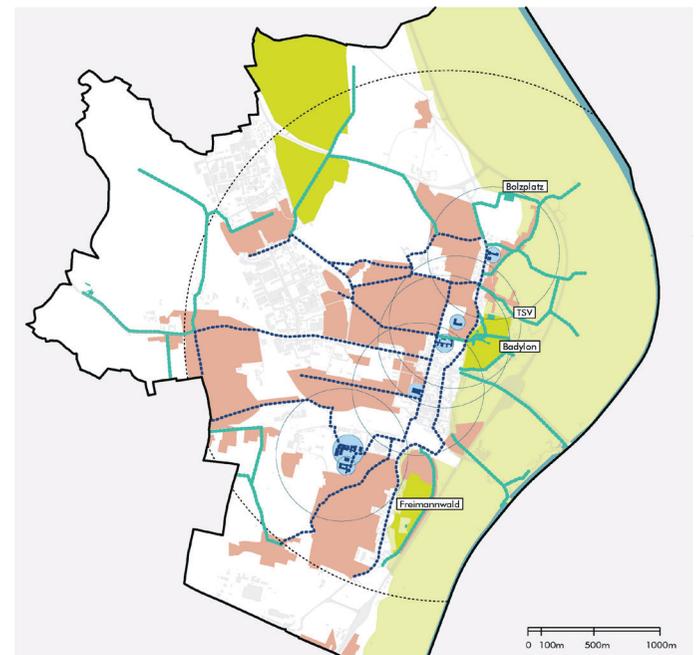
Verteilung der Wohngebiete (Quelle: Arc)



Wohngebiete und Kindergärten / Horte (Quelle: Arc)



Wohngebiete und Schulstandorte (Quelle: Arc)



Wohngebiete und Freizeitangebote (Quelle: Arc)

### 1.2.3 Wohnen+Wohnumfeld

Von den einzelnen Wohngebieten sollten Kindertagesstätten, Schulen, Sport- und Freizeiteinrichtungen jeweils auf kurzem Weg sicher und gefahrlos erreichbar sein.

Freilassing hat mit 7 Kindergärten (3 städtische, 4 in freier Trägerschaft), 2 Horten, 2 Kinderkrippen (eine Kinderkrippe davon am Rathaus ist im Bau), zwei Grundschulen (davon eine Montessorischule), einer Mittelschule, zwei

Realschulen, einer Fachoberschule und einer staatlichen Berufsschule eine insgesamt gute Ausstattung im Bildungsbereich. Gymnasien befinden sich in Laufen (15 km), Bad Reichenhall (18 km) oder Traunstein (30 km).

Die Karten mit den jeweils eingetragenen Erreichbarkeitsradien für Kindergärten und Schulen lassen erkennen, daß die Kindertagesstätten mit wenigen Ausnahmen gleichmäßig auf das Stadtgebiet verteilt, die westlich gelegenen Gebiete aufgrund ihrer Entfernung zur historischen



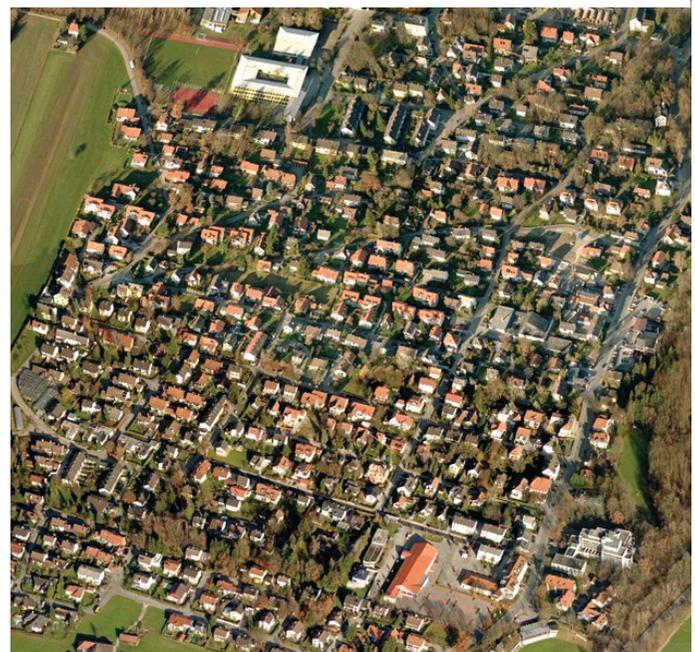
Sanierungsgebiet Soziale Stadt „Mitterfeld“ (Quelle: google-maps)



landwirtschaftlich geprägt: Dorf Hofham (Quelle: google-maps)



EFH Gebiet Brodhausen (Quelle: google-maps)



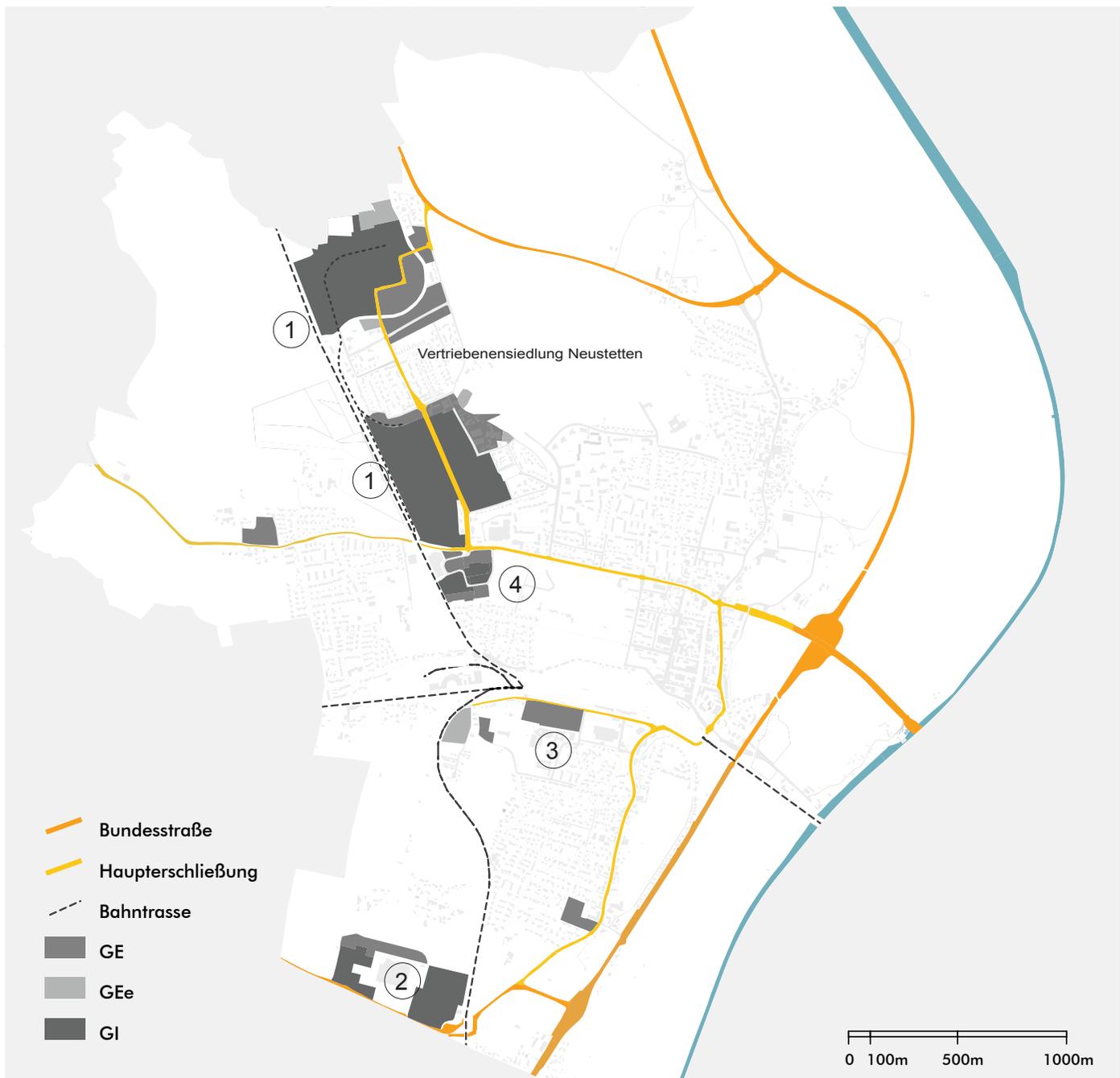
EFH Gebiet Neuhofham (Quelle: google-maps)

Besiedlung Salzburghofen und Freilassing allerdings benachteiligt sind; das gilt auch für die Sport- und Freizeiteinrichtungen.

Die Bilder zeigen oben links das Sanierungsgebiet Soziale Stadt „Mitterfeld“ mit den in den der Nachkriegszeit entstanden 5 bis 8 geschossigen Mietshäusern mit einem hohen Migrantenanteil (85 % der Deutsch-Russen konzentrierten sich 2003 in Mitterfeld).

Das Bild oben rechts zeigt die in Flur eingebettete Siedlung des Dorfes Hofham mit landwirtschaftlichen Betrieben und einem geringen Teil an Wohnhäusern.

Die beiden übrigen Bilder unten geben zu erkennen, daß Einfamilienhausgebiete den überwiegenden Flächenanteil der Wohnbebauung bilden (Brodhausen links, Neuhofham rechts).



Verteilung der Gewerbe- und Industrieflächen (Quelle: Arc)

### 1.2.4 Gewerbe

Am Ursprung der Gewerbeentwicklung, dort, wo nach Kriegsende die ersten Betriebsgründungen durch Heimatvertriebene erfolgt waren, und damit nördlich und südlich entstandenen Vertriebenensiedlung in Neustetten, liegt auch heute noch der Schwerpunkt der industriellen und gewerblichen Entwicklung, Standort einiger bedeutender Betriebe im verarbeitenden Maschinenbau (1). Der ehemals mit der Wohnfunktion noch verträgliche ge-

werbliche Charakter der Pionierzeit hat sich inzwischen umfassend gewandelt, so daß die unmittelbare Nachbarschaft von Wohnen und Industrie/Gewerbe in manchen Bereichen zur Belastung geworden ist. Inzwischen erstreckt sich das Gebiet von der Münchener Straße bis unmittelbar zur nördlichen Stadtgrenze. Wenngleich im Norden an die BGL2 angeschlossen, erfolgt die Hauptzufahrt über die Münchener Straße und belastet entsprechend die Ortsmitte mit Schwerlastverkehr. Auch im zweiten gewerblichen Bereich im Süden an der



denkmalgeschützte Industriearchitektur „Lokschuppen“



anonyme Gewerbearchitektur

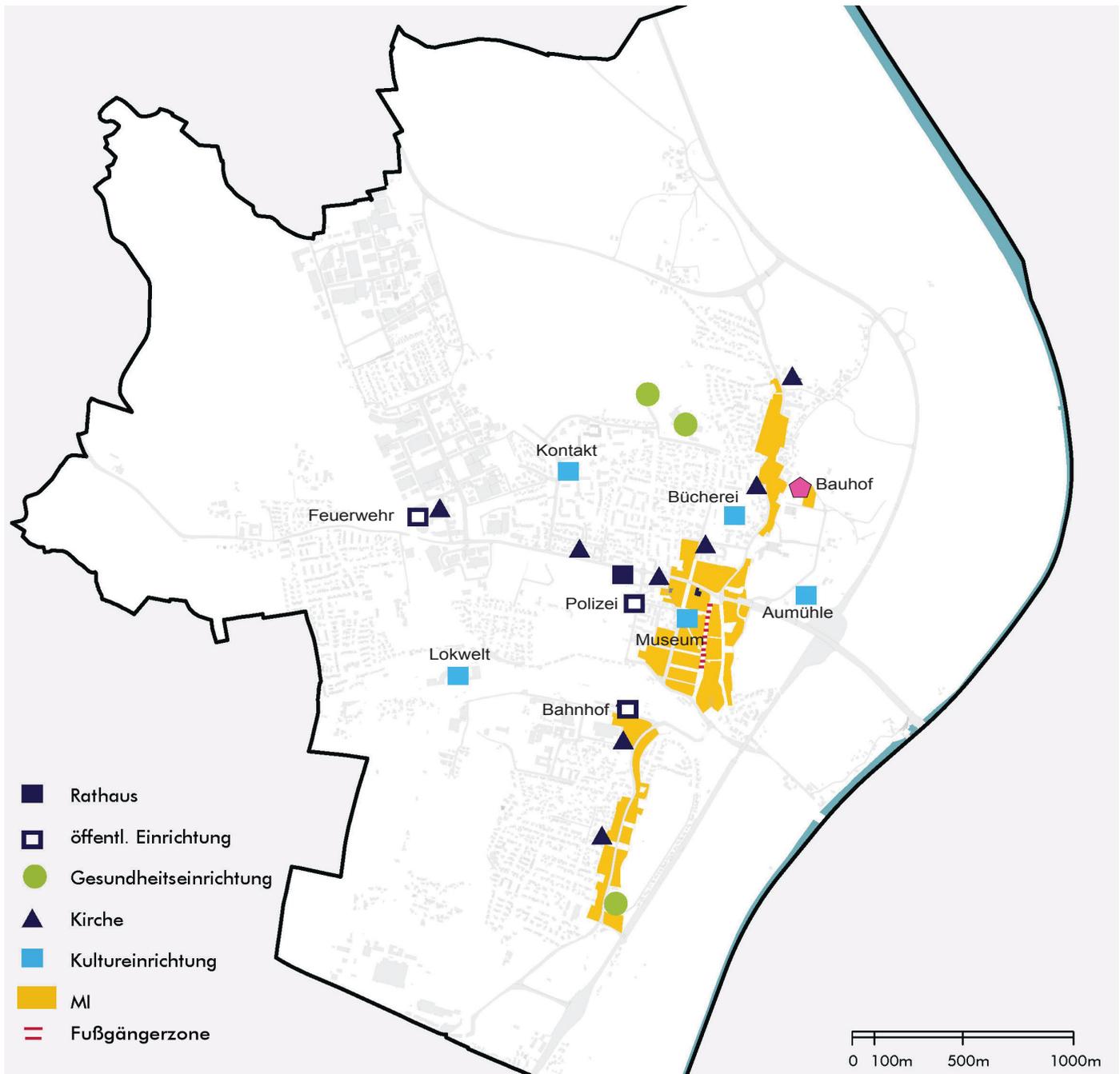


anspruchsvolle neue Gewerbearchitektur

B 304 (2) fehlen Erweiterungsflächen, so daß in beiden Gebieten bestehende Betriebe sich mit einer betrieblichen Erweiterung schwertun und die Stadt Gefahr läuft, daß Betriebe aus der Stadt in das Umland abwandern, wenn nicht rechtzeitig Ersatzflächen hierfür zur Verfügung stehen.

Eine untergeordnete Rolle spielt die gewerblich genutzte Fläche südlich der Bahn in der Georg-Wrede-Straße (3). Die Entwicklung großflächiger Handelsbetriebe im Westen an der Münchener Straße bzw. im Süden an der B 304

ist im Zusammenhang mit der Nähe zum benachbarten Standort Salzburg zu sehen. Beide Gebietsausweisungen waren in der Entstehung hinsichtlich negativer Auswirkungen auf die Innenstadt umstritten - speziell gilt dies für den Handelsstandort westlich an der Münchener Straße mit einem erheblichen Angebot innenstadtrelevanter Waren.



Öffentliche Gebäude und Einrichtungen (Quelle: Arc)

### 1.2.5 Öffentliche Einrichtungen

Abgesehen vom Bahnhof und zwei kirchlichen Einrichtungen, befinden sich die meisten Einrichtungen nördlich der Münchener Straße im Quartier mit der höchsten Einwohnerzahl. Dabei prägt sich eine Verteilung entlang der Nord-Süd verlaufenden Laufener-/Reichenhaller Straße und in Ost-West-Richtung an der Münchener Straße aus. Ein klares Stadtzentrum lässt sich daraus andererseits nicht ableiten, liegen doch im zentralen Fußgänger- und Innen-

stadtbereich nur wenige dieser zentralen Einrichtungen.

In den vergangenen Jahren hat die Stadt begonnen, ihre eigenen Gebäude baulich und energetisch zu sanieren und zu erweitern - wie z.B. die Hauptschule. Zu den öffentlichen Einrichtungen mit Sanierungs-, Veränderungs- bzw. Neubaubedarf gehören der in Fläche und Ausstattung nicht mehr ausreichende Bauhof an der Außenstraße, der Kindergarten an der Schlenkenstraße sowie das Jugendhaus Werk 71 an der Reichenhaller Straße.



Saniertes Hauptschulgebäude



Kindergarten an der Schlenkenstraße

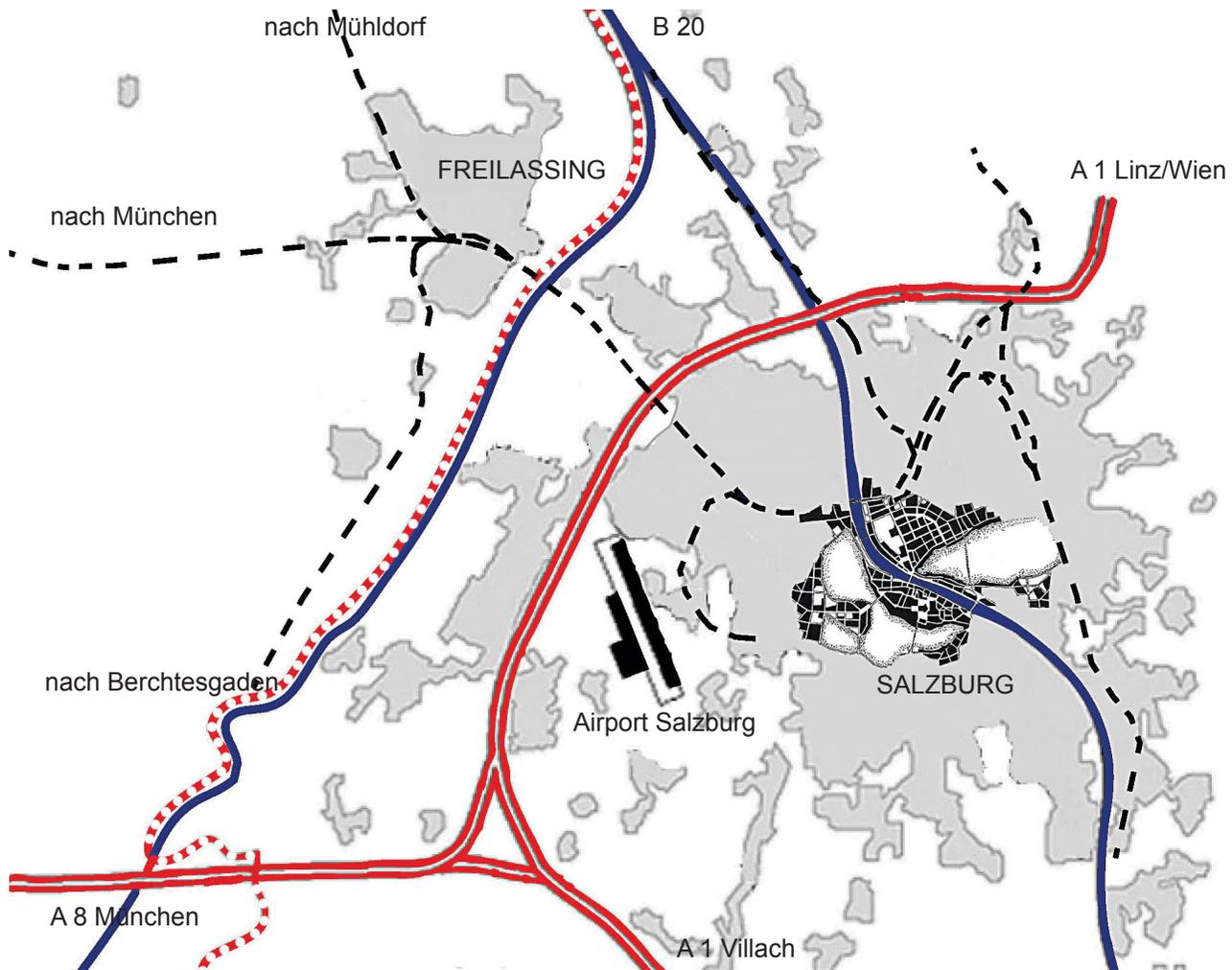


städtischer Bauhof, Auenstraße



Jugendhaus Werk 71, Reichenhaller Straße

### 1.3 Stärken und Potenziale



Überörtliche Erschließung Bahn/PKW/Flugzeug (Quelle: Arc)

#### 1.3.1 Erschließung

Eine besondere Stärke Freilassings liegt in der hervorragenden Erreichbarkeit.

##### Bahn

Freilassing liegt am Knotenpunkt der Eisenbahnlinien München/Salzburg, Mühldorf und Berchtesgaden. Seit Ende 2011 verbindet auch die private WESTbahn Freilassing zehn Mal täglich mit Wien.

Zwischen Salzburg Hauptbahnhof und Saalachbrücke/Freilassing wurde die Bahnstrecke inzwischen auf österreichischer Seite dreigleisig ausgebaut.

Mit der Fertigstellung des dreigleisigen Abschnittes auf bayerischer Seite wird sich zwischen Salzburg Hauptbahnhof und Freilassing ein 15-Minuten-Takt ergeben.

Damit wird Freilassing nicht nur an den Hauptbahnhof Salzburg, sondern durch die zahlreichen innerstädtischen Haltestellen auch an weitere wichtige Ziele in Salzburg

angeschlossen. Jede zweite S3 verkehrt außerdem über Freilassing hinaus bis Bad Reichenhall.

##### PKW/LKW

Die nächstgelegene Autobahnauffahrt ist der A1-Anschluss Salzburg-Mitte in Salzburg-Liefering, 3 km östlich von Freilassing. Die BAB A8 mit Anschluß an die Autobahn nach Wien und Klagenfurt liegt 10 km entfernt.

##### Flugzeug

Der Salzburg-Airport, als zweitgrößter Flughafen Österreichs - nur 2 km von der Grenze entfernt - wurde 1926 in Betrieb genommen.

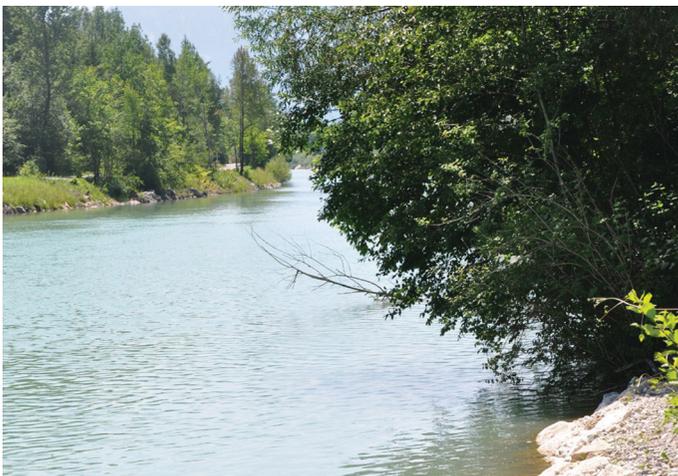
In den späten 1950ern wurde über den Neubau eines Flughafens nördlich der Stadt Salzburg im Salzburger Flachgau diskutiert. Nachdem die Entscheidung zu Gunsten eines Ausbaues des alten Standortes getroffen wurde, erfolgte in den 1960er Jahren eine großangelegte Modernisierung und Erweiterung des Flughafens.



Blick in die Landschaft zum Eichtwald nach Norden



Blick von Norden auf Freilassing/Salzburghofen



Saalachufer



Landschaft und dörflicher Ortsrand

### 1.3.2 Landschaftsraum

Ausreichend bemessene Grün- und Freiflächen in bebauten Gebieten und in ihren Randzonen sind für eine Stadt ebenso wichtig wie die Erhaltung und Entwicklung der freien Landschaft. Sie sind wesentliche Voraussetzungen für gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse, für die Erholung und die Sicherung der natürlichen Lebensgrundlagen im Siedlungsbereich.

Als Mittelzentrum mit 16.000 Einwohnern hat sich die Stadt Freilassing trotz der beengten Gemeindefläche noch ein deutlich wahrnehmbares Potential an wertvollen Landschaftsflächen erhalten. Hierzu gehören sowohl die Aueflächen an der Saalach im Osten wie die landwirtschaftlich genutzten Flächen im Norden, Westen und Osten.

Während die Einfamilienhausgebiete ein guter Grün- und Baumbestand auszeichnet, fehlen im Stadtgebilde zusammenhängende in die Landschaft übergreifende und

gliedernde öffentliche Grünzüge. Hierauf gilt es bei der weiteren baulichen Entwicklung ebenso zu achten wie auf die konsequente Freihaltung der Landschaft.



Kirche St. Rupert



Marienkirche Salzburghofen



Peterskirche in Salzburghofen



Hauptschulgebäude

### 1.3.3 Historische Bausubstanz

Aufgrund der beschriebenen historischen Entwicklung und der überwiegenden Bautätigkeit nach 1945 gibt es nur wenige Zeugnisse aus vergangener Baukultur.

Sie finden sich vorwiegend in Salzburghofen entlang der Laufener Straße, ansonsten noch in den Ortsteilen Freilassing, Untereicht, Hofham und Brodhausen.

Als öffentliche Gebäude gehören hierzu:

- Kath. Stadtpfarrkirche St. Rupert, 1924
- Kath. Filialkirche St. Peter, um 1477
- Kath. Filialkirche St. Mariä Himmelfahrt, 17. Jh.
- Ehem. Pfarrhof/Pfarrstadel, 18. Jh.
- Schulgebäude 1908/9 sowie
- Bahnbetriebswerk (Lokwelt), 1902-07

Das alte Feuerwehrhaus in der Florianigasse - seit 1998 als Stadtmuseum genutzt - steht nicht unter Denkmalschutz, wird aber als historisches Gebäude in der Bevölkerung geschätzt.



ehemaliges Feuerwehrhaus



Gasthof Mirtlwirt Salzburghofen



Montagehalle Lokwelt



Straßenraumqualität Laufener Straße

Noch erhaltene bäuerliche Baukultur aus den Gasthöfen und landwirtschaftlichen Höfen trägt dazu bei, daß ein dörflicher Eindruck mancherorts durchscheint und ein Teil der Bevölkerung Freilassing auch heute noch nicht als Stadt empfindet.

Zu den unter Denkmalschutz gestellten Privatgebäuden zählen:

- Bauernhaus, Untereichet 6, 1866
- Bauernhaus, Untereichet 12, Mitte 19. Jh.

- Gasthof Mirtlwirt, Laufener Str. 57, 17./18. Jh.
- Gasthof Moosleitner, Wasserburger Str. 52, 17./18. Jh.
- Gasthof Rieschen, Auenstr. 2, 1. Hälfte 19. Jh.
- Wohnhaus, Laufener Str. 45; 41, um 1825 überformt
- Sog. Heilingbrunner-Villa, Matulusstr. 16, um 1900



Luftbild mit Innenstadt und Sonnenfeld (Quelle: K.Enzinger a.a.O)



Bauleitplanung Sonnenfeld 2004 (Quelle: Arch.Büro Holl, Würzburg)

### 1.3.4 Sonnenfeld

Das zwischen Münchener Straße im Norden, Rupertusstraße im Süden und Augustinerstraße im Westen gelegene 13 ha große Areal Sonnenfeld ist - von außen gesehen überraschend - bis heute unbebaut geblieben, trotz seiner äußerst zentralen Lage am Rande der Innenstadt.

Planungen hierfür reichen zurück bis in die 1960er Jahre, ein 1998 durchgeführter Wettbewerb versprach zunächst ein Ergebnis, aber auch der 2004 erteilte Auftrag zur Erstellung eines Bebauungsplans auf der Grundlage des 2. Preises scheiterte an unterschiedlichen Vorstellungen der Stadt und der privaten Grundeigentümer.

Die unmittelbare Nähe zur Innenstadt und zum Bahnhof mit S-Bahn Verbindung nach Salzburg bietet Chancen für vielfältige Nutzungen, z.B. Wohnen und Arbeiten, Mehrgenerationenwohnen, Studentenwohnen, Altenwohnen.

Hier bietet sich auch ein Standort für das seit langem gewünschte Bürgerhaus an, in bester Lage am Fürstenweg/ Augustinerstraße in Verbindung mit einer westlich vorgelegerten innerstädtischen Grünfläche

Die oben abgebildeten Pläne zeigen den letzten Planungsstand der gescheiterten Bauleitplanung aus dem Jahr 2004 (Arch.Büro Holl, Würzburg, 2.Preisträger)

Die große öffentliche zentrale Grünzone und die relativ geringe bauliche Ausnutzung mit zweigeschossigen Reihenhäusern im Süden wird man heute nicht mehr übernehmen, ebenso wird für die an das Rathaus angrenzenden Nutzungen mit Kongress- und Tagungszentrum mit Stadthalle sowie Hotel kein Realisierungshintergrund mehr gesehen.



Montagehalle Lokwelt von außen



Montagehalle Lokwelt von innen

### 1.3.5 Montagehalle Lokwelt

Die Geschichte Freilassings ist eng verknüpft mit der Geschichte der Eisenbahn, ihren Aufstieg vom Weiler zur Kleinstadt verdankt sie in erster Linie der Bahn. Noch in den 70er und 80er Jahren des vorigen Jahrhunderts waren mehr als 1000 Mitarbeiter im Bahnhof, im Bahnbetriebswerk, in der Bahnmeisterei und in der Fahrleitungsmeisterei beschäftigt.

Dies änderte sich, als im Zuge der Privatisierung der Bahn in den 90er Jahren etliche Dienststellen verlagert oder aufgelöst wurden. Mit Schließung und Auflösung der Lehrwerkstätte 1998 war die Ära Bahnbetriebswerk Freilassing endgültig vorbei.

Es war ein besonderer Glücksfall, daß die Stadt 2003 mit Lokschruppen und Montagehalle baukulturell wertvolle und nicht mehr genutzte Gebäude des Bahnbetriebswerks von der Bahn erwerben und sie anschließend in Kooperation

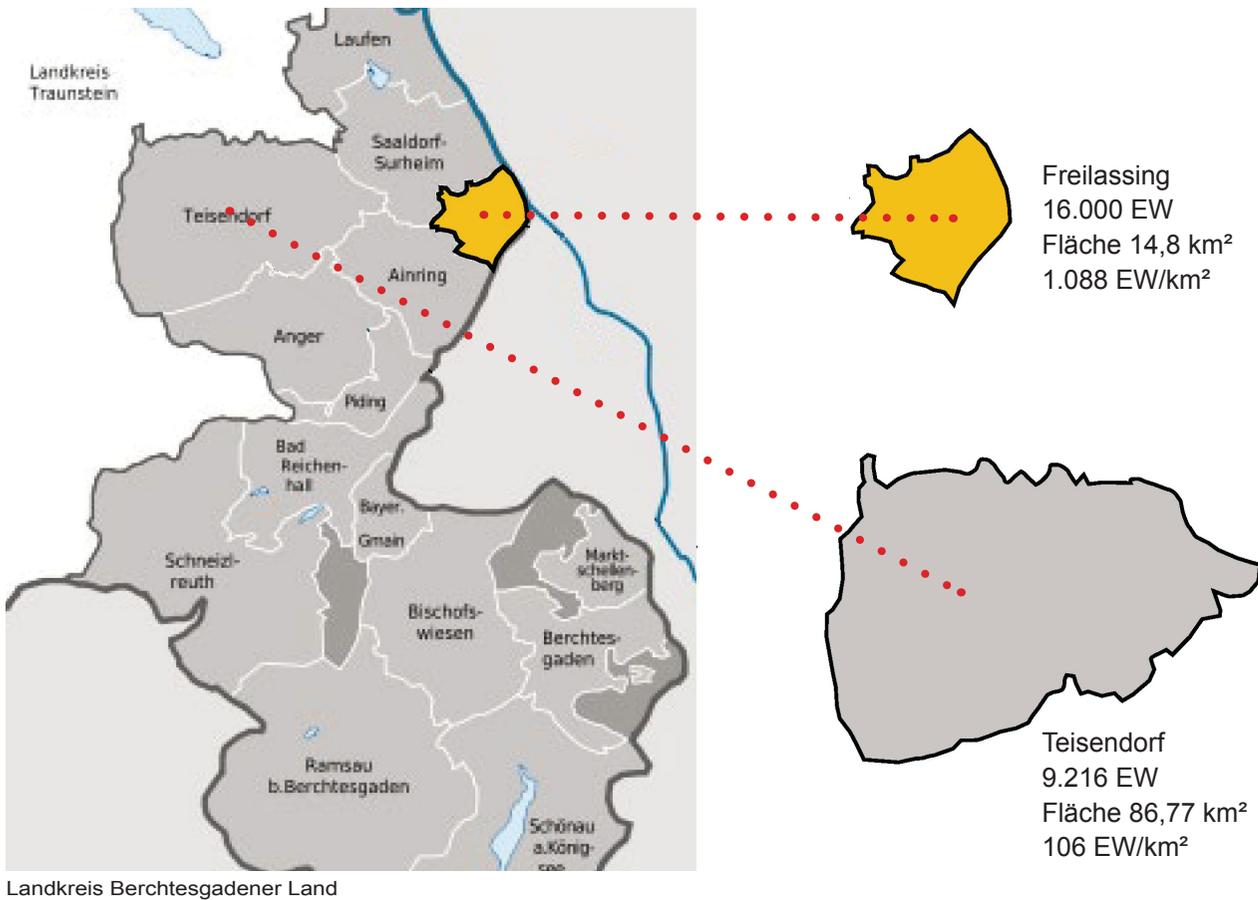
mit dem Deutschen Museum zu einem ersten Bauabschnitt als Eisenbahnmuseum - der „Lokwelt Freilassing“ - ausbauen konnte.

Gute Besucherzahlen wie die unkonventionelle Nutzung als kleiner Ausstellungs- und kultureller Veranstaltungsort belegen die Attraktivität und Beliebtheit dieser Einrichtung.

Der Rundlokschruppen ist Teil eines ganzen Gebäudekomplexes, der unter anderem einen Verwaltungsbau, ein eigenes Elektrizitätswerk, verschiedene Werkstätten und vor allem noch die Montagehalle umfasst - ein weiteres bedeutendes Baudenkmal der Industriegeschichte.

Der Charme des großen hell belichteten Hallenraums - mit einem Volumen von 15.000 m<sup>3</sup> und einer Nutzfläche von etwa 1.400 m<sup>2</sup> - ist beeindruckend, die weitere Belebung der „Lokwelt“ mit kulturellem Leben naheliegend.

## 1.4 Handlungsspielraum und Oberziele



### 1.4.1 Flächenpotenzial und Handlungsspielraum

Mit einer Einwohnerzahl von 16.000 und einer Stadtfäche von 14,8 km<sup>2</sup> weist Freilassing eine hohe Einwohnerdichte von 1.088 Einwohner je km<sup>2</sup> auf - im Vergleich zu Bad Reichenhall mit 417, Traunstein mit 391, bzw. Teisendorf mit 106.

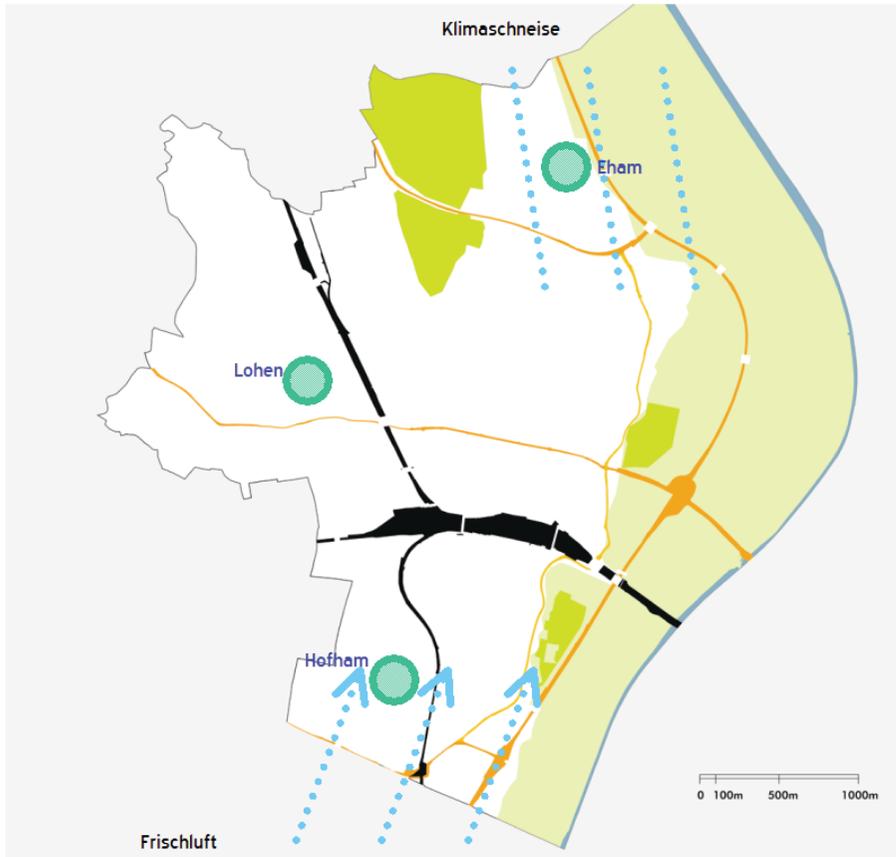
Das schließt für die Zukunft die Aufgabe mit ein, das beschränkte Flächenpotenzial optimal zu nutzen und dabei trotz des unbestrittenen notwendigen Flächenwachstums für Wohnen und Arbeiten die naturräumliche Qualität und positive Identität zu bewahren.

Das zahlenmäßig geringe Flächenpotenzial wird in der baulichen Nutzung weiter eingeschränkt durch:

- die Tabuflächen der Saalachaue im Osten und des ökologisch wertvollen Landschaftsraums an der Sur im Westen,
- die Freihaltung der Klima und Frischluftschneisen,

- die Vorrangflächen der bestehenden Landwirtschaft in Zusammenhang mit den dörflichen Strukturen in Eham, Hofham und Lohen,
- die wertvolle Waldfläche des Eichetwaldes im Norden.

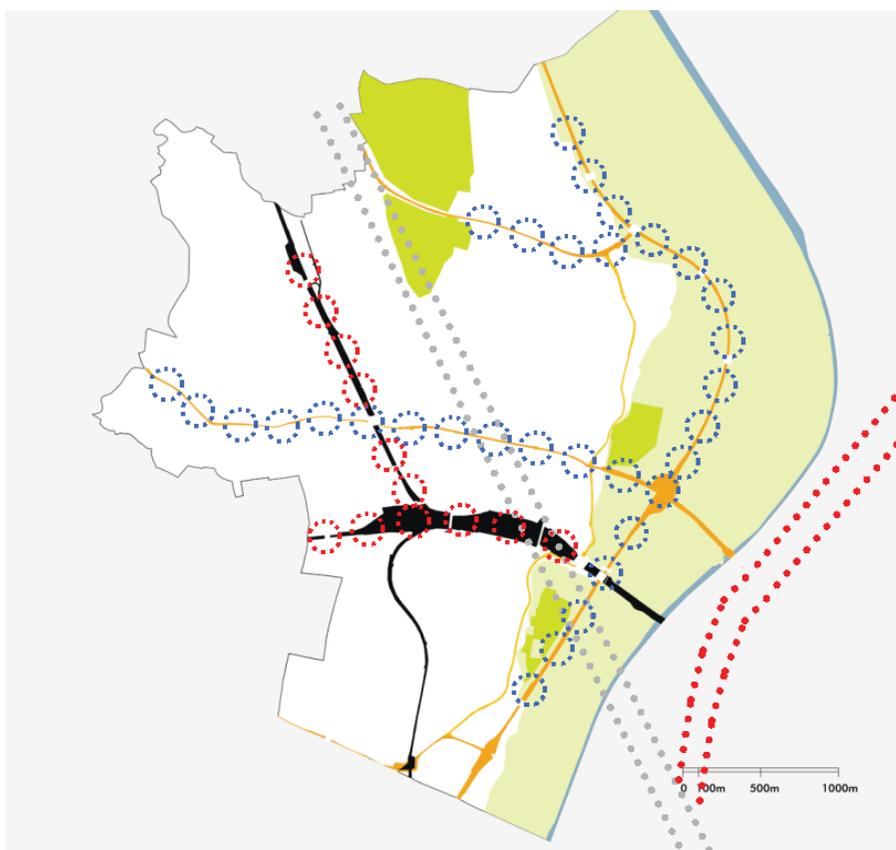
Diese weiteren Einschränkungen machen deutlich, wie entscheidend wichtig es für die weitere Stadtentwicklung sein muß, die bestehenden und zum Teil gravierenden Lärmemissionen durch den Verkehr, insbesondere den Flugverkehr zu reduzieren und in diesem Punkt eine einvernehmliche Regelung mit der Nachbarstadt Salzburg zu erzielen.



Handlungsspielraum  
1 Landschaft • Klima

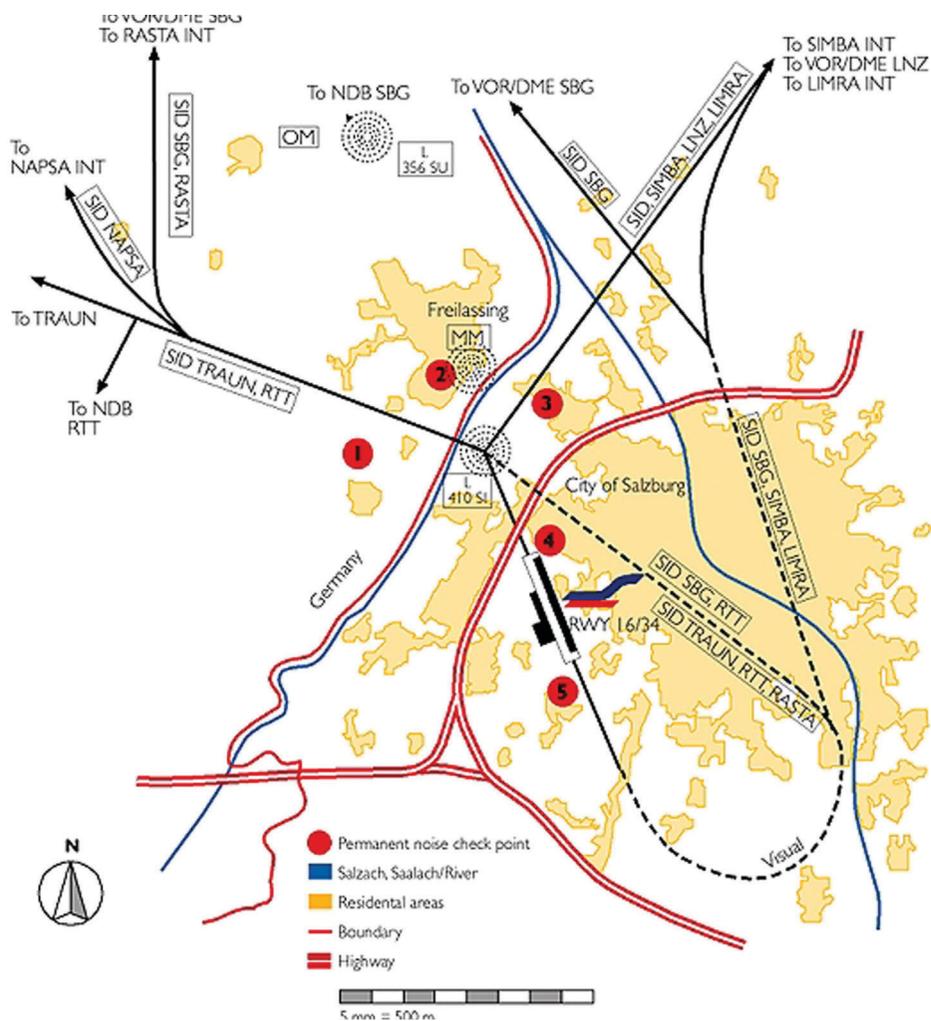
- Klima
- ↳••••• Frischluft
- Vorrang Landschaft
- Waldflächen
- alte Dorfkern

Handlungsspielraum Landschaft, Klima, Lärm (Quelle: Arc)



Handlungsspielraum  
2 Lärm

- Verkehrslärm Schiene
- Verkehrslärm Straße
- Flugschneise Ab-/Anflug
- (Flugschneise Anflug)



offizielle Flugrouten (Quelle: airport salzburg)

### 1.4.1.1 Fluglärm

#### Allgemein

„Der durch den Verkehr insgesamt verursachte Lärm stellt für die Menschen in Deutschland heute die mit am stärksten empfundene Umweltbeeinträchtigung dar. Maßnahmen zum Schutz vor Verkehrslärm sind deshalb zu einem selbstverständlichen Bestandteil einer nachhaltigen Verkehrspolitik geworden....Bis zum Jahr 2020 sollen Lärm Brennpunkte um 20 Prozent im Flugverkehr...entlastet werden.“ (\*)

Lärmschutz zählt auch zu den wichtigen Anliegen jeder Bauleitplanung. Insofern werden durch Rechtsverordnung der Landesregierung Lärmschutzbereiche nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG) festgesetzt. Das Fluglärmgesetz gilt in der Umgebung gesetzlich näher bestimmter Flugplätze.

Innerhalb der Lärmschutzbereiche gelten für die verschie-

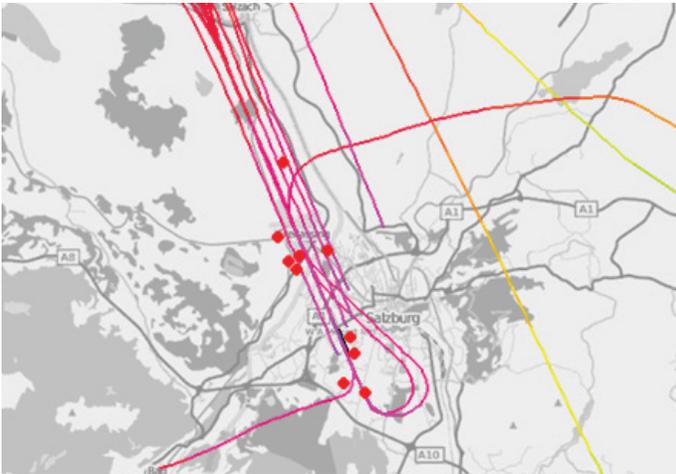
denen Schutzzonen Bauverbote, die bei der Aufstellung der Bauleitpläne zu beachten sind. bzw. bauliche Schallschutzanforderungen, auf die in der Bauleitplanung nachrichtlich hinzuweisen ist.

Eine solche Festlegung von Lärmschutzbereichen steht für Freilassing bislang noch aus.

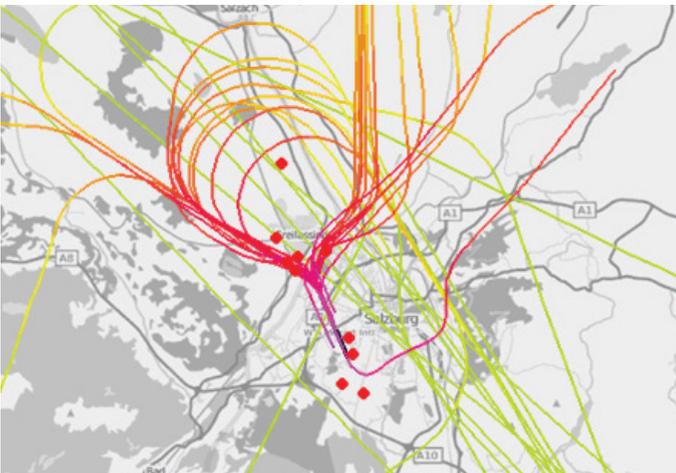
#### Vorgeschichte

Die ersten Proteste der Anwohner gegen den Fluglärm stammen aus den 1970er Jahren. Sie standen in Zusammenhang mit der beginnenden Ökologiebewegung und führten damals zu verschiedenen Investitionen des Betreibers in Lärmschutzmaßnahmen bzw. der Einhaltung strengerer Betriebszeiten. Mit dem dann beginnenden Düsenzeitalter und der rasant steigenden Zunahme des Flugverkehrs wurde das Lärmproblem indes weiter verschärft.

Aktuell verfügt der Flughafen über zwei Terminals, die bis



Flugspuren Anflüge 11.08.2012 (Quelle: Deutscher Fluglärmdienst)



Flugspuren Abflüge 11.08.2012 (Quelle: Deutscher Fluglärmdienst)

zu 1400 Passagiere pro Stunde abfertigen können. Im vergangenen Jahr gab es rund 60.000 Starts und Landungen, 1,7 Millionen Passagiere wurden abgefertigt. Besonders intensiv wird der Flugverkehr und in Folge die Lärmbelastung an den Wochenenden des Wintercharterverkehrs. Allein im Zeitraum von 2000 bis 2008 verdoppelte sich die Zahl der Charterflüge im Winter.

Vom Fluglärm besonders betroffen sind der Bereich Bahnhof, Hofham und das zentral gelegene Sonnenfeld, über dem nahezu der überwiegende Teil des Anflugverkehrs stattfindet.

#### Fluglärm u. Entwicklungskonzept

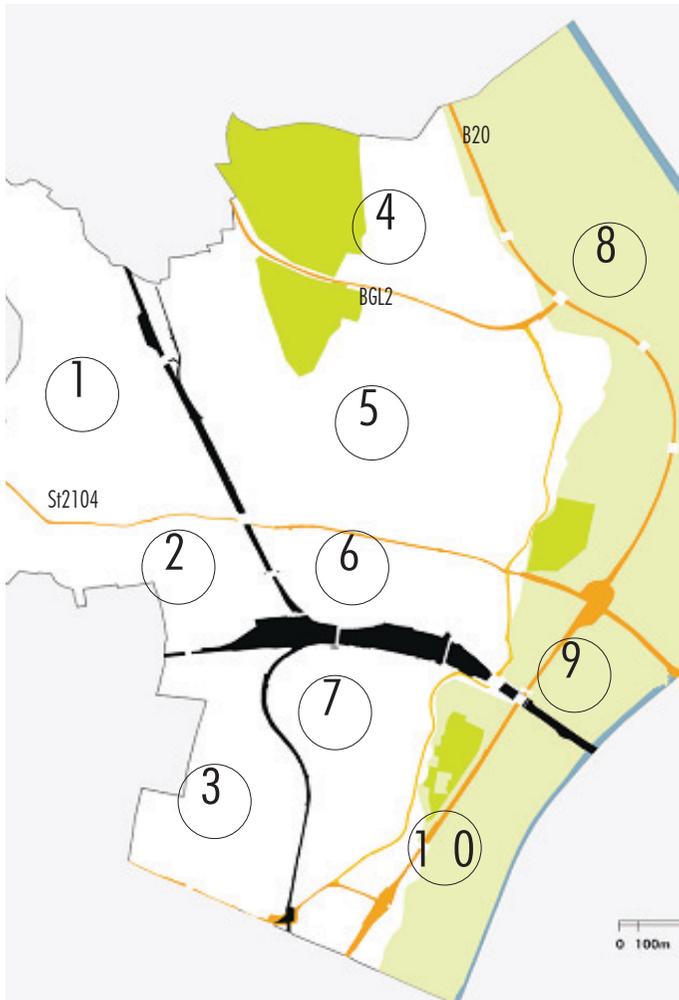
Die Problematik des Salzburger Flughafens mit der Belastung der umliegenden bewohnten Gebiete liegt außerhalb des Untersuchungsrahmens im Stadtentwicklungskonzept. Andererseits wäre es unverantwortlich, auf den Ausgang des bereits seit Jahrzehnten andauernden Konfliktes



zu warten und die dringend erforderliche Entwicklungsplanung als Vorgabe für die seit langem anstehende Flächen-nutzungsplanänderung weiter aufzuschieben.

Vielmehr erscheint es zwingend, davon auszugehen, daß eine einvernehmliche Lösung für beide Seiten demnächst gefunden wird und damit die städtebaulich für eine Neubzw. zeitgemäße Umnutzung anstehenden innerstädtischen Gebiete „Sonnenfeld“ und „Bahnareal“ ohne Beeinträchtigung durch den Fluglärm realisiert werden können.

(\* Auszug aus dem Nachhaltigkeitsbericht des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, 01/2011



Übersicht Barriern (Quelle: Arc)

#### 1.4.1.2 Barrieren

Ein dichtes differenziertes Netz von sicheren Straßen- und Wegeverbindungen - insbesondere für den Fußgänger- und Radverkehr - ist maßgebend für die Lebensqualität einer Stadt.

Eisenbahntrassen und übergeordnete oder aber stark befahrene Straßen stellen in Freilassing eine belastende Barriere dar, die es gilt, an möglichst vielen Stellen gefahrlos überwinden zu können.

Wie der Übersichtsplan zeigt, teilen sechs markante Trassen das Stadtgebiet in 10 verschiedene Sektoren:

- drei unterschiedliche Trassen der Eisenbahn,
- die Bundesstraße B20 im Westen,
- die Staatsstraße St2104 (Münchener Straße) in der Mitte,
- die Kreisstraße BGL2 im Norden.

Hier gilt es, die Anzahl gefahrenfreier Über- oder Unter-



Barriere Münchener Straße



Barriere Eisenbahntrassen

querungen wo immer möglich zu verbessern. Im Fall der innerörtlichen Münchener Straße kann ein Umbau des über breiten Querschnitts helfen, sie für nicht motorisierte Bürger wieder verträglich und überquerungsfreundlich zu gestalten.

### 1.4.2 Identität und Profilierung

Grenzen sind Voraussetzung von Identität - das gilt gleichermaßen für Zelle, Individuum oder Stadtgebilde. So wird verständlich, wenn die Aufhebung der Grenze neben einem Gewinn an sozialen und wirtschaftlichen Freiheiten auch Ängste auslöst.

Andererseits zeigt der Blick in die Geschichte, welchen sozialen, wirtschaftlichen und räumlichen Wandel - sowohl in der Zugehörigkeit zu verschiedenen Staaten als auch in ihrer Identität - die Stadt innerhalb der Jahrhunderte bereits erlebt hat:

Beginnend mit dem Dorf Salzburghofen, zu Salzburg gehörig, im 12. Jhd. als Keimzelle der Besiedlung, über die Entwicklung zur Eisenbahnerstadt Anfang des 19. Jhdts. auf bayerischer Seite bis zur Einkaufsstadt in den 1990er Jahren.

Zu den wichtigen Stärken der Stadt zählen vor allem:

- Lage in einer Wachstumsregion
- hohe Nachfrage nach Wohn- / Gewerbeflächen
- Standortvorteile durch Zentralität als Mittelzentrum
- gutes Preis-Leistungs-Verhältnis im Einzelhandel
- Qualität der Verkehrsinfrastruktur
- Besatz mit überregional tätigen Unternehmen

Dem stehen folgende Schwächen gegenüber:

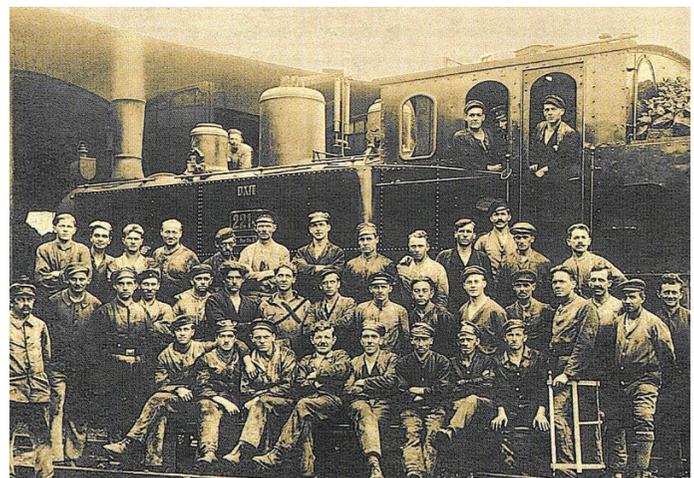
- kleines Stadtgebiet
- rückläufige natürliche Bevölkerungsentwicklung in Freilassing
- demographisch vergleichsweise alte Bevölkerung
- rückläufiger Personenanteil im erwerbsfähigen Alter
- hoher Anteil an Haushalten mit geringem Haushaltseinkommen
- geringe Qualität der weichen Standortfaktoren
- Lärmbelastung durch den Flughafen Salzburg

Daraus ergeben sich folgende Chancen für die Stadt:

- Wanderungsgewinne aus Stadt/Kernregion Salzburg
- Verstärkte Zuwanderung jüngerer Altersgruppen
- Standortqualität als Wohnstandort für Familien
- Weiterentwicklung von Wohnqualität und Wohnumfeld
- Funktionale Verknüpfung mit der Stadt Salzburg
- Ausweitung oberzentraler Standortqualitäten
- profiliertes Standortangebot Gewerbe
- Weiterentwicklung des örtlichen Gewerbebesatzes
- Ausrichtung auf arbeitsplatzintensive Betriebe



Identität „Dorf Salzburghofen“ (Quelle: K. Enzinger a.a.O.)



Identität „Eisenbahnerstadt Freilassing“ (Quelle: K. Enzinger a.a.O.)



Identität „Einkaufsstadt Freilassing“ (Quelle: K. Enzinger a.a.O.)

### 1.4.3 Wohnraumentwicklung

Bevölkerungsentwicklung, Anzahl an Kleinhaushalten sowie Raumansprüche der Wohnbevölkerung bestimmen in unterschiedlicher Weise den Wohnflächenbedarf innerhalb einer Kommune.

#### Bevölkerungsprognose 2011 bis 2029

Bis zum Jahr 2030 wird die Bevölkerungsentwicklung in Freilassing gemäß dem Demographie-Spiegel für Bayern, Ausgabe Mai 2011 (Bayr. Landesamt f. Statistik und Datenverarbeitung) auch weiterhin noch von einer Zunahme geprägt sein:

2011: 15.980 Einwohner

2029: 16.560 Einwohner (Zunahmeprognose 580 EW)

Das Ergebnis fußt auf der Annahme einer

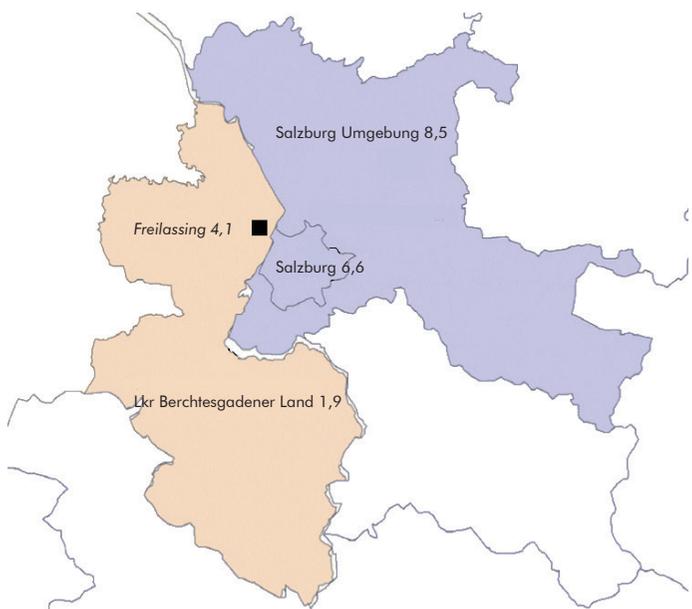
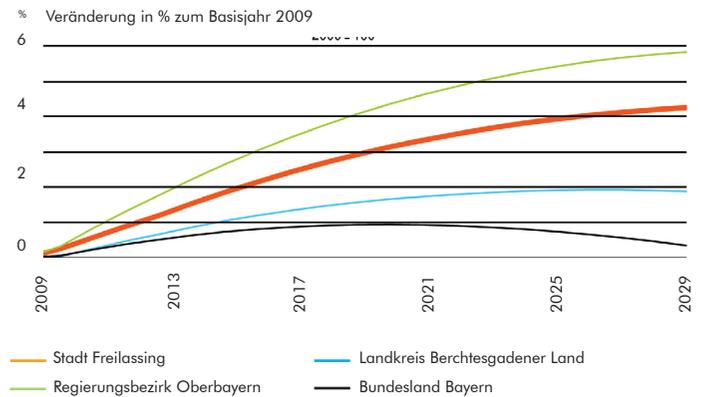
- rückläufigen natürlichen Bevölkerungsentwicklung in Freilassing sowie einer
- deutlich positiven natürlichen Bevölkerungsentwicklung in der Kernregion Salzburg mit entsprechenden Wanderungsgewinnen. Dabei schreiben die prognostizierten Wanderungsgewinne die Tendenz der vergangenen Jahre fort.

Die absolute Zahl der Altersgruppe der über 65-jährigen und ihres Anteils an der Gesamtbevölkerung werden erkennbar ansteigen bei rückläufigem Anteil der Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter, was zu einem zukünftig weiter ansteigenden Altenquotienten führt.

Als Zielgebiet von Wanderungen in der Kernregion Salzburg hat die Stadt Freilassing die Chance einer verstärkten Zuwanderung jüngerer Altersgruppen, verbunden mit der Standortqualität als Wohnstandort für Familien und Personen im erwerbsfähigen Alter. Dann dürfte sich auch der derzeit mit 45 % deutlich über dem Landkreisdurchschnitt liegende Anteil an Singlehaushalten in Freilassing wieder verringern, bzw. die vergleichsweise geringe durchschnittliche Haushaltsgröße mit 1,98 Personen vergrößern.

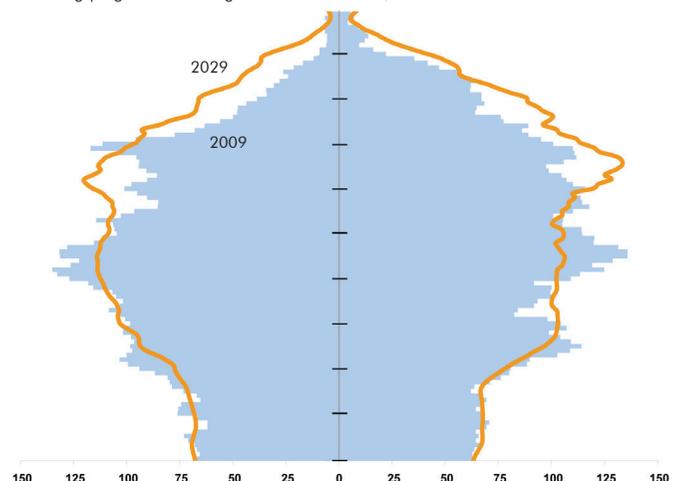
#### Wohnraumbedarf in Freilassing

Als aktuell vorhandenes Wohnungsdefizit werden von den vier hauptsächlich agierenden angebotsseitigen Akteuren des Wohnungsmarktes in Freilassing etwa 300 Wohnungen genannt, sodass man bereits jetzt von einem Angebotsengpass ausgehen muss. Hinzu kommt, dass in den nächsten 10 Jahren bei etwa 270 bestehenden Sozialwohnungen die Bindungsfrist abläuft, andererseits eine städtische Wohnungsbaugesellschaft als zentraler Akteur fehlt.



Bevölkerungsprognose Kernregion Salzburg 2029  
Veränderung in % zum Basisjahr 2009

Bevölkerungsprognose Freilassing - Altersstruktur 2009 / 2029



Im Einzelnen sind die Entwicklungsbedingungen im Wohnungssektor von folgenden Merkmalen bestimmt:

- geringe Wohnbauflächenentwicklung in den letzten 15 Jahren
- positive Einwohner- und Haushaltsprognose für den Großraum Salzburg bis 2030
- stark angespannter Wohnungsmarkt mit Wohnungsdefizit
- Defizite bei Wohnungen für Familien und Einkommensschwache
- kaum Wohnangebote in einem urbanen Umfeld
- Segregationstendenzen (örtlich und überörtlich)
- im Bestand deutliche Unterschiede in der örtlichen Wohnqualität
- im Bestand Defizite im Wohnumfeld

Wohnraumbedarf in der Kernregion Salzburg

Folgt man den Aussagen im „Masterplan für die Kernregion Salzburg“, ist für den Zeitraum der nächsten 20 Jahre unter Einrechnung des bereits bestehenden Wohnungsdefizits in der Stadt Salzburg ein Neubaubedarf von ca. 11.000 Wohnungen anzusetzen, für Salzburg-Umgebung von rund 12.000.

Grundanliegen des Masterplans ist es, die bauliche Entwicklung auf jene Bereiche zu focussieren, die infrastrukturell gut ausgestattet sind und gute Voraussetzungen für eine attraktive ÖV-Verbindung haben.

Als Entwicklungspotenzial in Freilassing werden daher für die nächsten 20 Jahre rund 2.000 Wohnungen in einer Mischung in Preisniveau und Wohnungsgröße und mit einem höheren Anteil von Mietwohnungen vorgeschlagen.

Grund und Boden sind nicht vermehrbar

Flächeninanspruchnahme für Bauland bedeutet einerseits Verlust von landwirtschaftlicher Nutzfläche und natürlichen Lebensräumen und andererseits Ausdehnung der Siedlungs- und Verkehrsfläche.

Bei dem eng begrenzten Flächenpotenzial des Stadtgebietes von 14,8 km<sup>2</sup> (Einwohnerdichte 1.088 EW je km<sup>2</sup>) kommt daher bei der Ausweisung neuer Baugebiete der Entscheidung der Art künftiger Wohnformen eine wichtige Bedeutung zu, will man die naturräumliche Qualität und positive Identität des Ortes weiterhin bewahren.

Immer noch ist das „Eigenheim im Grünen“ die von vielen gewünschte Wohnform, sie ist zugleich aber auch die flächenaufwendigste und benötigt die mehrfache Baulandfläche gegenüber alternativen Wohnformen (Stadthäuser, Eigentumswohnungen).

Immer noch ist das „Eigenheim im Grünen“ die von vielen gewünschte Wohnform, sie ist aber zugleich auch die flächenaufwendigste und benötigt die mehrfache Baulandfläche gegenüber alternativen Wohnformen



## Wohnform und Flächenverbrauch

Bei einer verstärkten Wohnbauentwicklung spielt eine erhebliche Rolle, sich bewußt zu werden, wie die unterschiedlichen Siedlungsformen den Flächenverbrauch an Landschaft und - für die Stadt wichtig - auch die Folgekosten in den kommenden Jahrzehnten beeinflussen.

Den eklatanten Unterschied im Flächenverbrauch der verschiedenen Wohnformen - A freistehenden Wohnungen, B gereihte Wohnungen, C gestapelte Wohnungen - zeigen die einzelnen Beispiele sowie die zusammenfassende Übersicht: Wie die nebenstehenden Bilder verdeutlichen, beträgt der Flächenverbrauch für 2000 Wohnungen

- mit freistehenden Wohnungen in herkömmlicher Bebauung freistehender Einfamilienhäuser 128 ha,
- mit gereihten Wohnungen in Form von Reihen, Doppel- oder Stadthäusern 42 ha und
- mit gestapelten Wohnungen im Geschößwohnungsbau 19 ha,

das entspricht einem Unterschied zwischen 100 % (C), 220 % (B) und 640 % (A) Flächeninanspruchnahme.

## Wohnbauentwicklungsflächen

Mit einer sensiblen Nachverdichtung im bestehenden Stadtgefüge, die vorhandene Baulücken schließt und leerstehende Gebäude umnutzt, werden voraussichtlich rund 200 neue Wohnungen geschaffen werden können.

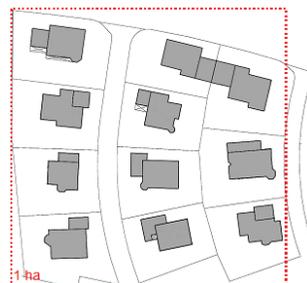
Für den überwiegenden Anteil des Wohnraumbedarfs werden zusätzliche Flächen in der Größenordnung von rund 30 ha benötigt,

wenn man folgenden Wohnungsschlüssel ansetzt:

- 65 % Geschosswohnungsbau
- 30 % verdichteter Wohnungsbau
- 5 % Einfamilienhausbau

Im Entwicklungskonzept sind die Neubaufächen in Quadratrasterflächen von 0,25 ha (ohne Anspruch auf Parzellenschärfe) dargestellt und in drei Dichtestufen gegliedert. Mit einer Gesamtgröße von insgesamt rund 34 ha lassen sie bewusst einen Spielraum für die nachfolgenden Verhandlungen zwischen Stadt und Grundeigentümern, und werden entsprechend den Verhandlungsergebnissen erst anschließend in der Bedarfsgröße im verbindlichen Flächennutzungsplan ausgewiesen.

Im Sinne der Innenentwicklung kommen an erster Stelle die zentrumsnahen Flächen „Sonnenfeld“ (nördlich der Bahn) und „Staufenstraße“ (südlich der Bahn) in Betracht. Sie sind mit Vorrang zu entwickeln, bevor die nördlich ausgewiesenen neuen Siedlungsgränder erschlossen werden.



Lageplan  
1/1000



EFH Siedlung  
Salzburghofen

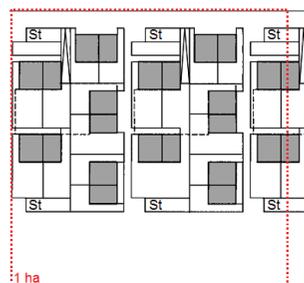
(Quelle: Arc)

## A freistehende Wohnungen

Grundstück i.M. 650 m<sup>2</sup>  
Wohnfläche i.M. 130 m<sup>2</sup>  
E+1

je m<sup>2</sup> Wfl 5,4 m<sup>2</sup> Nettobauland  
je ha 12 WE

48 Bewohner/ha



Lageplan  
1/1000



Doppelhäuser  
Ostfildern

(Quelle: Arc)

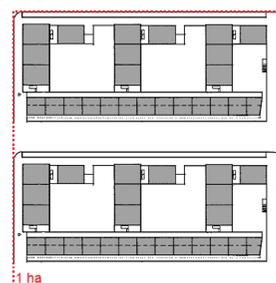
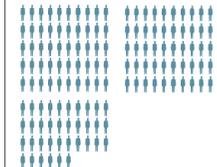
## B gereihte Wohnungen

Grundstück i.M. 225 m<sup>2</sup>  
Wohnfläche i.M. 120 m<sup>2</sup>

E+1 / E+2

je m<sup>2</sup> Wfl 2,3 m<sup>2</sup> Nettobauland  
je ha 34 WE

136 Bewohner/ha



Lageplan  
1/1000



Wohnanlage

(Quelle: Arc)

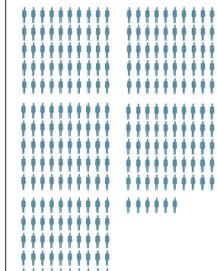
## C gestapelte Wohnungen

Grundstück gesamt 7.748 m<sup>2</sup>  
Wohnfläche gesamt 6.748 m<sup>2</sup>

E+2

je m<sup>2</sup> Wfl 1,1 m<sup>2</sup> Nettobauland  
je ha 90 WE

256 Bewohner/ha



Auf dem knapp 10 ha großen Areal des Sonnenfeldes in unmittelbarer Nähe zur Innenstadt und zum Bahnhof bestehen beste Chancen für ein urbanes innerstädtisches neues Wohnquartier mit Mehrgenerationenwohnen, Studentenwohnen und Altenwohnen.

Hier bietet sich auch ein Standort für das seit langem gewünschte Bürgerhaus an - in zentraler Lage, in Verbindung mit einer westlich vorgelagerten innerstädtischen Grünfläche.

Als nachhaltig entwickelte Solarsiedlung sollte in einem Wettbewerbsverfahren die bestmögliche Lösung für dieses wertvolle neue Stadtgebiet gesucht werden.

#### Wohnen findet Innenstadt

Familien und ältere Menschen tendieren bei der Wohnungssuche wieder verstärkt in die Innenstadt. Die Nachfrage nach kleineren Wohnungen steigt, weil es immer mehr alleinstehende Menschen gibt. Gleichzeitig nimmt auch der Wunsch nach kleinen Freiflächen zu. Auch die Nähe zu Schulen und die allgemeine Infrastruktur wie Einkaufsmöglichkeiten und Gesundheitseinrichtungen befördern diese Entscheidung.

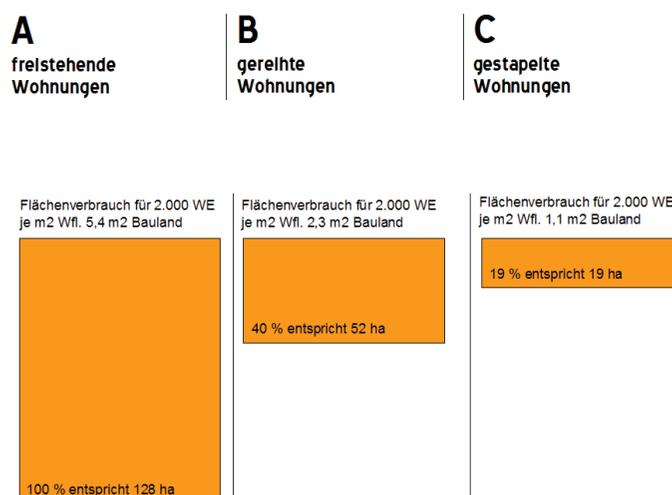
#### Wohnen muss sich anpassen

Wohnen muss nicht neu gedacht werden, dennoch muß sich der Wohnungsbau stets anpassen und auf den unübersehbaren gesellschaftlichen Wandel reagieren. So gibt es unterschiedliche Haushaltsformen und -größen sowie unterschiedliche Lebensstile. Kleinhaushalte organisieren sich anders als Wohngemeinschaften oder Einpersonenhaushalte.

Die Individualisierung von Lebenswelten, wachsende Isolation in Verbindung mit zunehmender Unsicherheit, die Singularisierung, eine veränderte Frauenrolle, die angespannte Situation junger Familien, die Zunahme der Ein-Personenhaushalte, die Verknüpfung von Wohnen und Arbeiten - all diese gesellschaftlichen Veränderungen erfordern eine entsprechende Antwort. Entsprechend werden neue Kriterien den Wohnungsbau verändern, wie beispielsweise:

- Flexibilität bei der Nutzung der Wohnungen,
- behindertengerechtes Bauen,
- begegnungsfördernde Aussenraumgestaltung,
- sichere Erschliessungen,
- geringer Folgeunterhalt,
- Einsatz ökologisch einwandfreier Materialien

Wohnen muss bezahlbar bleiben, damit dieses Grundbedürfnis auch gelebt werden kann. Die Marktkräfte allein sind hier nicht in der Lage, um allen



(Übersicht Flächenverbrauch (Quelle: Arc))

eine Wohnung zu tragbaren Bedingungen zu sichern. Sie orientieren sich an der zahlungskräftigen Nachfrage - sozusagen der Wohnkaufkraft - und diese ist sozial ungleich verteilt, mit der Folge, dass die Gesellschaft auch auf dem Wohnungsmarkt auseinanderdriftet.

Daher braucht es zur Ergänzung die

- die aktive Mitwirkung der Stadt durch Grunderwerb und Schaffung preiswerten Baulandes
- die Beteiligung gemeinnütziger Wohnbauträger, Wohnbaugenossenschaften und/oder gemeinnütziger Vereine, die preisgünstige Wohnungen erstellen, sichern und erneuern. Dank Kostenmiete und dem Verzicht auf Gewinnstreben können sie einen dauerhaften Beitrag zur Versorgung der Bevölkerung mit preiswertem Wohnraum leisten
- neue Finanzierungsmodelle mit Bereitstellung von Grundstücken für gemeinschaftsorientierte Wohnformen und Partizipation beim Planen und Bauen, z.B. Baugemeinschaften oder Baugruppen.

Auf diese Weise kann Wohnraum für alle Bevölkerungskreise entstehen, der unterschiedliche Lebensstile zulässt, Schwache nicht ausgrenzt sondern integriert und insbesondere Familien und Betagte berücksichtigt.

Elnige gute Beispiele hierfür hat das INTERREG III A-Projekt „Nachhaltige Siedlungsentwicklung“<sup>1</sup> der EuRegio Salzburg-Berchtesgadener Land-Traunstein bereits 2006 aufgezeigt und als Broschüre veröffentlicht.

<sup>1</sup> Architektenkammer für Oberösterreich und Salzburg

#### 1.4.4 Oberziele

In Erkenntnis der Lage Freilassings als Mittelzentrum in der Kernregion Salzburg wurden vom Stadtrat folgende acht Oberziele für die weitere Entwicklung definiert und einstimmig beschlossen:

##### **1 Positionierung der Stadt Freilassing als Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkt, d.h.**

- „wir entwickeln ein neues Selbstverständnis unserer Stadt als Nebenzentrum in der Kernregion Salzburg und greifen damit die vom Bürger gelebte Realität aktiv zum Wohle unserer Stadt und ihrer Bürger auf. Das neue Selbstverständnis führt uns zu einer aktiven Standortentwicklung unserer Stadt.“
- In der Erkenntnis, daß wir uns in einem Wachstumsraum mit entsprechender Zunahme der Bevölkerung befinden, wollen wir uns nicht einseitig nur zum Wohnstandort entwickeln, sondern ergänzend zur Wohnbauentwicklung in einem ausgewogenen Verhältnis dazu gewerbliche Bauflächen entwickeln.
- Zielgruppe für die Weiterentwicklung der Standortqualität sind für uns dabei hochwertige, arbeitsplatzintensive Unternehmen des verarbeitenden Gewerbes.“

##### **2 Lebenswerte und wachstumoriente Entwicklung mit Koppelung von Gewerbe- und Wohnbauflächen, d.h.**

- „wir entwickeln in den nächsten Jahren aktiv, schrittweise und ausgewogen die im Konzept dargestellten Wohn- und Gewerbeflächen.“
- Hierzu nehmen wir das Flächennutzungs- und Landschaftsplanverfahren im Jahr 2012 wieder auf.
- Bei der Umsetzung, beginnend mit dem Bebauungsplan, achten wir in besonderer Weise auf Qualität wie Nachhaltigkeit und binden unsere Bürger ein; denn nur so können wir eine lebenswerte Wohn- und Arbeitsplatzentwicklung fördern.“

##### **3 Verdichtete Wohnformen und Schaffung von Wohnraum für Alle, dh.**

- „von den neuen Wohnbauflächen wollen wir vorrangig die zentrumsnahen Gebietslagen in der

Staufenstraße und am Sonnenfeld entwickeln.“

- Hierbei streben wir eine gemischte Bebauung mit Doppel-, Reihen- und Stadthausformen sowie zeitgemäßen mehrgeschossigen Wohnbau für unterschiedliche soziale Gruppen und Haushaltsformen - junge Familien wie ältere Personen - mit guter Wohnqualität an.
- Um neue soziale Brennpunkte zu vermeiden, achten wir auf eine soziale Mischung in den Quartieren.“

##### **4 Sozialgerechte Bodennutzung, d.h.**

- „die Entwicklung bisher landwirtschaftlich genutzter Flächen zu Wohn- und Gewerbebauland betreiben wir gemeinsam - im offenen Dialog zwischen Stadt und Grundeigentümern.“
- Preiswerter Wohnraum ist ein wichtiges soziales Anliegen. Um hier zu einer Lösung für unsere Bürger zu kommen, wollen wir gemeinsam im Dialog nach Lösungen suchen. Ebenso ist uns wichtig, gemeinsam zu klären, wie wir bei der Gewerbeentwicklung auf die Qualität und Nachhaltigkeit Einfluß nehmen und sie absichern können.
- Eine Gleichbehandlung der Grundeigentümer ist für uns dabei verbindlich.“

##### **5 Gewerbeentwicklung im nördlichen und südlichen Stadtgebiet an vorhandenen Verkehrsachsen, d.h.**

- „im Bewußtsein unseres vergleichsweise kleinen Stadtgebietes ist es unser Ziel, der Innenentwicklung und Revitalisierung eine höhere Priorität und auch einen höheren Stellenwert einzuräumen als der Neuentwicklung von Flächen.“
- Bei der Ausweisung neuer Gewerbeflächen achten wir darauf, daß die vorhandenen Erschließungstrassen genutzt werden. Aus diesem Grund entwickeln wir die neuen Gewerbeflächen entlang der B 304 im Süden und der BGL 2 im Norden.“

##### **6 Verkehrsminimierende Siedlungsentwicklung, d.h.**

- „innerhalb unseres Stadtgebietes soll durch überörtlich attraktive Handelsstandorte keine höhere Belastung für den Salzburger Platz und die Münchener Straße aus der Stadt Salzburg generiert werden.“

- *Vor diesem Hintergrund betreiben wir unsere Handelsentwicklung wieder stärker als Innenstadtentwicklung.*
- *Den Fußgänger- und Radverkehr werden wir fördern.*
- *Insbesondere wollen wir die Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer längs der Münchener Straße zwischen Industriestraße und Salzburger Platz verbessern und dort ein durchgängiges, beidseitiges Angebot für Radfahrer auf der Fahrbahn schaffen.“*

#### **7 Freihalten der bedeutsamen Landschaftsräume, d.h.**

- *„bei der baulichen Weiterentwicklung unserer Stadt schützen wir unsere wertvollen Freiflächen und Naturräume an der Saalache im Osten und an der Sur im Westen.*
- *Die unbebauten Flächen zwischen der B20 und dem markant sichtbaren Ortsrand - unterhalb der Salzburger Straße und oberhalb des Badylons - halten wir frei und nutzen sie für Landwirtschaft, Freizeit und Sport.“*

#### **8 Freilassing will bis 2030 einen angemessenen Beitrag zur Energiewende in der Region BGL leisten und daher Einspar- und Energiepotentiale entsprechend dem Leitsatz der Arbeitsgruppe Energie nutzen, d.h.**

- *„an oberster Stelle steht für uns die konsequente und substantielle Reduktion des Verbrauchs.*
- *Den verbleibenden Bedarf wollen wir für Strom zu 100 % aus erneuerbaren Energien aus der Stadt und Wärme zu 10 % aus dem Stadtgebiet, ansonsten soweit als möglich aus erneuerbaren Energien aus der Region decken.*
- *Das Versorgungs- und Verbrauchssystem wollen wir dabei vielfältig, effizient und unter paralleler Nutzung vieler Möglichkeiten entwickeln. Das gilt sowohl für die technischen Lösungen als auch für den Arbeitsprozess.*
- *Wir wollen als gesamte Stadtgemeinschaft am gleichen Strang ziehen - und in der gleichen Richtung.“*

## 1.5 Innenstadt



Nutzungsstruktur Erdgeschoss Innenstadt (Quelle: Arc)

### Nutzungen

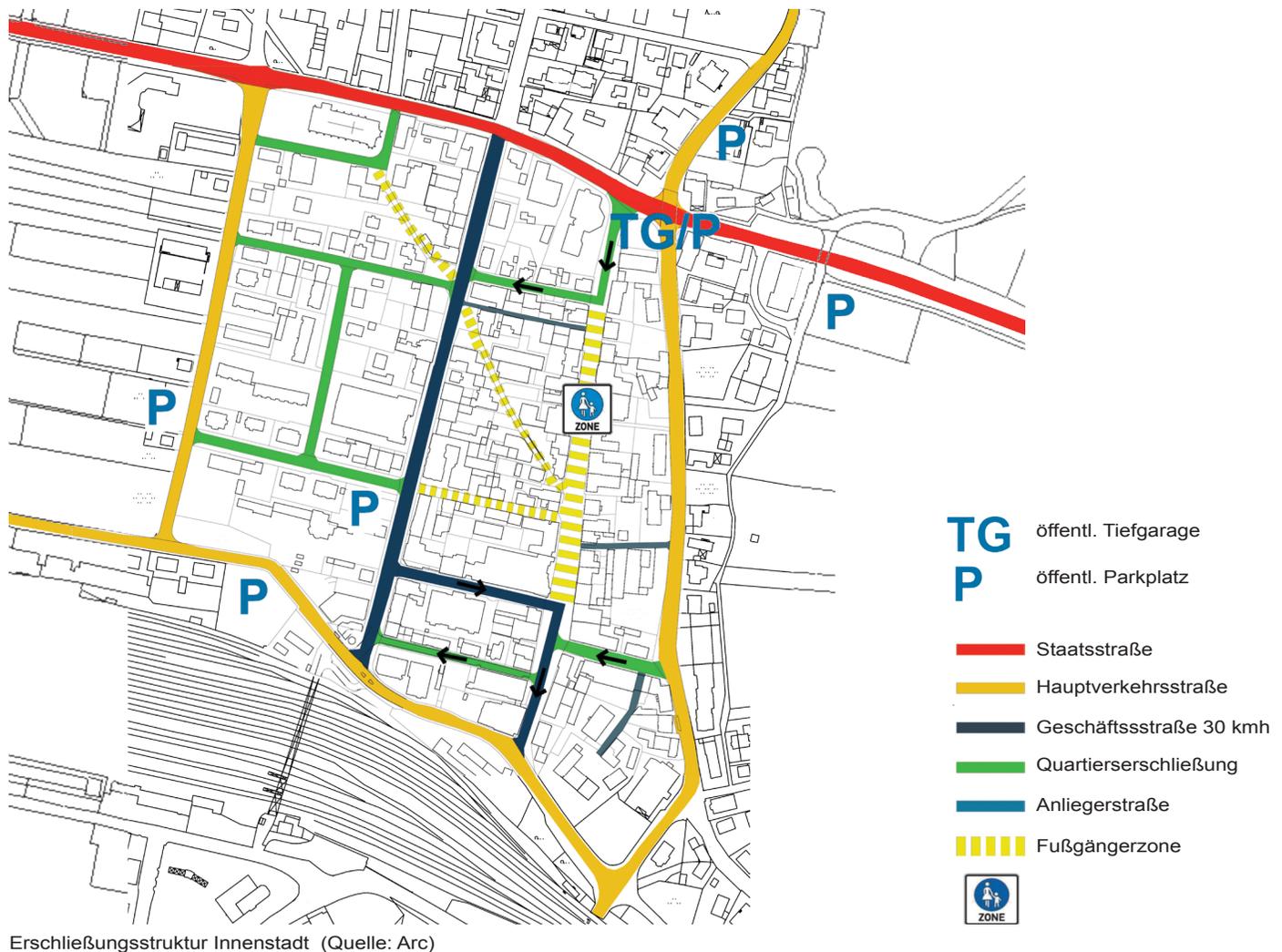
Die beiden wichtigen Straßenzüge der Innenstadt - Hauptstraße im Westen und Lindenstraße im Osten definieren den zentralen Bereich der Innenstadt mit Einzelhandel und Dienstleistung sowie Wohnen in den Obergeschossen. Drogerie und Lebensmittelmarkt in der Mitte der Hauptstraße und Bekleidungsgeschäft an ihrem südlichen Ende sowie eine Anzahl von Optikgeschäften tragen dazu bei, dass die Fußgängerzone noch belebt und auch für Salzburger Kunden aufgrund des Preisgefälles in diesen Branchen interessant ist.

In der Lindenstraße läßt die Frequenz stark nach, was auch der größere Leerstand, der dort anzutreffen ist, beweist.

Die „Goldgräberzeit“ der 1990er Jahre ist der Zone nicht mehr anzumerken: inzwischen herrscht ein bunt gemisch-

tes Nebeneinander von Einzelhandel und Gastronomie in ganz unterschiedlicher Qualität bis zu Eineuroläden und Imbißstand.

Insgesamt spiegeln weder die Qualität des öffentlichen Raums, seine Ausstattung noch das Warenangebot und das äußere Erscheinungsbild das im Grunde hochwertige Image des Wirtschaftsstandortes Freilassing und bedürfen aus dieser Sicht einer umfassenden Neugestaltung.



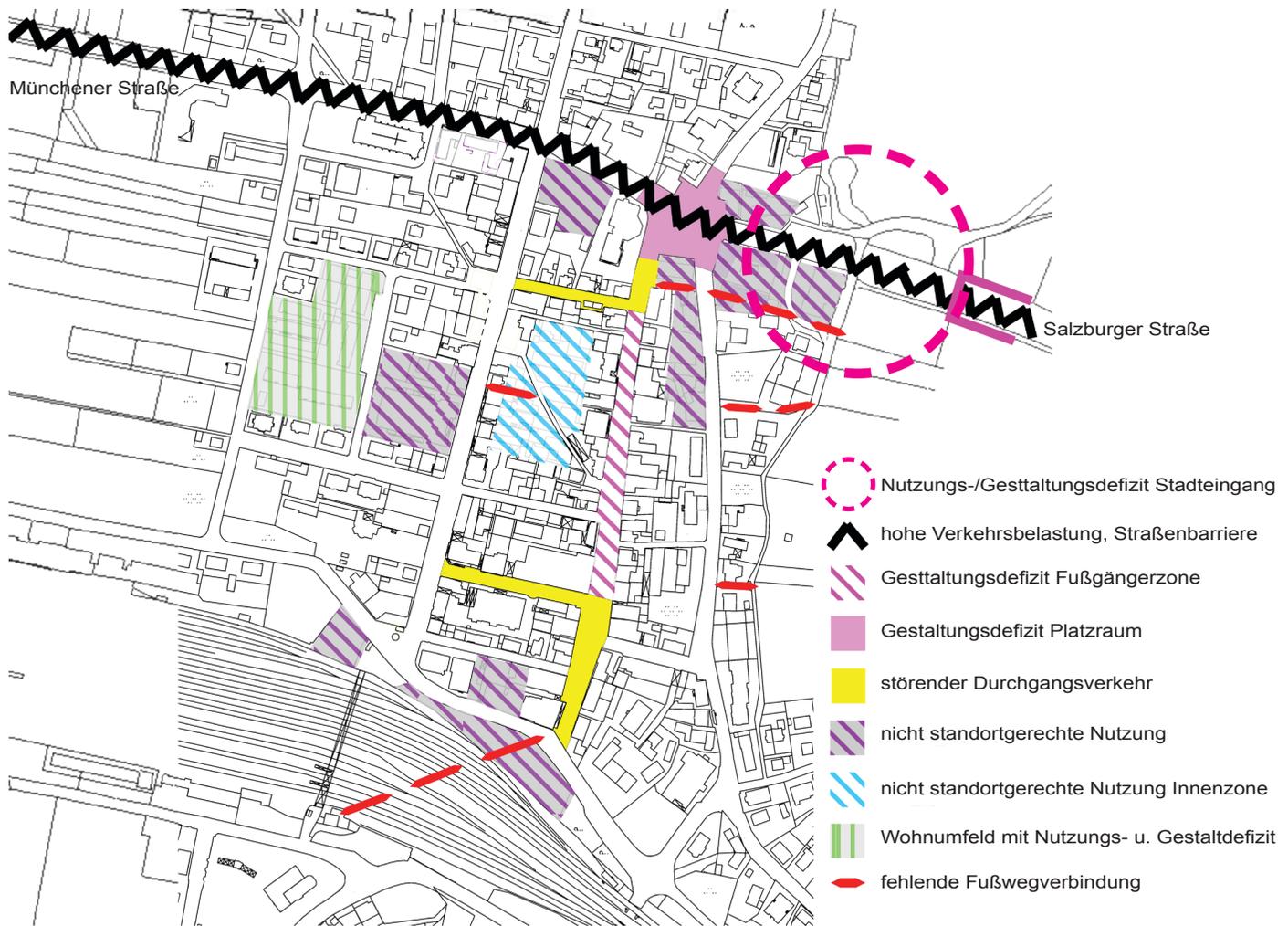
## Erschließung

Seit Einführung der Fußgängerzonen zeigt die Entwicklung der Innenstädte, dass die Sorge der Geschäftsinhaber um Umsatzeinbußen in den überwiegenden Fällen unbegründet waren.

Die absehbare Entwicklung in der Gesellschaft (demografische Entwicklung, Wandel im Energiesektor und damit auch in der Mobilität) läßt vermuten, dass der Trend weiter zunehmen wird, unsere Innenstadt vom störenden Autoverkehr zu befreien und für die Menschen wieder zugänglich und lebenswerter zu machen.

Von den vielen Erschließungsflächen der Innenstadt ist nur der weitaus kleinere Anteil mit einem Teilbereich der Hauptstraße, dem Fürstenweg und der Jahnstraße Fußgängern vorbehalten. Die übrigen Straßenzüge sind

Hauptverkehrs-, Sammel-, oder Erschließungsstraßen. Parkplätze befinden sich am Salzburger Platz (auch mit öffentlicher Tiefgarage) im Norden, im Südwesten an der Rupertusstraße und an der Lindenstraße.



Mängel und Potenziale Innenstadt (Quelle: Arc)

### Mängel und Potenziale

Die Zufahrten in die Stadt Freilassing sowohl über die Salzburger wie die Münchener Straße vergeben die Chance, durch positive Gestaltungs- und Nutzungsqualitäten Neugier und Interesse für die Stadt, insbesondere die Innenstadt zu wecken:

Die offene Strecke geht ohne positiv besetzte Nutzungen - begleitet von belanglosen und unzusammenhängend verteilten Werbe- und Hinweisschildern - in den bebauten Innenbereich über.

Sowohl die nördlichen wie die südlichen Zugänge zum Zentrum mit versteckter Fußgängerzone sind negativ bestimmt von störendem Durchgangsverkehr und teilweise nicht standortgerechten Nutzungen.

Bezüglich der für die Belebung einer Innenstadt wichtigen Wohnnutzungen gibt es im Innenbereich zwischen Haupt-

und Lindenstraße noch erschließbare Potenziale wie auch weiter westlich, wo das Wohnumfeld Nutzungs- und Gestaltdefizite aufweist.

Die vorhandenen Hauptdefizite in der Innenstadt liegen sowohl im fehlenden attraktiven Nutzungsmix als auch im gering repräsentativen öffentlichen Raum und erfordern eine umfassende Neugestaltung. Dabei wird die Stadt dauerhaft eine aktive Rolle einnehmen müssen.



Stadteingang und Werbung



Stadteingang und Information



Stadteingang und Nutzungen



Stadteingang und Nutzungen/Gestaltung



Salzburger Platz um 1960 (Quelle: Archiv Stadt Freilassing)

### Defizite Salzburger Platz

Noch bis in die 1960er Jahre weist der Eintritt in den Ort aus Richtung Salzburg - heute Salzburger Platz, damals Rathausplatz - ein fast dörfliches Gepräge auf: mit zweigeschossigen historischen Gebäuden, dem Kriegerdenkmal mit Säule in der Straßenfläche, schmalen Fahrbahnen und Vorgärten vor den Häusern.

Anschließend erst erfolgte mit Abbruch des Rathauses, Neubau der Sparkasse und Umbau bzw. Umnutzung des alten Sparkassengebäudes in Verbindung mit der verkehrstechnischen Umformung des gesamten Straßenraums ein gewaltiger städtebaulicher Umbruch:

Dominiert vom Straßenverkehr, - mit Ausnahme der beiden Banken - umgeben von Erdgeschoßnutzungen, wie sie der Zentralität des städtischen Hauptplatzes nicht entsprechen und verstellt von Parkplatz und Tiefgaragenab-

fahrt wird der heutige Eindruck den Ansprüchen an einen anziehenden Stadteingang nicht mehr gerecht.



Luftbild Salzburger Platz (Quelle: google-maps)



Verkehrslast Salzburger Platz



Erdgeschossnutzung Salzburger Platz



Wohngebäude Salzburger Platz

Das haben Bürger kritisiert:

- Platz wird dominiert vom LKW- und PKW-Verkehr
- kein Aufenthaltscharakter
- Parkplatz nimmt wertvolle Fläche für den Eintritt zur Fußgängerzone in Anspruch
- Tiefgaragenabfahrt stört
- Fußgängerzone wird nicht sichtbar
- Querungen über die Straße erschwert
- attraktive Nutzungen fehlen



Innenstadt Hauptstraße in den 1960er Jahren (Quelle: Archiv Stadt Freilassing)

### **Defizite Fußgängerzone**

Auch das Foto der Hauptstraße (heute Fußgängerzone) aus den 1960er Jahren zeugt noch vom dörflichen Ursprung: die Häuser sind noch überwiegend 2-geschossig, die Straße scheint gefahrlos begehbar zu sein, wobei die Fahrfäche asymmetrisch auf der Seite ein unterschiedlich breites Band für Fuß- und Radfahrer freiläßt.

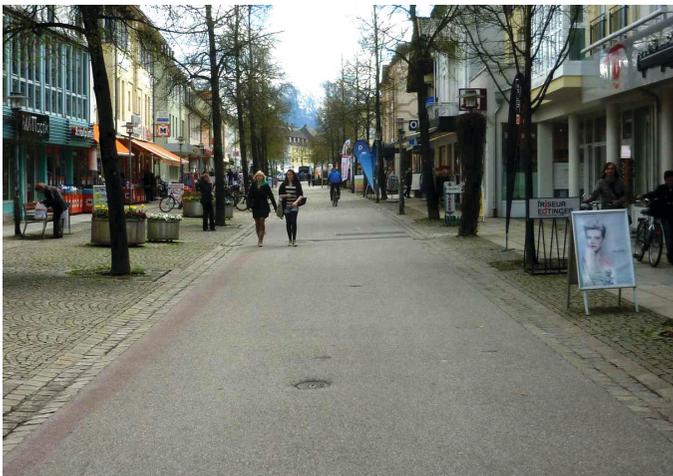
Der Umbau zur Fußgängerzone wurde ab den 1980er Jahren in Angriff genommen und im September 1990 abgeschlossen. Da man sich nicht auf eine konsequente Umgestaltung als Fußgängerbereich einigen konnte, wurde eine Kompromisslösung gewählt, die auch heute noch den nachteiligen Eindruck hinterläßt, als wäre die Mittelzone für den Fahrzeugverkehr jederzeit wieder zu öffnen.



Eintritt in die Fußgängerzone von Süden



Ausstattung und Mobiliar



Oberflächengestaltung mit straßengleicher Mittelzone



Leerstand in der Lindenstraße

Das haben Bürger kritisiert:

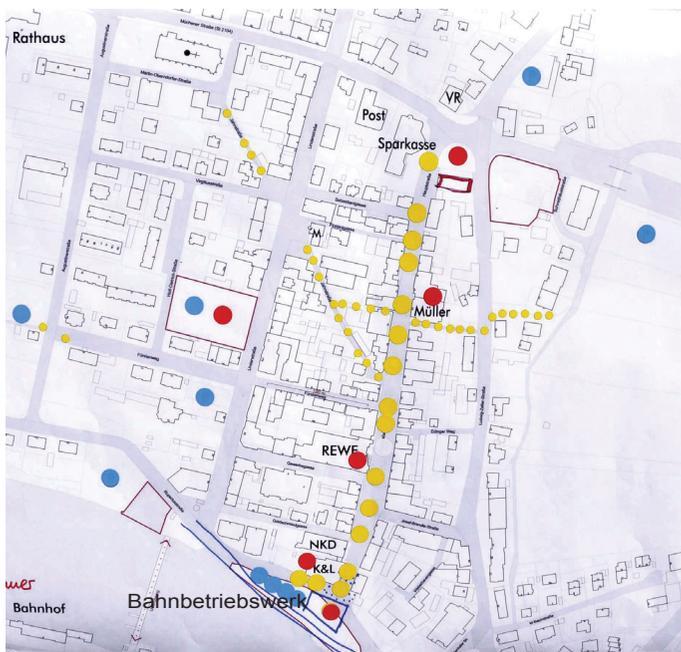
- Straßencharakter der Fußgängerzone
- Fußgängerzone zu lang
- Fußgängerzone nicht einladend
- Verweil- und Aufenthaltsflächen fehlen

- vereinheitlichte Architektur
- vereinheitlichte Möblierung
- langweilige Bepflanzung
- keine Orientierung für Besucher
- Beschilderung stört

- Werbeständer unschön
- Werbetafeln auf Gehwegen

- kein Branchenmix
- kein Teenyshop
- gefährdete Nahversorgung Innenstadt

- Rewe an falscher Stelle
- unterschiedliche Öffnungszeiten
- PKW-Verkehr gehört nicht in Fußgängerzone
- Parkplätze fehlen (Rewe)
- Parkflächenverteilung ungünstig



Vier unterschiedliche Konzepte aus dem Workshop Arbeitsgruppe Innenstadt (Quelle: Arc)

### Arbeitsgruppe Innenstadt

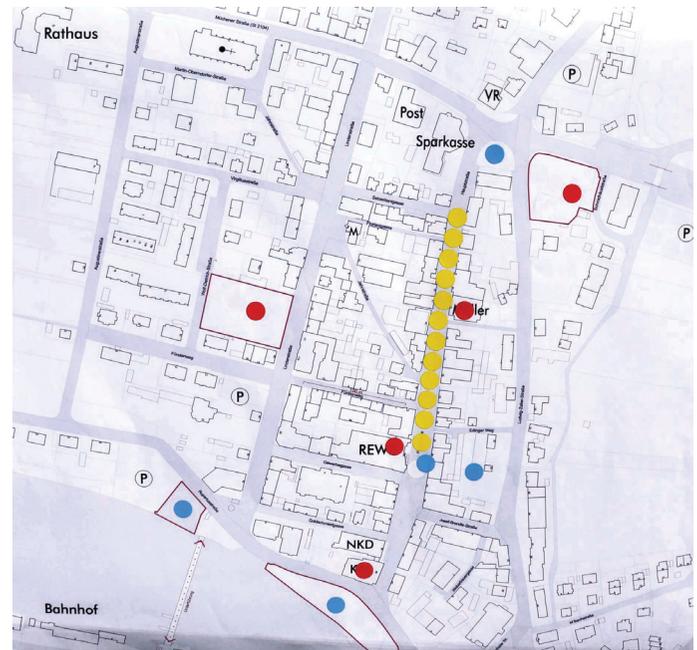
In zwei Arbeitssitzungen der Arbeitsgruppe „Innenstadt“ unter Teilnahme von Lenkungsgruppenmitgliedern und interessierten Bürgern bzw. Geschäftseigentümern wurden in einer ersten Runde die Stärken und Schwächen der bestehenden Fußgängerzone diskutiert und formuliert.

Arbeitsgruppe Innenstadt im „Gestaltungsspielraum“



### Das haben Bürger gewünscht:

- Gestaltung Salzburger Platz in Fußgängerzone hinein
- Fußgängerzone von Sparkasse bis Rupertusstraße
- klare Verbindung Fußgängerzone zu Bahnhof
- Bahnhof auf Nordseite verlegen
- Botanischer Garten neben Lobmeyer Parkplatz
- Bewerbung für Landesgartenschau
- Aufenthaltsplätze, -nischen
- Fassadengestaltung
- Überdachung der Fußgängerzone
- attraktive Gestaltung Fürstenweg
- Zu- und Abfahrt Anrainer
- Einheitliche Beleuchtung und Möblierung
- Spielbereich für Kinder
- Eisenbahnerstadt sichtbar machen
- Wlan gratis
- Branchenmix schaffen
- Publikumsmagnete und Qualität
- Kulturangebot (Kino)
- Wochenmarkt stärken
- Christkindlmarkt vergrößern
- mehr gute Gastronomie
- Jugendcafé
- attraktive Nahversorgung
- Streetbars mit Schirmen
- Kneipenkultur



In einer zweiten Runde konnten fünf Gruppen jeweils eigene Vorschläge erarbeiten und zu insgesamt 4 Fragen Stellung nehmen und planerische Vorschläge entwickeln:

1. welche Länge der Fußgängerzone finden Sie angemessen?
2. würden Sie weitere Parkplatzflächen vorsehen, wenn ja wo?
3. an welchen Standorten würden Sie Publikums-Magnete ansiedeln?
4. Wo soll der Wochenmarkt stattfinden?

Die Vorschläge brachten eine ganze Reihe an entwicklungsfähigen Vorschlägen in einer großen Bandbreite, bei der die Länge der Fußgängerzone mehrheitlich sowohl von Norden (Salzburger Platz) als auch von Süden (Rupertusstraße) erlebbar gewünscht wurde.

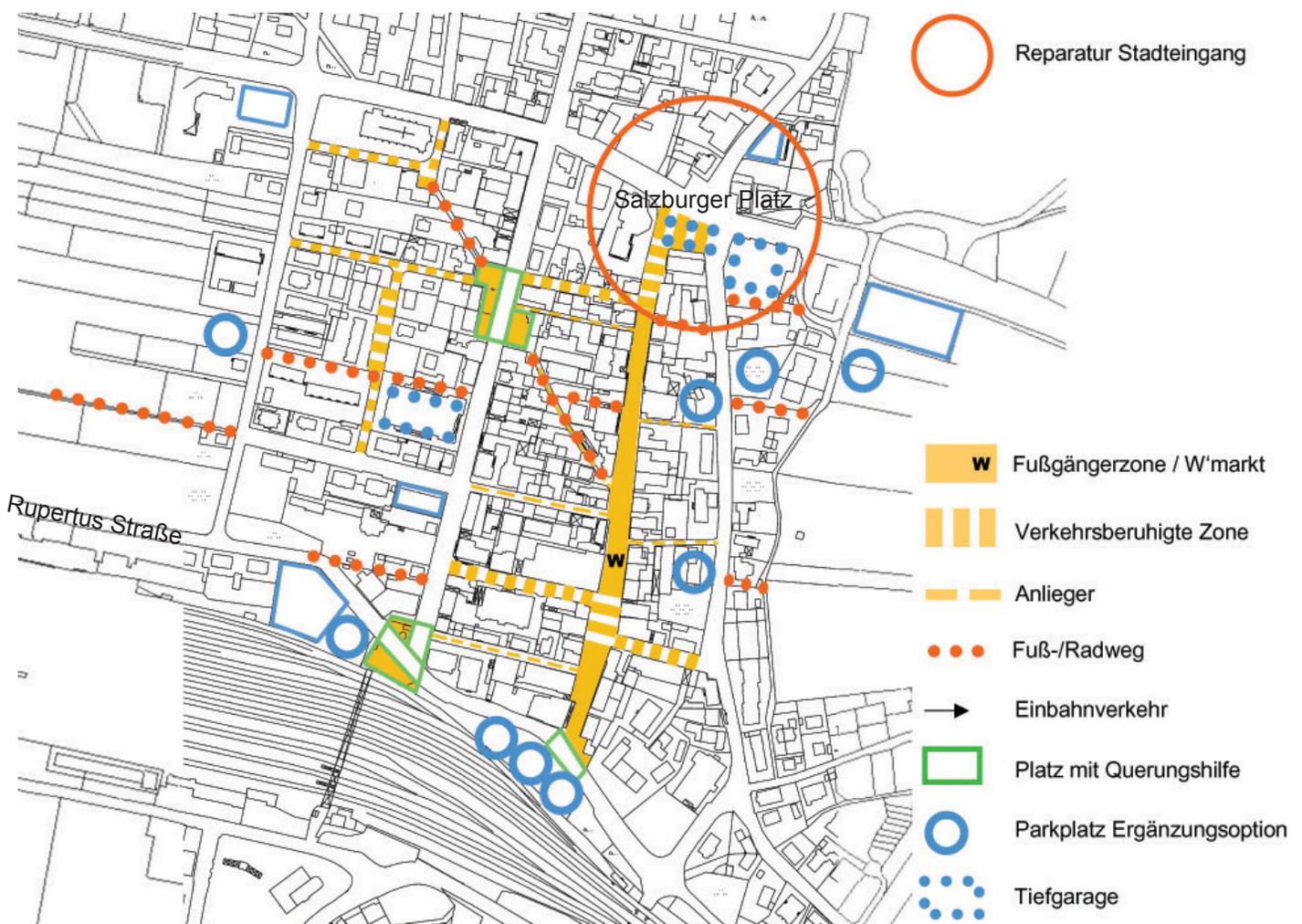
Parkmöglichkeiten wurden vorwiegend auf der Ostseite und an den Eingängen zur Fußgängerzone im Norden und Süden vorgeschlagen.

Ein wiederkehrendes Thema war der Wunsch nach einer direkteren Verbindung aus der Fußgängerzone zum Bahnhof. Diese Verbindung blockiert derzeit noch das bestehende Bahnbetriebswerk an der Rupertusstraße. Dadurch führt der Weg zur Bahnunterführung rückläufig entlang der Rupertusstraße nach Westen. Die Deutsche Bahn hat

- Fußgängerzone
- Parkplatz
- Wochenmarkt
- Publikumsmagnet

inzwischen eine Entbehrlichkeitsprüfung dieser Liegenschaften an der Rupertusstraße zugesagt.

Einer der Vorschläge sieht aus diesem Grund - nach Erwerb des Bahnbetriebsgeländes - die Verlagerung der Rupertusstraße nach Süden und bauliche Nutzung des Grundstücks als Abschluß der Fußgängerzone vor.



Konsensvorschlag Innenstadt (Quelle: Arc)

## Leitgedanken und Ziele

Für die Innenstadt wurden folgende Grundsätze als Leitbild formuliert:

- „Innenstadt Freilassing“ als Marke entwickeln
- „Wir-Gefühl“ bei allen relevanten Akteuren entwickeln
- Innenstadt als zentralen Einzelhandelsstandort stärken
- Zugänglichkeit für Fußgänger/Radfahrer verbessern
- Parkraumkonzept optimieren
- Innenstadt als Wohn- und Arbeitsplatzstandort stärken
- Qualität des Wohnumfeldes verbessern
- Qualität des öffentlichen Raums steigern

Der Versuch, aus den verschiedenen Vorschlägen der Arbeitsgruppe zu einem ersten Konzept zu kommen, führte nach gemeinsamer Diskussion zu obenstehender Konsenslösung:

Den tragenden Gedanken bildet die Vorstellung, den zent-

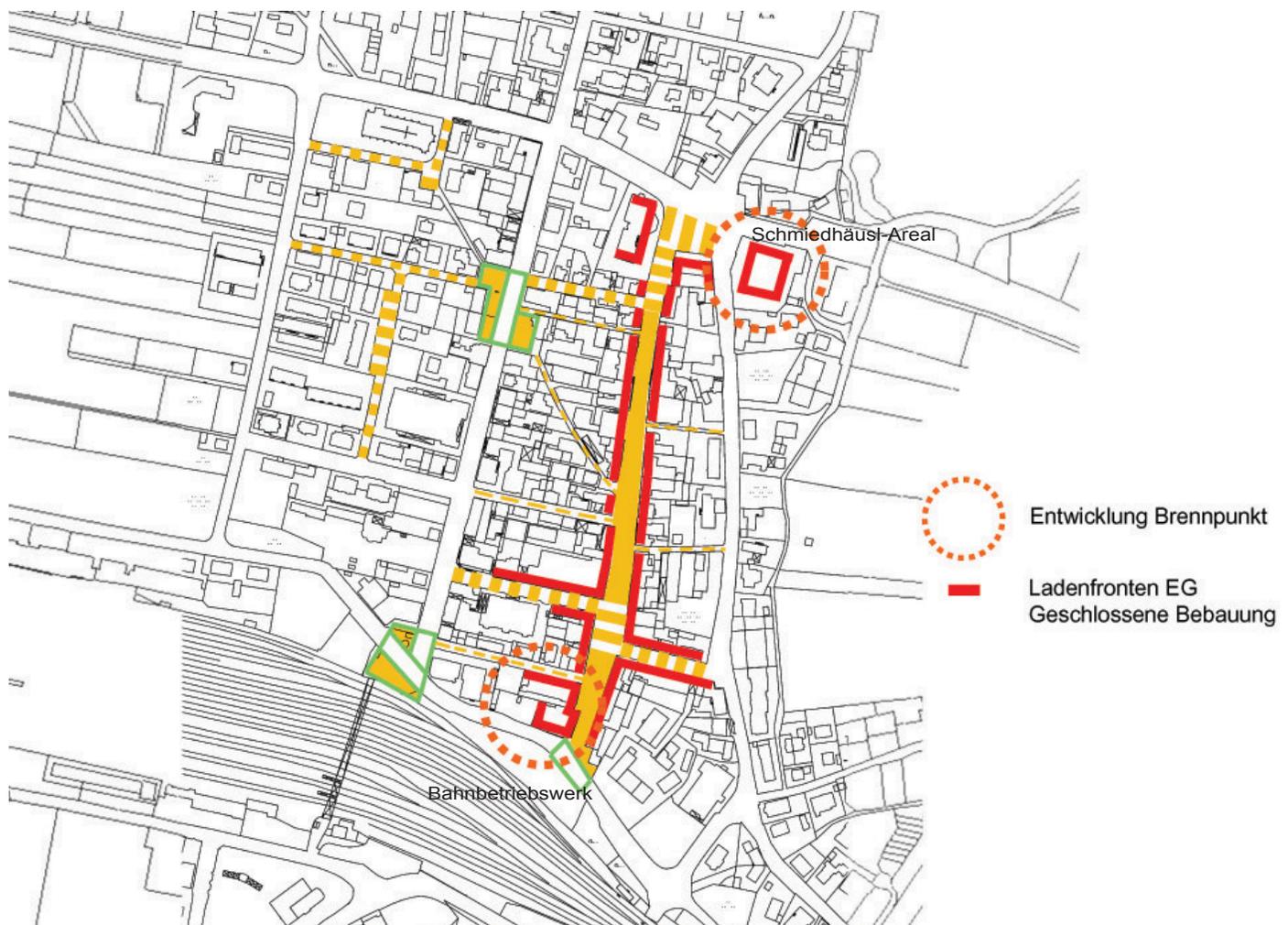
ralen Bereich der Fußgängerzone unmittelbar am Salzburger Platz beginnen zu lassen und bis zur Rupertusstraße zu führen.

Dabei kann der Bereich am Salzburger Platz bis zur Sebastianigasse als verkehrsberuhigter Bereich ausgebildet werden, in der Gestaltung aber vorwiegend als Fußgängerbereich in Erscheinung treten.

In ähnlicher Weise kann ein zweiter verkehrsberuhigter Bereich eingeführt werden - von der Gewerbegasse mit kurzer Querung der Hauptstraße bis zur Brendlestraße.

Mit in die Fußgängerzone einbezogen sind die übrigen Querstraßen - Florianigasse, Jahnstraße, Fürstenweg, Goldschmiedegasse und Edingerweg.

Um das bestehende Parkplatzangebot zu ergänzen, sind Grunderwerbsverhandlungen für das Bahnbetriebsgelände im Süden sowie für diverse Grundstücke an der Reichenhaller Straße im Konzept vorgeschlagen.



Revitalisierungsansatz Fußgängerzone (Quelle: Arc)

Aufwertung und Revitalisierung der Innenstadt haben zum Ziel, der Fußgängerzone Anziehungskraft, Attraktivität und Bedeutung zu verleihen, damit sie wieder zum örtlich und überörtlich anziehenden Versorgungsstandort wird, aber auch als Treff- und Kommunikationsort angenommen wird.

Hierzu sollten an den beiden Polen im Norden und Süden entsprechende Anziehungspunkte (Brennpunkte) als Auftakt stehen. Im Norden eignet sich hierfür insbesondere das Schmiedhäusl Areal, auf dem derzeit mit Disco, Versandhandel etc. keine dem Standort adäquaten Innenstadtnutzungen angeboten sind und die Bebauung auch keine entsprechende Dichte aufweist.

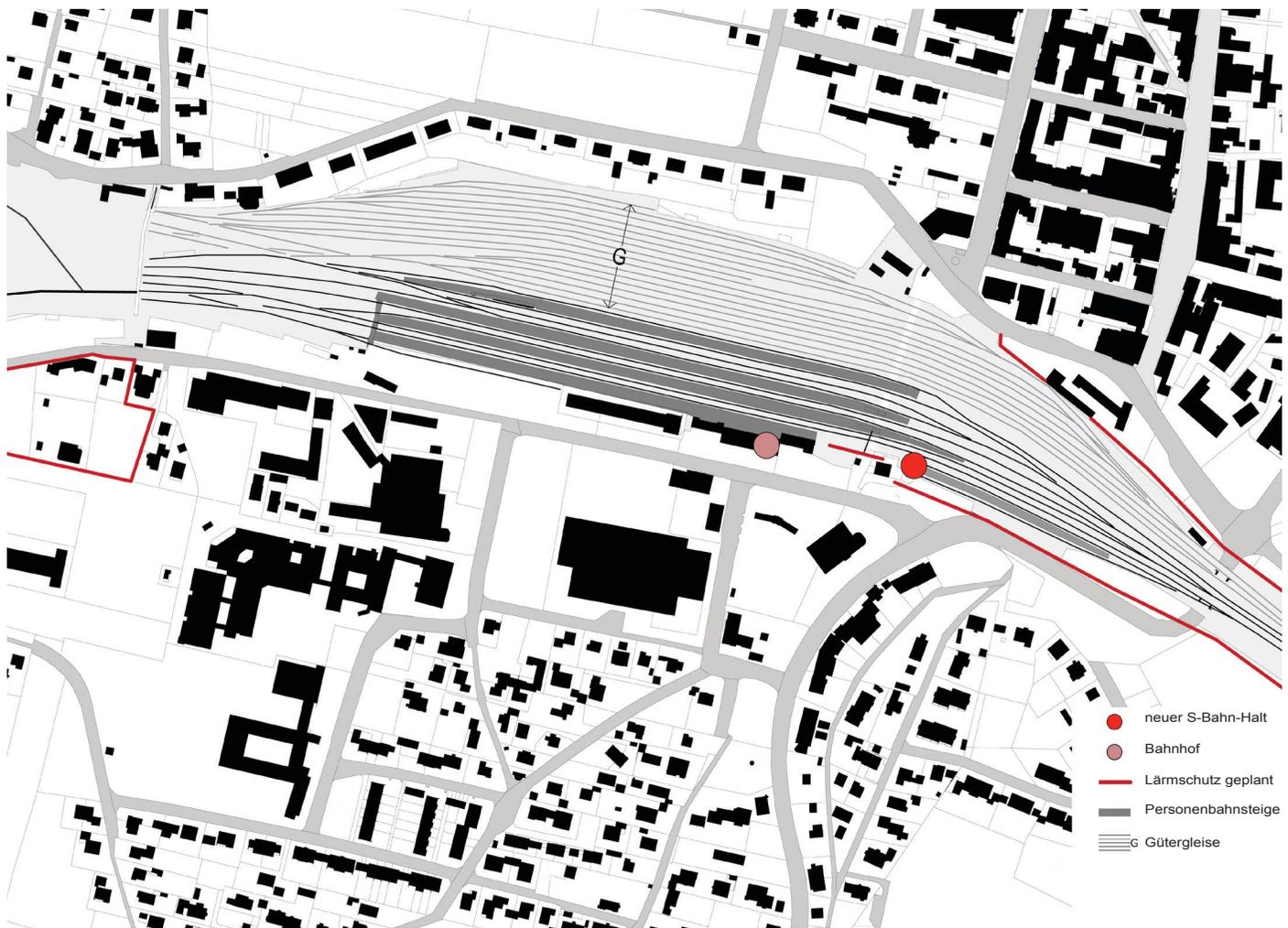
Eine zugehörige Tiefgarage könnte dabei mit der bestehenden öffentlichen Tiefgarage am Salzburger Platz verbunden werden.

Die Fußgängerzone selbst sollte dann mit einem dichten

Mix an Geschäften und Gastronomie versehen sein.

Im obenstehenden Plan ist diese Zone mit geschlossener Bebauung und ergeschossigen Ladenfronten rot markiert. Nebenzone in den Querstraßen können sich damit in geeigneten Teilbereichen im Erdgeschoß zu Wohnfunktionen umwandeln, da die Erdgeschossflächen im Quartier zwischen Linden- und Hauptstraße zu weitläufig ist, um alle Erdgeschosszonen mit Läden zu füllen.

## 1.6 Bahnareal



Planungen Deutsche Bahn (Quelle: Arc)

### Eisenbahn

Der Bahnhof Freilassing ist wichtiger Knotenpunkt im Fern- und Regionalverkehr, die Strecke Freilassing-Salzburg Teil der europäischen Magistrale Paris-München-Bratislava. Die Einbindung des Bahnhofs Freilassing in das S-Bahn-Netz Salzburg mit 15-Minuten-Takt befindet sich in der Ausführung: mit der S2 (Salzburg Hbf, Seekirchen, Straßwalchen) und mit der S3 (Reichenhall - Salzburg Hbf, Salzburg-Süd, Hallein, Golling).

Damit erhält Freilassing eine schnelle und attraktive Anbindung an den Hauptbahnhof Salzburg, an die innerstädtischen Verkehrsknotenpunkte Taxham, Mülln, Aiglhof, an die Universitätskliniken, zahlreiche Schulen, das EM-Stadion, an die regionalen Groß-Einkaufszentren sowie an die südlichen Vororte Salzburgs.

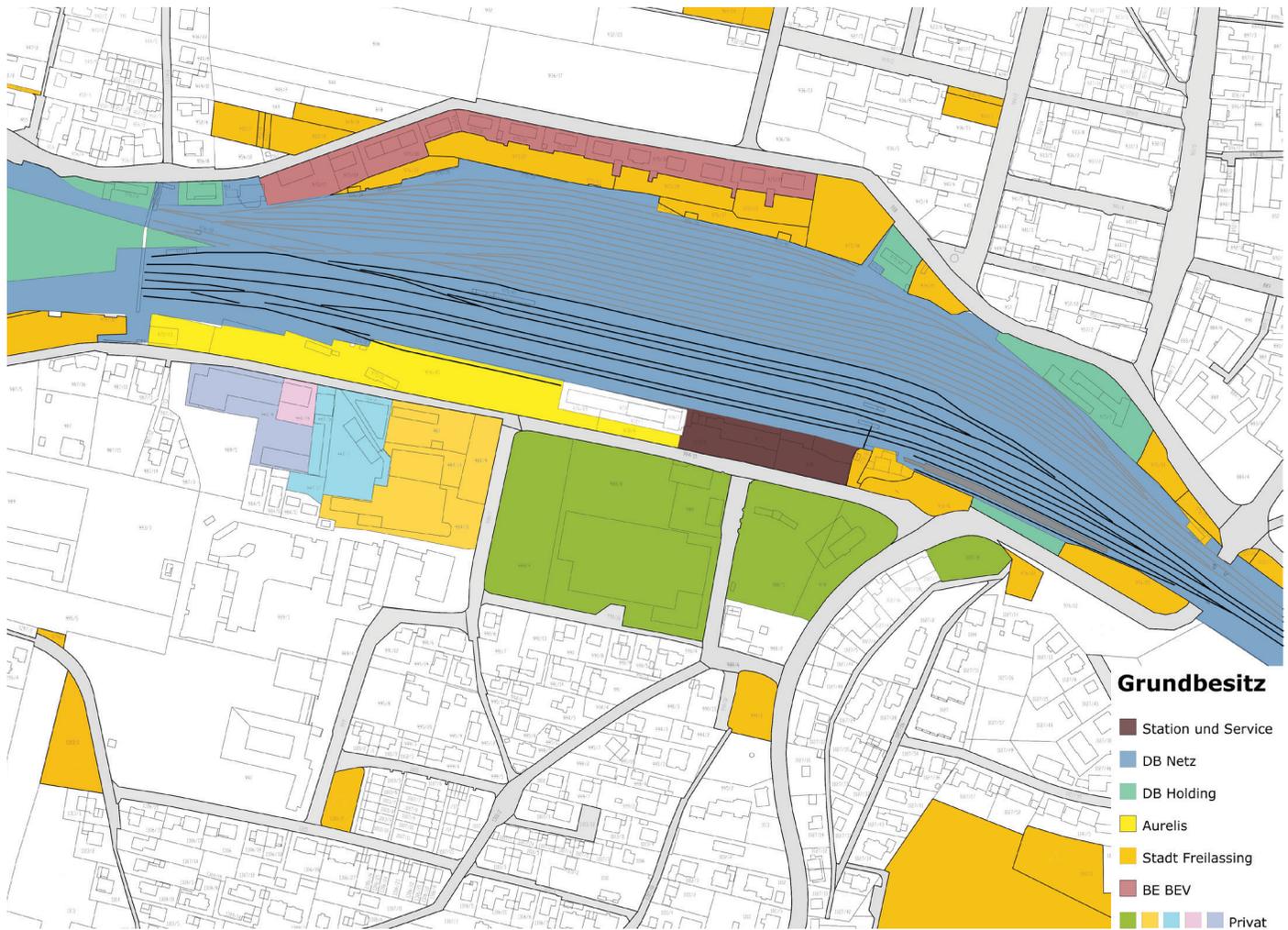
Für den 3-gleisigen Ausbau ist ein neuer Bahnsteig mit zwei Kopfgleisen östlich der Fußgängerunterführung geplant. Damit rückt der Ein- und Ausstiegspunkt in eine

neue abseitige Lage: die Entfernungen vom Kopf des neuen Bahnsteigs zur Bahnhofshalle betragen allein 120 m, zum Bike+Ride Platz 170 m.

Das breite Schienenareal wird nur zum weitaus geringeren Teil für den Personenverkehr genutzt; der größere Teil dient als Abstellfläche für Züge und Waggons, insbesondere aus Salzburg, und wird auch zukünftig aus Sicht der Deutschen Bahn nicht entbehrlich.

Aus diesem Grund musste der ursprüngliche Gedanke einer Verlagerung des Bahnhofs auf die Innenstadtseite aufgegeben werden.

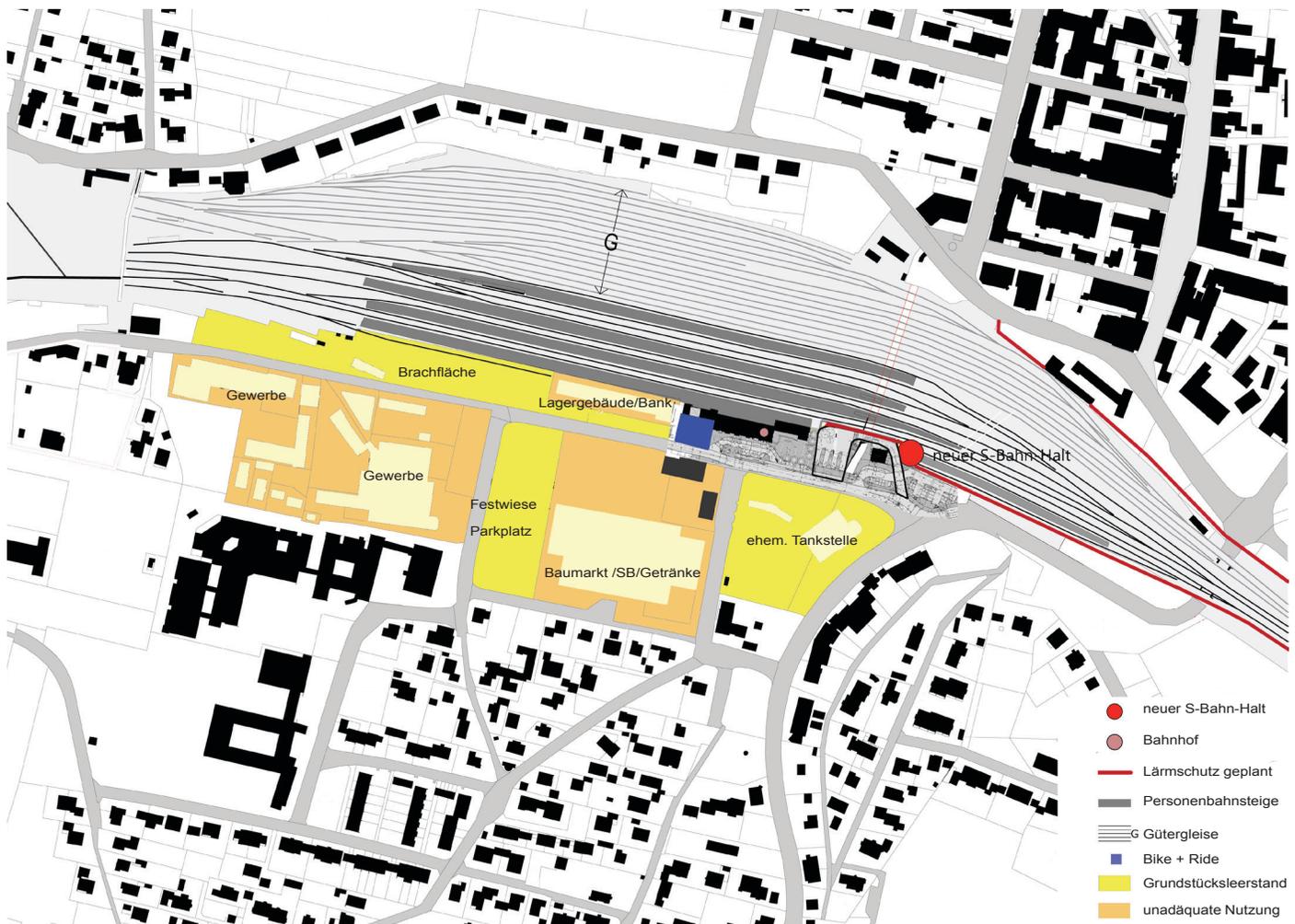
Im Zuge der Abstimmungen zwischen Stadt und Bahn entstand im Verlauf des letzten Jahres der Entschluß der Deutschen Bahn, den bestehenden Bahnhof nicht weiter auszubauen, sondern durch einen Neubau mit zusätzlichen privaten Dienstleistungsnutzungen zu ersetzen und dabei die neue Bahnhofshalle nach Osten näher an den neuen S-Bahn Halt zu verlagern.



Grundbesitzkarte (Quelle: Arc)

## Grundbesitz

Zum überwiegenden Teil sind die Flächen im Besitz der Deutschen Bahn und ihrer Tochtergesellschaften - (Farben blau, türkis, gelb). Geringe Flächen sind im Besitz der Stadt bzw. konnten von der Bahn in städtischen Besitz kommen (Farbe ocker). Die südlich der Bahn gelegene etwa 3 ha große Fläche ist in Privatbesitz. Hier tut sich die Chance auf, durch gemeinsames Handeln einen neuen Impuls für Freilassing zu setzen und das derzeit unter Wert genutzte und zum Teil bereits heruntergekommene Bahnhofsviertel zu einem neuen urbanen Zentrum zu entwickeln.



Nutzungskarte Erdgeschoss (Quelle: Arc)

### Bestand - Mängel und Defizite

Das Bahnhofsareal ist derzeit gering genutzt mit Bahnhofswartehalle, Bahnkiosk, Diensträumen der Bahn- und Bahnpolizei, Filiale Spardabank und Lagerhalle. Das südliche Gelände (ca. 31.000 m<sup>2</sup>) ist in Privatbesitz und teilt sich in ein Sondergebiet mit Baumarkt, Lebensmittelmarkt und ein Mischgebiet mit Geschäftshaus und Waschanlage (ehemals Tankstelle). Der westliche Teil ist als öffentliche Bedarfsfläche gekennzeichnet und wird als Abstellplatz bzw. Festwiese genutzt.

Aufgrund seiner bevorzugten Anbindung an das bayerische Umfeld und an das unmittelbar benachbarte Salzburg ist das Bahnhofsareal als wertvolles Entwicklungsgebiet einzustufen.

Das Gebiet weist inzwischen eine ganze Reihe städtebaulicher Mißstände auf, hierzu zählen:

- Brachflächen, ungenutzte Flächen im Westen entlang der Georg-Wrede Straße
- erdgeschossige Halle mit unadäquater Lagerhallennutzung
- beengter Busbahnhof ohne Erweiterungsmöglichkeit
- fehlende Barrierefreiheit der Bahnhofshalle
- periphere Lage des Bike+Ride Platzes zum neuen S-Bahn-Halt
- Leerstand (ehemalige Tankstelle, Waschanlage) auf privatem Grundstück südlich Bahnhofstraße
- für die neue Zentralität unadäquate Nutzung mit Baumarkt
- Brachfläche westlich Baumarkt als LKW-Standort bzw. Festwiese



Erschließungskarte (Quelle: Arc)



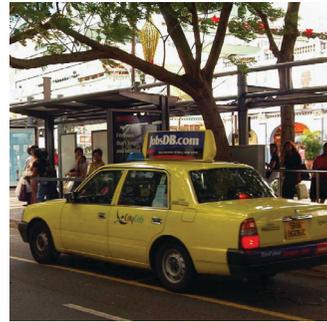
Leerstand ehemalige Tankstelle/Waschanlage



Festwiese / LKW-Parkplatz



Brachflächen an der Bahn



Aufenthalt & Convenience \*

Barrierefreiheit \*

Mobilität \*

Bike-Park-Kiss & Ride \*

## Leitgedanken und Ziele

### Bahnhof als Visitenkarte der Stadt

- Für viele Bürger zählt der Bahnhof in der Geschichte zur Visitenkarte einer Stadt. Für auswärtige Gäste ist er der erste Berührungspunkt und bleibende erste Eindruck und prägt so das Image einer Stadt in nennenswerter Weise mit. In diesem Sinn lobt zum Beispiel die „Allianz pro Schiene“ seit 8 Jahren jährlich den Wettbewerb „Bahnhof des Jahres“ aus (Sieger 2008 Stadt Landsberg/Lech).
- Ganz im Sinn des Selbstverständnisses von Freilassing als Eisenbahnerstadt muss im Vordergrund aller Bemühungen stehen, den Bahnhof als Treffpunkt und Anlaufstation und sein Umfeld als einen lebendigen nachhaltigen Ort in die Zukunft zu entwickeln.

### Bahnhof als neues urbanes Zentrum

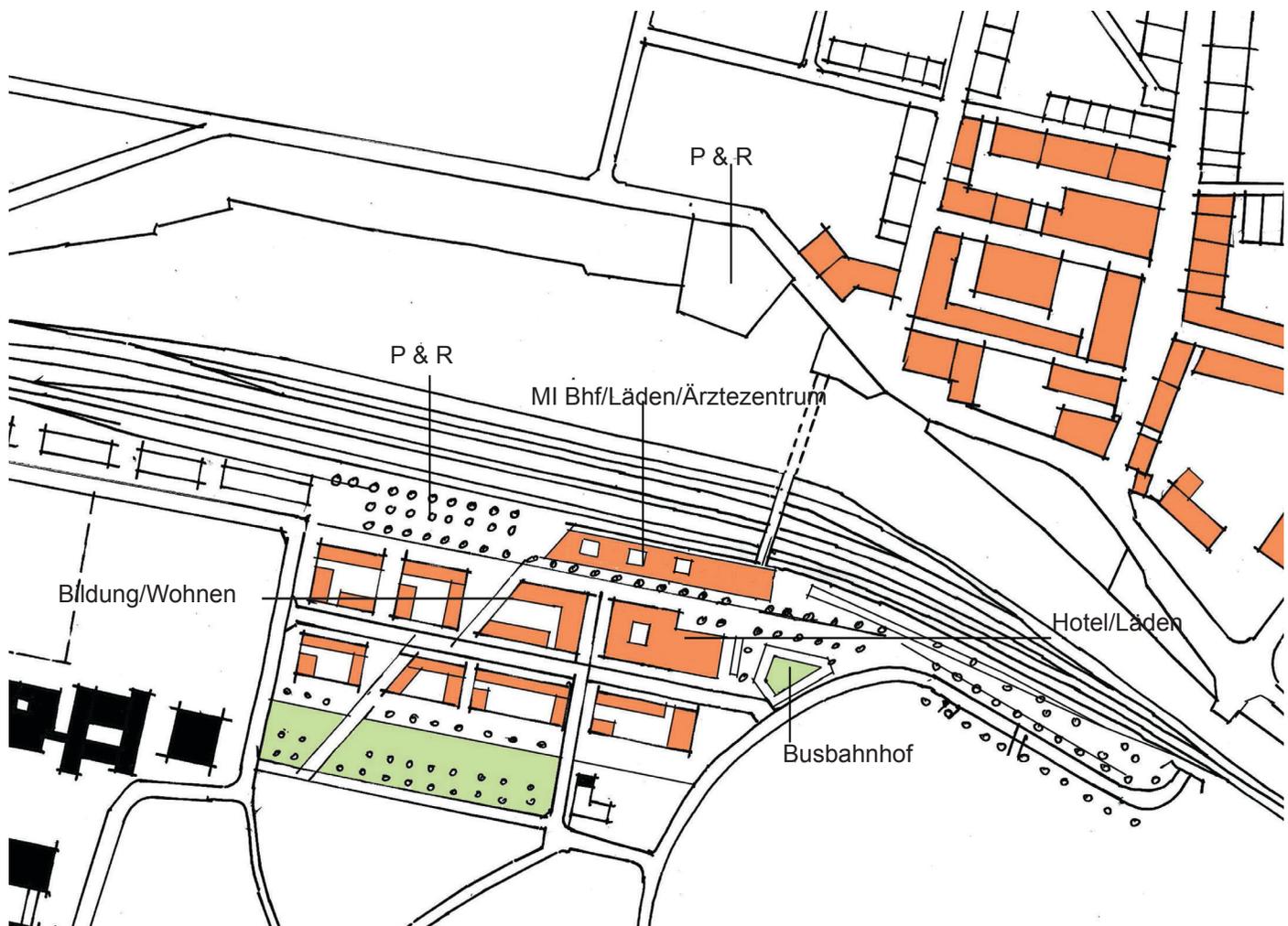
- Mit 8 Personenzug- und 17 Güterzuggleisen trennt

eine mehr als 100 m breite Gleiszone als Zäsur die Stadt Freilassing in zwei Teile:  
den nördlichen Teil mit der geschichtlichen Urzelle Salzburghofen, dem überwiegenden Teil der Wohngebiete und der Einkaufszone entlang der Hauptstraße sowie  
den südlichen Teil mit Bahnhof, Berufs- und Real-schulgelände und Wohngebiet Neuohfham.

Bei einer städtebaulichen Neuentwicklung ergeben sich damit sowohl Fragen der Anknüpfung und Verbindung zwischen beiden Bereichen als auch der Wertigkeit als urbanes Zentrum mit einem Nutzungsmix von Arbeiten und Wohnen.

### Bahnhof als Mobilitätsdrehscheibe

Neben den städtebaulichen Belangen zählt zu den wichtigen Zielen auch eine Neuordnung und Umgestaltung der verkehrlichen Verhältnisse,



erste Rahmenvorstellung für eine Neuentwicklung des Bahnareals für Bildung, Dienstleistung und Wohnen (Quelle: Arc)

z.B. hinsichtlich der

- Umsteigequalität (Bahn/Bus/PKW),
- Verknüpfung Rad und Bahn,
- einer ausreichenden Barrierefreiheit für alle Bürger.
- Als bedeutender Teil des Öffentlichen Personennahverkehrs wird der Bahnhof zur Drehscheibe einer nachhaltigen zukunftsweisenden Mobilität. Dem sicheren barrierefreien Umsteigen zu Bus und Fahrrad kommt eine große Bedeutung zu. E-Mobilitätsangebote und sichere gut und schnell erreichbare Fahrradabstellanlagen erhöhen die Akzeptanz.

Bahnhofsareal als neues urbanes Zentrum

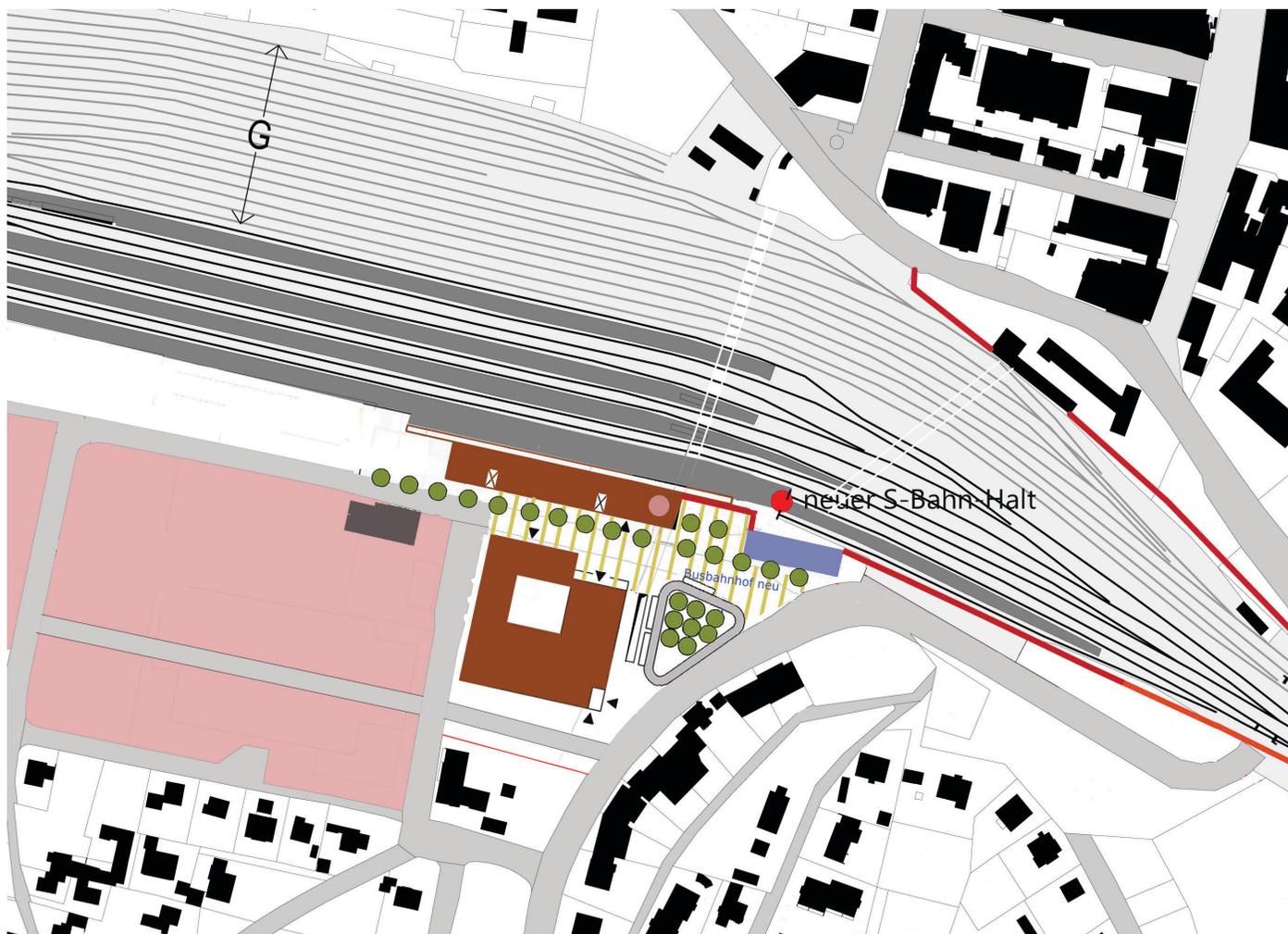
- Der im Masterplan Salzburg zum ersten Mal formulierte Gedanke, die neue S-Bahnanbindung nach Salzburg zu nutzen und ein zweites Zentrum mit oberzentralen Nutzungen am Bahnhof zu initiieren, bietet eine ganze Reihe positiver Entwicklungsimpulse für die

Stadt Freilassing. Mit seiner Entscheidung, die Verwendung des Areals nicht den Kräften der Wirtschaft zu überlassen, die an einem weiteren Einkaufszentrum mit 20 000 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche Interesse bekundet hatte, hat der Stadtrat das Ziel verknüpft, das Areal für Zwecke der Bildung, Dienstleistung zu entwickeln.

Die ersten planerischen Skizzen zeigen mögliche städtebauliche Strukturen, Erschließungen und einen ersten Realisierungsumgriff.

Hierzu gehören:

- ein neues Bahnhofsgebäude, das näher an die neue Haltestelle heranrückt
- die Verlagerung des Busbahnhofs
- ein neuer Bahnhofsvorplatz in räumlicher Verknüpfung zur Reichenhaller Straße
- Neubauten für Bildung, Dienstleistung und Wohnen
- eine gute Anbindung an die vorhandenen Bildungseinrichtungen der Berufs- und Realschule.



erstes Konzept für einen möglichen 1. Bauabschnitt (Quelle: Arc)

### Erster Bauabschnitt

Der abgebildete Rahmenplanvorschlag soll Nutzungen und städtebauliche Möglichkeiten aufzeigen, die ein erster Bauabschnitt enthalten kann:

Bahnhofsgebäude mit neuer Bahnhofshalle und Convenienceeinrichtungen, Ärztehaus mit Apotheke, Bankfiliale sowie der gegenüber liegende Gebäudekomplex mit Hotel und einigen nicht innenstadtrelevanten Verkaufsflächen können einen neuen Raum bilden als shared space Zone, der in Gleichberechtigung aller Verkehrsarten auch befahrbar sein kann.

Der nach Süden verlagerte neue Busbahnhof könnte zusammen mit dem neuen Bahnhofsvorplatz ein angemessenes Entrée bilden.

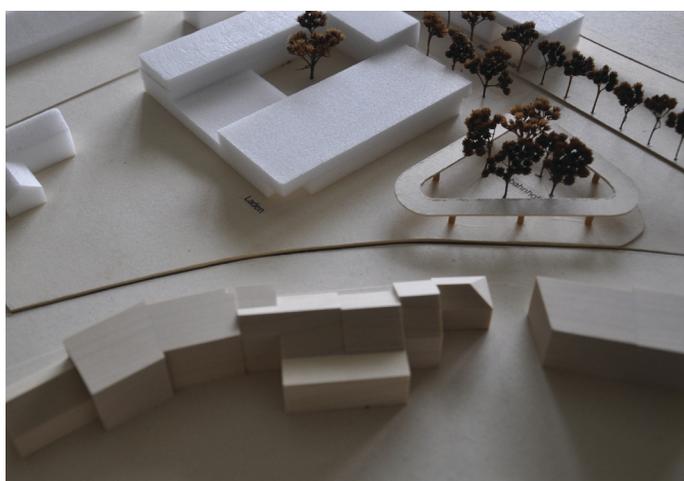
Die Fußgängerunterführung könnte an ein 2-geschossiges Fahrradparkhaus angeschlossen sein.

Zu prüfen wäre, ob eine Weiterführung der Unterführung nach Süden unter der Bahnhofstraße mit Ausgang beim Busbahnhof ebenfalls denkbar ist.

Die Modellfotos auf der nebenstehenden Seite zeigen die räumliche Vorstellung mit 2- und 3-geschossigen Gebäuden - auf dem Bild oben links zum Vergleich der jetzige Bestand im Luftbild.



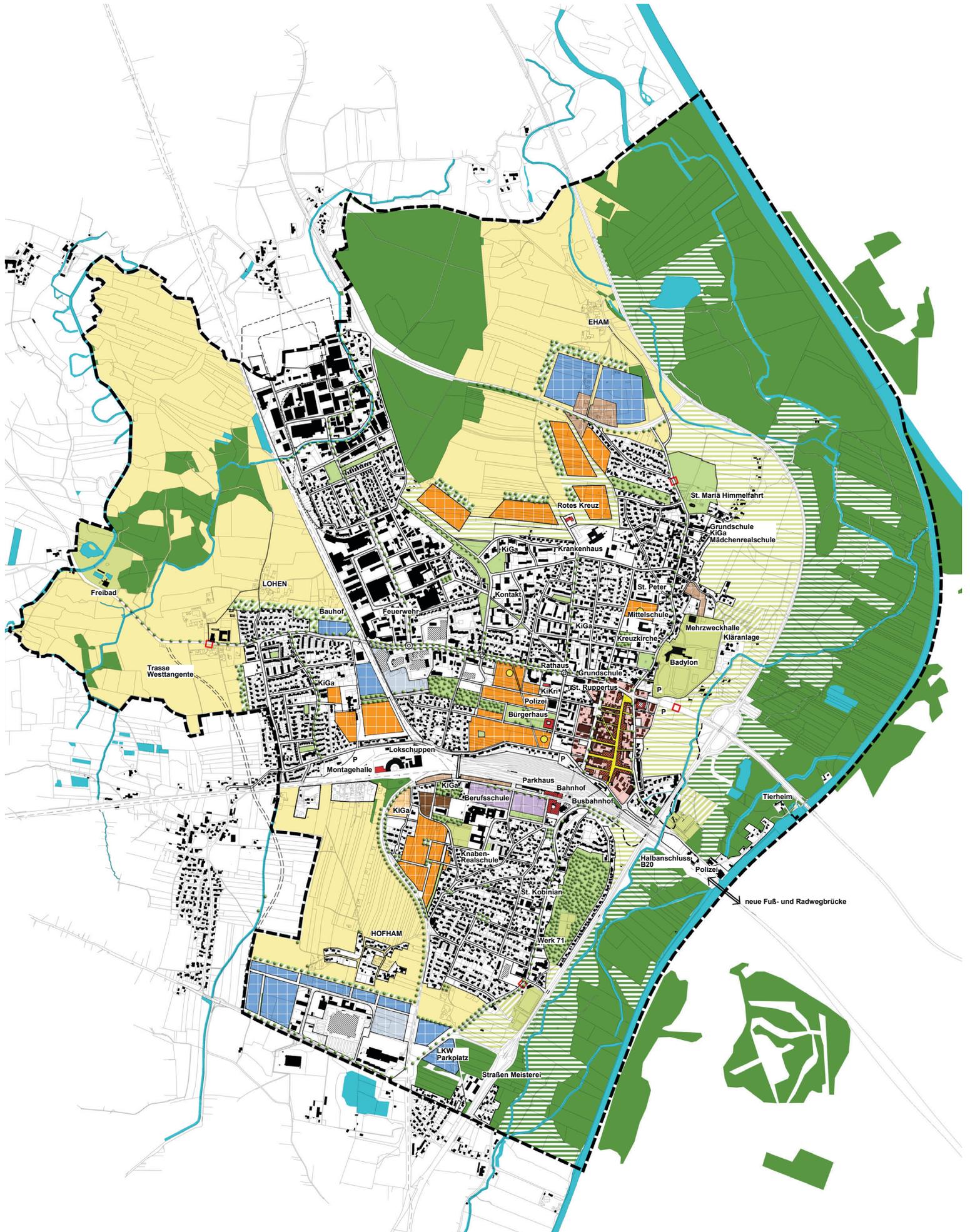
Luftbild Bestand (Quelle: google-maps)



Modellfotos eines möglichen 1. Bauabschnitts (Quelle: Arc)



# 1.7 Integriertes Konzept



	Waldfläche zu erhalten		Umwandlung Wohngebiet		Potential öffentliche Gebäude
	Landwirtschaft zu erhalten		Potential Wohngebiet		wesentliche Handelsnutzungen Bestand
	Potential Ausgleichsflächen		Umwandlung Mischgebiet		Potential Handelsnutzungen
	Innerörtliches Grün zu erhalten		Potential Mischgebiet		Bebauung Bestand
	Ortsrand entwickeln		Umwandlung Gewerbegebiet		Potential Senioren- und Altenwohnen
	Sportflächen Bestand		Potential Gewerbegebiet		Ortseinfahrt gestalten
	Potential Sportflächen		Umwandlung Bildungsflächen		
	Potential Freizeitflächen		zentraler Versorgungsbereich		
	Wasserflächen Bestand				

Der integrierte Gesamtplan stellt keinen starren unveränderbaren Masterplan dar, sondern ist Orientierungsrahmen für zukünftige Entwicklungen und muss in zeitlichen Abständen den sich ändernden Rahmenbedingungen entsprechend fortgeschrieben werden.

Der Plan für das räumliche Entwicklungskonzept ist das Ergebnis der Zusammenarbeit in Lenkungsgruppe und Stadtrat sowie der intensiv geführten Bürgerbeteiligung. Eingearbeitet sind die Fachbeiträge aus Wirtschaft, Verkehr, Landschaft und Energie, soweit sie die dargestellten Planinhalte betreffen.

### Aus Sicht der Wirtschaft

erfordert die Lage Freilassings in der Kernregion Salzburg eine aktive Standortentwicklung mit der klaren Positionierung als Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkt. Dabei behält die Stadt ihre überörtlich bedeutende Schwerpunktfunktion als Wirtschaftsstandort für verarbeitendes Gewerbe bei. Mit dieser Zielsetzung ist die positive Entscheidung zu einer verantwortlich dimensionierten Wachstumsentwicklung mit einem höheren Maß an baulicher Dichte verbunden. Um der überörtlichen Funktion als Mittelzentrum gerecht

zu werden, soll die Handels- und Versorgungsfunktion der Stadt gestärkt werden. Hierbei kommt der Aufwertung und Revitalisierung des Einzelstandortes Freilassinger Innenstadt die tragende Rolle zu - auch als wahrnehmbares Zentrum der Stadt und als Treff- und Kommunikationsort.

Das im Masterplan definierte zweite Zentrum (neben dem Zentrum in Salzburg) am Standort des Freilassinger Bahnhofs ist auch Ziel der Stadt Freilassing. Dieses neue Zentrum wird als Ergänzung zur Freilassinger Innenstadt keine Handelskonkurrenz sondern für Funktionen aus den Bereichen Bildung, Gesundheit und Verwaltung definiert. Bei der gegebenen räumlichen Nähe und verkehrlichen Lagegunst mit dem neuen S-Bahn Anschluß muß es sich dabei auch um Funktionen mit oberzentraler Wertigkeit handeln (z.B. FH-Standort).

### Aus Sicht der Landschaft

gehört zur beabsichtigten Wachstumsentwicklung im Ausgleich ein Verbund ökologischer, landschafts- und landwirtschaftlich bezogener Maßnahmen, um den Naturraum als tragende Grundlage des Lebens zu sichern.

Hierzu zählen im wesentlichen:

- Stärkung und Weiterentwicklung der Saalachaue im Osten und der ökologisch empfindlichen Landschaftsräume an der Sur im Westen,
- Sicherung der landwirtschaftlichen Flächen und der dörflichen Strukturen (Eham, Hofham, Lohen),
- Freihalten der Entwicklungszone zwischen B20 und Hangkante für Landwirtschaft, Freizeit und Sport,
- die Innenentwicklung mit Entwicklung und Reparatur der Ortsränder im Übergang zur Landschaft.

### Aus Sicht des Verkehrs

werden in der Entlastung der Münchener Straße vom Schwerlastverkehr und der Verbesserung sicherer und guter Rad- und Fußwegverbindungen in Verbindung mit einem weiteren Ausbau des ÖPNV Angebotes die wesentlichen Schwerpunkte gesehen.

Die im alten Flächennutzungsplan eingetragenen Gewerbeflächen westlich der Bahnlinie nach Mühldorf werden entsprechend obsolet, da sie zusätzlichen Gewerbeverkehr längs der Münchener Straße generieren würden.

Für die seit vielen Jahren in Diskussion stehende Westtangente wird eine mögliche Trassenführung als Verbindung zwischen B304 und St2104 (Wasserburger Straße) als Korridor auf Stadtgebiet Freilassing bzw. Gemeindegebiet Ainring definiert. Eine zusätzliche Anbindung der St2104 an die BGL2 im Norden wird aus landschaftlichen ökologischen Gründen ausgeschlossen.

Mit der Realisierung der Westtangente würde für den Durchgangsverkehr eine Ausweichroute entstehen, die als Grundlage für die rechtswirksame Aussperrung des LKW-Durchgangsverkehrs auf der Münchener Straße dienen kann.

Zur Entlastung des stark befahrenen Salzburger Platzes wird ein Halbanschluß an der B20 auf Höhe der Unterführung der Bahnlinie Rosenheim-Salzburg vorgeschlagen. Für den vorgesehenen Umbau der innerörtlichen Münchener Straße muß das vorrangige Ziel sein, die Nutzungsansprüche möglichst aller Verkehrsteilnehmer zu integrieren: beidseitige sichere Fuß- und Radwege, sichere Querungsmöglichkeiten für Fußgänger, Ersatz von Lichtsignalanlagen durch Kreisverkehre in Verbindung mit der Einführung von Langsamverkehr sollen hierzu dienen.

Für den Ausbau des Radverkehrs wird noch ein großes Potential gesehen: so könnte u.a. die Wegeverbindung nach Salzburg durch den Bau einer zusätzlichen Brücke

für Radfahrer und Fußgänger über die Saalach auf Höhe der Bahnlinie sicherer werden und eine Aufwertung erfahren.

### Aus Sicht der Energie

bedeutet die dezidierte Willenserklärung des Stadtrates, bis zum Jahr 2030 einen angemessenen Beitrag zur Energiewende in der Region Berchtesgadener Land zu leisten,

- daß an oberster Stelle die konsequente/substantielle Reduzierung des Verbrauchs steht,
- der „verbleibende“ Bedarf für Strom zu 100% aus erneuerbaren Energien aus der Stadt, für Wärme zu 10 % aus dem Stadtgebiet, ansonsten soweit als möglich aus erneuerbaren Energien aus der Region gedeckt wird,
- das gesamte Versorgungs- und Verbrauchssystem von Vielfalt, Effizienz und der parallelen Nutzung vieler Möglichkeiten geprägt ist und
- die gesamte Stadtgesellschaft am gleichen Strang und in der gleichen Richtung zieht.

Als Handlungsfelder wurden von der Arbeitsgruppe Energie unter anderem vorgeschlagen:

- ein Modellprojekt Mikronetze für die Innenstadt
- eine Solarsiedlung im Sonnenfeld
- PV-überdeckte öffentliche Parkplätze
- PV-Dächer für alle Neubauten im Gewerbegebiet

### Aus Sicht des Städtebaus

ergeben sich in der Überlagerung mit der städtebaulichen Bestandsaufnahme und Bewertung folgende Aussagen:

Die Flächennutzungsplanung als vorbereitende Bauleitplanung kann wiederaufgenommen, die Aufstellung einzelner Bebauungspläne nach jeweiliger Einigung mit den Grundbesitzern zur beschlossenen sozialen Bodenordnung begonnen werden.

Der Zusammenhang zwischen Landschaft, Siedlung und Verkehrsnetz ist in allen Schritten als Planungseinheit zu sehen. Nur so können sich die Einzelheiten und Bausteine optimal entfalten und zu einer neuen Identität Freilassings als soziale, kompakte und grüne Stadt führen.

Zukünftige Planungs- und Baumaßnahmen sollten sich auf folgende 10 Aufgaben konzentrieren:

#### 01. Entwicklung des Bahnareals zu einem neuen Zentrum

Mit das größte Potential wird in den um den Bahnhof liegenden Grundstücksflächen und deren Ausbau zu einem

neuen Zentrum gesehen. Ein erster Bauabschnitt mit neuer Bahnhofshalle, ergänzenden Serviceeinrichtungen, Dienstleistung, Hotel etc. erscheint im Zeitraum der nächsten 4 Jahre umsetzbar zu sein.

Eine befriedigende Lösung für einen stadtbildverträglichen Lärmschutz im Zuge der Baumaßnahmen steht noch aus, ist aber unverzichtbar für eine qualitätvolle Weiterentwicklung von Innenstadt und Bahnareal. Um das zu erreichen, bedarf es noch erheblicher Anstrengungen seitens der Stadt in Verbindung mit dem Maßnahmeträger, der Deutschen Bahn.

Daß der Stadtrat sich für die Auslobung eines Realisierungswettbewerbs entschieden hat, zeigt, welche Bedeutung er diesem Entwicklungsabschnitt zuerkennt.

### 02. Konsequente Stärkung und Revitalisierung Innenstadt

Die Innenstadt als „gute Stube“ der Stadt zum Treff- und Kommunikationspunkt zu entwickeln, bedarf der aktiven Unterstützung von Seiten der Stadt unter Mitwirkung der privaten Eigentümer. Hierzu wird die Unterstützung der öffentlichen Hand im Rahmen der Städtebauförderung eine entscheidende Hilfestellung sein müssen. Nur mit diesem Instrumentarium wird beispielsweise die Einrichtung eines Innenstadtmanagements oder auch die Erneuerung/Umgestaltung des Bereichs Salzburger Platz/Fußgängerzone realistisch umzusetzen zu sein.

### 03. Sicherung von Wohn- und Gewerbebauflächen

Nur mit der Ausweisung von neuen Gewerbeflächen wird es möglich sein, notwendige Erweiterungen bestehender Betriebe in Freilassing zu ermöglichen und sie damit am Standort Freilassing zu halten sowie gleichzeitig neue attraktive Gewerbebetriebe anzusiedeln, um damit neue Arbeitsplätze zu schaffen und den Arbeitsstandort Freilassing zu festigen.

Nur mit der Ausweisung von neuem Wohnbauland kann die Stadt dem knappen und damit sich weiter verteuern den Wohnraumangebot entgegenwirken.

### 04. Runder Tisch mit den Akteuren Stadt / Grundbesitzer

Die Stadt ist alleine nicht in der Lage, Bauland auszuweisen, da sie nicht im Besitz entsprechender Flächen ist. Damit ist sie auf die Mitwirkung der Besitzer von potentiell Bauland angewiesen. Andererseits sind die privaten Grundeigentümer aufgrund der Planungshoheit hierbei auf die Stadt Freilassing angewiesen. Das gemeinsame Ziel ist die Ausweisung preiswerten Wohnraum für viele

Bevölkerungsschichten, das hat der geführte Dialog im Planungsprozeß ergeben. Der runde Tisch soll hier die Grundlage für eine gemeinsame Einigung für konkrete Vereinbarungen vor der Ausweisung von Bauland schaffen.

### 05. Entwicklung von innen nach außen

Sowohl bei der gewerblichen wie bei der Wohnentwicklung werden die Innenentwicklung und -verdichtung (Gebiet Staufenstrasse und Sonnenfeld) an vorderster Stelle stehen. Hier sind in den meisten Fällen bereits Erschließungsvoraussetzungen vorhanden, hier wird auch der größte Synergieeffekt für die Innenstadt und die bestehenden Dienstleistungseinrichtungen zu erzielen sein.

Wegen seiner zusammenhängenden Größe und der Zentrums- und Bahnhofsnähe ist für das zentrale Gebiet „Sonnenfeld“ eine besonders sorgfältige und qualitätvolle städtebauliche Planung und Umsetzung als nachhaltiges energetisches Modellbauvorhaben für eine positiven Impuls in Freilassing einzufordern (siehe 08. Baukultur).

### 06. Pflege der Urzelle Salzburghofen

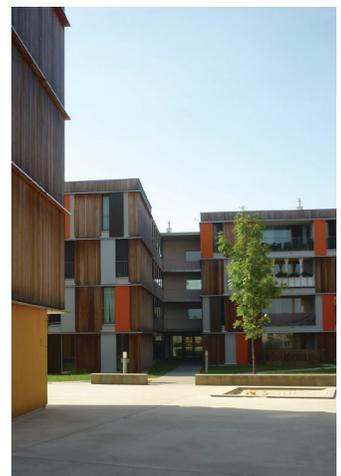
Der Ortsteil Salzburghofen als Keimzelle der geschichtlichen Entwicklung verdient, bei der weiteren Entwicklung der Stadt in besonderer Weise gepflegt und in seiner geschichtlichen Identität bewahrt zu werden.

Hier gibt es noch einen identifizierbaren Bestand alter Baukultur, der eine in Maßstab, Materialität und Detail sensible bauliche Ergänzung und Berücksichtigung städträumlicher Werte erfordert.

Ein Mißverständnis wäre es, hiermit eine heimattümelnde Kulissenarchitektur zu verbinden. Vielmehr wird der Wert der historischen Substanz gerade durch die Ergänzung mit zeitgenössischer und nachhaltiger Architektur gesteigert und in angemessener Form beantwortet.

### 07. Ausbau des Alleinstellungsmerkmals „Lokwelt“

Die Lokwelt ist bereits jetzt über die Grenzen Freilassings hinaus bekannt geworden, sie entspricht im Thema gleichermaßen eine geschichtliche Identität an. Mit der Montagehalle ergibt sich ein weiterer Baustein, der dieses Alleinstellungsmerkmal noch wesentlich steigert und in der Beliebtheit in der Bevölkerung einen hohen Stellenwert hat. Wenngleich der Ausbau aus finanzieller Abwägung nicht an vorderster Stelle steht, sollten die Bemühungen um eine Beteiligung privaten Kapitals und um einen privaten Betreiber nicht hinausgezögert werden.



Baukultur im Gespräch

Baukultur in der Architektur

## 08. Entwicklung von Qualität und Baukultur

Qualität und Baukultur sind ein unverzichtbarer Baustein von Nachhaltigkeit und werden zunehmend zum Merkmal erfolgreicher Städte. Gebäude ohne baukulturellen Anspruch verlieren erwiesermaßen schneller an Wert, als es ihrer physischen Benutzbarkeit entspricht.

Kommunen fällt eine zentrale Rolle für die Vermittlung und Umsetzung von Baukultur und Qualität zu: im Rahmen ihrer Planungshoheit bei der Entwicklung von Bauland und bei der Bauleitplanung, in der Rolle als baugenehmigende Behörde sowie auch als Bauherr bei kommunalen Projekten - in allen Fällen tragen Kommunen baukulturelle Verantwortung.

Baukultur setzt eine Gesprächskultur voraus. Zu ihr kann die Stadt den wesentlichen Anstoß geben.

Beratung installieren

Ohne entsprechende fachliche Unterstützung sind die

kommunalen Verantwortungsträger in der Regel überfordert, eine qualifizierte Beratung, Begleitung und Beurteilung der Planungs- und Bauaufgaben hinsichtlich Qualität und Nachhaltigkeit findet aber nur in Ausnahmefällen statt. Nach verbreiteter Erfahrung gibt es deshalb zum Beratungsmodell, das heißt der Unterstützung der Kommune durch unabhängige Fachleute keine wirkungsvolle Alternative.

Gleich ob Qualitäts-, Gestaltungs- oder Architektenbeirat genannt, berät ein solches Gremium aus durch die Kommune berufenen Fachleuten Investoren und Bauherrn sowie die Politik und Verwaltung in stadtgestalterischen und architektonischen Fragen. Eine Befassung des Beirates in einem möglichst frühzeitigen Projektstadium ist dabei - insbesondere bei größeren Projekten - besonders wichtig und empfehlenswert.

Die Stadt Regensburg hat seit etwa 15 Jahren einen vielbeachteten Gestaltungsbeirat und in Einvernehmen aller Akteure zahlreiche qualitativvolle Ergebnisse erzielt.



Baukultur im öffentlichen Raum

Baukultur in Marketing und Orientierung

### Wettbewerbe durchführen

Die bessere Lösung ist stets nur im Vergleich zu erkennen. Daher braucht Baukultur alternative Planungen, die über die Auslobung von Wettbewerben gewonnen werden und erreichen, dass die beste und nicht die erstbeste Lösung zur Ausführung kommt.

Zudem sind Wettbewerbe ein hervorragendes Instrument der öffentlichen Vermittlung von Qualität und Baukultur. Zu wenig bekannt ist auch, dass sich mit Wettbewerben Geld sparen läßt: Auswertungen abgeschlossener Projekte haben gezeigt, dass sich durch einen Wettbewerb bis zu 10 % der Baukosten einsparen lassen (Quelle: Architektenkammer Hessen).

Neben den kommunalen Hochbauaufgaben sollten in Freilassing bei der Entwicklung des Bahnareals, der Bebauung des Sonnenfeldes wie auch bei der Erneuerung der Fußgängerzone Innenstadt qualifizierte Wettbewerbsverfahren durchgeführt werden.

### Bürger beteiligen

Baukultur ist kein abgehobenes Anliegen von Experten, sondern immer auch Gesprächskultur. Sie entsteht durch Menschen, die aktiv die Gestaltung ihres Lebensraums in die Hand nehmen. Von daher hat der Stadtentwicklungsprozess in Freilassing mit der umfassenden Bürgerbeteiligung einen Paradigmenwechsel bereits eingeleitet.

### 09. Reduzierung des Fluglärms

Die Bemühungen um eine deutliche Reduzierung des Fluglärms haben ihren Ursprung bereits lange bevor die Stadtentwicklungsplanung beauftragt wurde. Sie werden auch nach Abschluß der Planung fortgehen müssen. Dabei scheint absehbar zu sein, daß die Empfindlichkeit gegenüber dem Faktor Lärm und damit der Druck in Richtung einer Entlastung eher noch zunehmen wird.

Für Freilassings weitere Entwicklung, die - wie man am Masterplan Salzburg sieht - auch im Interesse des Nach-

barlandes liegt, ist eine einvernehmliche Lösung in diesem Konflikt unabdingbar.

#### 10. Fortführung des Programms „Soziale Stadt“

Die Fortführung des 2004 begonnenen Städtebauförderprogramms „Soziale Stadt“ wird für eine positive Weiterentwicklung des Gebietes „Mitterfeld“ noch erforderlich sein, entsprechende Weichen hat der Stadtrat bereits gestellt.

#### **Erläuterungen zu einzelnen Entwicklungsthemen aus städtebaulicher Sicht:**

##### Ortsränder

Die an die Bebauung angrenzenden Flächen werden in aller Regel durch die Landwirtschaft, in Einzelfällen als Wald genutzt. Bei der Abgrenzung jeder neuen Bebauung zu solchen Flächen müssen die unterschiedlichen Ansprüche und gegenseitigen Auswirkungen Berücksichtigung finden. Nur so kann ein ungestörtes Nebeneinander gelingen und ein stabiles Landschaftsgefüge gesichert werden. Ausreichende Pufferzonen zwischen Bebauung und Landwirtschaft, wie Wege, Raine, Pflanzstreifen, sind daher frühzeitig im Beileitplanverfahren zu berücksichtigen.

##### Stadteingang

Über Jahrhunderte hinweg betrat man die Stadt durch ein Tor, das die markante Grenze zwischen Siedlung und Umgebung bildete und gleichzeitig ihre jeweils eigene Identität schützte - so wie erst die Trennung von Tinte und Wasser brauchbare Flüssigkeiten schafft. Als wichtigster Stadteingang wird - neben den drei übrigen im Plan markierten Zufahrten von Süden, Westen und Norden - die Osteinfahrt über die Salzburger Straße eine entsprechende städtische Neufassung erhalten müssen. Da die Stadt hier keine entsprechenden eigenen Grundstücke besitzt, muss eine Neuordnung über entsprechende Verhandlungen im Zusammenhang mit der Ausweisung neuen Baurechtes erzielt werden.

##### Hangkante

Die in der Eiszeit entstandene Schotterterrasse ist in weiten Teilen heute noch ablesbar, trägt zur Identität der Stadt bei und verdient in der städtebaulichen Weiterentwicklung dort eine besondere Beachtung, wo sie in der freien Landschaft noch sichtbar in Erscheinung tritt. Speziell angesprochen sind die Flächen zwischen Salzburger Straße und Leitenweg sowie zwischen Aumühle und Hagen.

Die Reservierung des städtischen Grundstücks an der

Kläranlage für den Neubau des Bauhofes sollte daher nochmals sorgfältig überdacht werden. Als geeigneter Alternativstandort wird aus städtebaulicher Sicht die Fläche westlich der Bahnlinie nach Mühldorf unmittelbar nach der Unterführung an der Wasserburger Straße empfohlen. Sollte der Neubau dennoch in der für Sport und Freizeit reservierten Fläche notwendig werden, muss in besonderer Weise eine landschaftsverträgliche und qualitätvolle Umsetzung gesichert werden.

##### Langsamverkehr und öffentlicher Raum

Im Zuge der stark anwachsenden Motorisierung hat der Straßenraum in den vergangenen Jahrzehnten durch den fahrenden und stehenden Autoverkehr seine ursprüngliche Funktion als Lebens- und Wirtschaftsraum vielerorts verloren, in der Folge ist die Wohnqualität gesunken, die Verkehrssicherheit hat sich verschlechtert.

Im Zuge des demografischen Wandels und der Änderung der Mobilität werden dem „Langsamverkehr“ - Fußgänger und Radfahrer - und damit der Qualität des öffentlichen Raums als Aufgabe der Stadt eine wachsende Bedeutung zukommen, neben der Münchener Straße gehören dazu: Laufener-/Reichenhaller Straße, Lindenstraße, Industriestraße, Schulstraße.

Positiv zu bewerten sind in diesem Sinne die geplanten neuen S-Bahn-Halte Neuhofham und Klebing, die jeweils entsprechende gute Anbindungen für Fußgänger und Radfahrer erfordern.

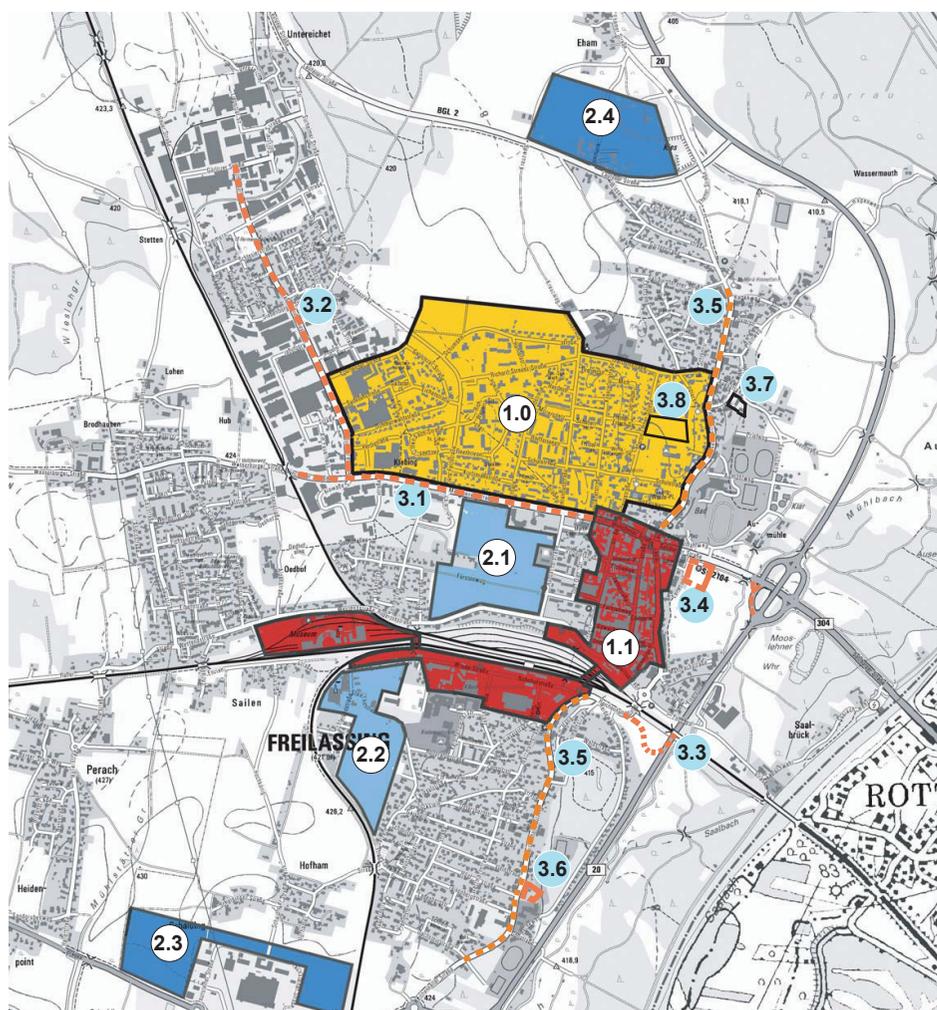
##### Einfamilienhausgebiete

Freilassing hat einen erheblichen Bestand an Einfamilienhausgebieten, der sich aufgrund des demografischen Wandels bereits jetzt - meist mit entsprechendem Besitzwechsel - umstrukturiert. Hier sollte der Siedlungscharakter mit seiner positiven Grünstruktur erhalten bleiben, damit der Wunsch nach einer wenig verdichteten Wohnform auch in Freilassing weiterhin erfüllt werden kann. Dennoch sollte ein Weiterbau mit entsprechenden Anbauten durch die Anpassung des Baurechtes ermöglicht werden.

##### Festwiese

Die Umwandlung des Bahnareals zu einem neuen Zentrum wird eine Verlegung der dort vorhandenen Festwiese nach sich ziehen. Da die Feste nur an wenigen Tagen im Jahr stattfinden, käme beispielsweise eine Doppelnutzung der Erschließungsflächen an der Lokwelt infrage, - so wie es die Stadt Simbach am Inn am dort umgebauten Lokschuppen bereits seit Jahren praktiziert.

## 1.8. Handlungsfelder / Maßnahmen / Beschluss



1 Sanierungsgebiete	1.0 Mitterfeld
	1.1 Innenstadt mit Bahnareal
2 Entwicklungsgebiete	2.1 Sonnenfeld
	2.2 Staufenstrasse
	2.3 Gewerbegebiet Süd
	2.4 Gewerbegebiet Nord
3 Einzelmaßnahmen	3.1 Münchener Straße
	3.2 Industriestraße
	3.3 Halbanschluß B20
	3.4 Parkplatz Stadteingang
	3.5 Historische Straße
	3.6 Sanierung Werk 71
	3.7 Umnutzung altes Bauhofgelände
	3.8 Wohnnutzung städt.Grundstück

Maßnahmenplan (Quelle: Arc)

Für die Umsetzung des Entwicklungskonzeptes wird vorgeschlagen, für das Gebiet Innenstadt mit Bahnareal ein Sanierungsgebiet auszuweisen und dieses Gebiet nach den Grundsätzen des Städtebauförderrechts zu entwickeln (1.1.).

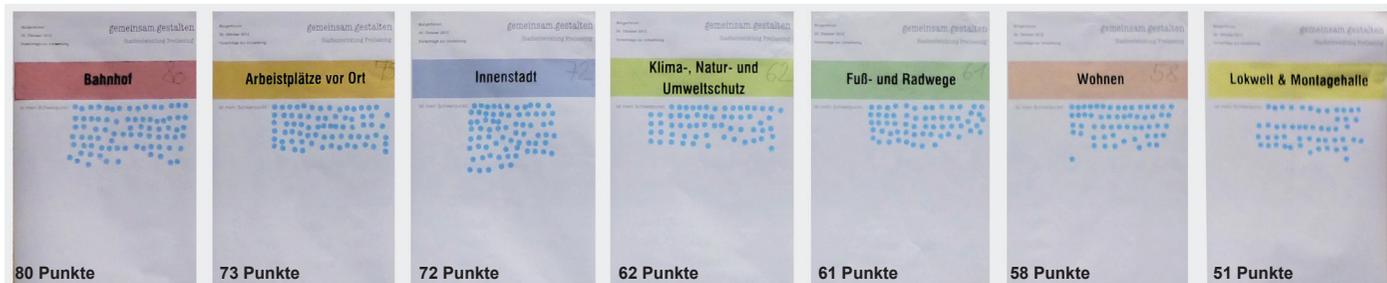
Als vorrangige bauliche Entwicklungsgebiete werden gesehen: die Wohngebiete Staufenstrasse und Sonnenfeld sowie die Gewerbegebiete Nord und Süd an der B304 bzw. BGL2 (2.1 bis 2.4.).

Zu Einzelmaßnahmen zählen der Umbau der Münchener Straße mit Salzburger Platz, die Industriestraße, der Halbananschluß B20, der Parkplatz Stadteingang, die Umgestaltung der historischen Laufener-/Reichenhaller Straße, die Sanierung des Jugendheims Werk 71 und die Umnutzung des Bahnhofsgeländes.

Beschlussfassung des Stadtrates Freilassing am 15.10.2012:

*„Der Stadtrat beschließt das integrierte Stadtentwicklungskonzept „gemeinsam.gestalten Stadtentwicklung Freilassing“ bestehend aus den fünf Fachbeiträgen zu den Bereichen Städtebau, Wirtschaftsentwicklung, Verkehr, Energie/Klimaschutz sowie Landschaft/Ökologie als Grundlage für die weiter Entwicklung der Stadt Freilassing. Getragen werden die weiteren Entwicklungen vom neuen Selbstverständnis der Stadt als Nebenzentrum in der Kernregion Salzburg.“*

*Die Stadt Freilassing betreibt künftig eine aktive Standortentwicklung, die aktiv, schrittweise und ausgewogen Wohn- und Gewerbeflächen entwickelt, aber auch Landschaftsräume berücksichtigt und dabei in besonderer Weise auf Qualität wie Nachhaltigkeit setzt, um eine lebenswerte Wohn- und Arbeitsplatzentwicklung im Sinne der Bürgerinnen und Bürger zu befördern.“*



Vor der Beschlussfassung zum Stadtentwicklungskonzept konnten die Bürger ihre Punkte auf sieben Handlungsfelder verteilen und so ihre Schwerpunkte setzen.

Neugestaltung des Bahnareals, Sicherung guter Rahmenbedingungen für Arbeitsplätze vor Ort sowie Entwicklung der Innenstadt bekamen die meisten Punkte (Quelle: Arc)



Der Stadtrat beschließt, die Umsetzung folgender Maßnahmen vorrangig vorzubereiten:

- Neugestaltung des Bahnareals
- Sicherung guter Rahmenbedingungen für Arbeitsplätze vor Ort
- Entwicklung der Innenstadt

Die übrigen Handlungsfelder

- Klima-, Natur- und Umweltschutz,
- Ausbau des Fuß- und Radwegenetzes,
- Sicherung von leistbarem Wohnraum
- Montagehalle als kulturelles Zentrum in Kooperation mit privaten Partnern

wurden in der Umsetzung ebenfalls als wichtig eingestuft.

Die Lenkungsgruppe hat für die folgenden Jahre die Aufgabe, einmal jährlich die Abstimmung der Maßnahmen

## Vorschlag für ein 10-Jahresprogramm

### Maßnahmen 2013

Wiederaufnahme Flächennutzungsplanverfahren/Landschaftsplanverfahren  
 Exkursion Agglomerationsraum Konstanz - Kreuzlingen  
 Städtebauliche Beratung / Gestaltungs- bzw- Qualitätsbeirat  
 Umbau Münchener Straße Salzburger Platz bis Rathaus  
 Attraktivere Bushaltestellen - Witterungsschutz (2 Haltestellen)  
 Einsetzung eines Klimamanagers  
 Energiezukunft "gemeinsam gestalten" (Beteiligungsmodelle, Umbau Stadtwerke)  
 Photovoltaik Rathausdach (Amortisation innerhalb 15 Jahren)  
 Energiecontrolling (Arbeit durch bestehenden Arbeitskreis, Kosten für Berater und Lizenzgebühren)  
 Kooperative Standortentwicklung  
 Planungsdialog mit der Stadt/Land Salzburg, Machbarkeitsstudie Bildungseinrichtung Bahnhof  
 Standortentwicklung Freilassing Innenstadt  
 Qualitätsoffensive Stadtgestalt Vorbereitung  
 Standortmarketing Innenstadt

### Maßnahmen 2014

Städtebauliche Beratung / Gestaltungs- bzw- Qualitätsbeirat  
 Wiederaufnahme Flächennutzungsplanverfahren/Landschaftsplanverfahren  
 Planungsleistung Busbahnhof  
 Optimierung Straßenbeleuchtung  
 Kooperative Standortentwicklung  
 Qualitätsoffensive Stadtgestalt Ausführung Teil 1  
 Standortmarketing Innenstadt Durchführung  
 Einsetzung eines Klimamanagers  
 Energiecontrolling (Arbeit durch bestehenden Arbeitskreis, Kosten für Berater und Lizenzgebühren)  
 Effizienzinitiative Zirbenstraße  
 Effizienzinitiative BHKW Kläranlage  
 Unabhängige Energieberatung  
 Mobil ohne CO2  
 Aktivierungskampagne Energie  
 Aufwertung ÖPNV  
 Ausbau Radwegenetz

### Maßnahmen 2015

Städtebauliche Beratung / Gestaltungs- bzw- Qualitätsbeirat  
 Einsetzung eines Klimamanagers  
 Energiecontrolling (Arbeit durch bestehenden Arbeitskreis, Kosten für Berater und Lizenzgebühren)  
 Unabhängige Energieberatung  
 Kooperative Standortentwicklung  
 Qualitätsoffensive Stadtgestalt Ausführung Teil 2  
 Standortmarketing Innenstadt Durchführung  
 Maßnahmen Standortentwicklung  
 Baumaßnahme Busbahnhof  
 Außenanlage Lokwelt BA I  
 Aufwertung ÖPNV

**Maßnahmen 2016**

Städtebauliche Beratung / Gestaltungs- bzw- Qualitätsbeirat  
Einsetzung eines Klimamanagers  
Energiecontrolling (Arbeit durch bestehenden Arbeitskreis, Kosten für Berater und Lizenzgebühren)  
Unabhängige Energieberatung  
Kooperative Standortentwicklung  
Standortmarketing Innenstadt Durchführung  
Maßnahmen Standortentwicklung  
Fussgänger und Radfahrbrücke Saalach  
Außenanlage Lokwelt BA II

**Maßnahmen 2017**

Städtebauliche Beratung / Gestaltungs- bzw- Qualitätsbeirat  
Einsetzung eines Klimamanagers  
Energiecontrolling (Arbeit durch bestehenden Arbeitskreis, Kosten für Berater und Lizenzgebühren)  
Unabhängige Energieberatung  
Kooperative Standortentwicklung  
Standortmarketing Innenstadt Durchführung  
Maßnahmen Standortentwicklung  
Planungsleistung Freianlagen Bahnhof  
Ausbau Radwegenetz  
Sanierung Werk 71

**Maßnahmen 2018**

Städtebauliche Beratung / Gestaltungs- bzw- Qualitätsbeirat  
Einsetzung eines Klimamanagers  
Energiecontrolling (Arbeit durch bestehenden Arbeitskreis, Kosten für Berater und Lizenzgebühren)  
Unabhängige Energieberatung  
Kooperative Standortentwicklung  
Standortmarketing Innenstadt Durchführung  
Maßnahmen Standortentwicklung  
Unterführung Bahn Eigenanteil Stadt  
Freianlagen Bahnhof BA I (Shared Space)

**Maßnahmen 2019**

Städtebauliche Beratung / Gestaltungs- bzw- Qualitätsbeirat  
Einsetzung eines Klimamanagers  
Energiecontrolling (Arbeit durch bestehenden Arbeitskreis, Kosten für Berater und Lizenzgebühren)  
Unabhängige Energieberatung  
Kooperative Standortentwicklung  
Standortmarketing Innenstadt Durchführung  
Freianlagen Bahnhof BA I (Shared Space)  
Planungsleistung Fussgängerzone

**Maßnahmen 2020**

Städtebauliche Beratung / Gestaltungs- bzw- Qualitätsbeirat

Einsetzung eines Klimamanagers  
Energiecontrolling (Arbeit durch bestehenden Arbeitskreis, Kosten für Berater und Lizenzgebühren)  
Unabhängige Energieberatung  
Kooperative Standortentwicklung  
Standortmarketing Innenstadt Durchführung  
Maßnahmen Standortentwicklung  
Bike and Ride Anlage Bahnhof  
Parkplatz Innenstadt/Bahnhofsunterführung

**Maßnahmen 2021**

Städtebauliche Beratung / Gestaltungs- bzw- Qualitätsbeirat  
Einsetzung eines Klimamanagers  
Energiecontrolling (Arbeit durch bestehenden Arbeitskreis, Kosten für Berater und Lizenzgebühren)  
Unabhängige Energieberatung  
Kooperative Standortentwicklung  
Standortmarketing Innenstadt Durchführung  
Maßnahmen Standortentwicklung  
Fussgängerzone BAI

**Maßnahmen 2022**

Städtebauliche Beratung / Gestaltungs- bzw- Qualitätsbeirat  
Einsetzung eines Klimamanagers  
Energiecontrolling (Arbeit durch bestehenden Arbeitskreis, Kosten für Berater und Lizenzgebühren)  
Unabhängige Energieberatung  
Kooperative Standortentwicklung  
Standortmarketing Innenstadt Durchführung  
Maßnahmen Standortentwicklung  
Fussgängerzone BAII

**Maßnahmen 2023**

Städtebauliche Beratung / Gestaltungs- bzw- Qualitätsbeirat  
Einsetzung eines Klimamanagers  
Energiecontrolling (Arbeit durch bestehenden Arbeitskreis, Kosten für Berater und Lizenzgebühren)  
Unabhängige Energieberatung  
Kooperative Standortentwicklung  
Standortmarketing Innenstadt Durchführung  
Maßnahmen Standortentwicklung  
Fussgängerzone BAIII

## 1.9. Statements Lenkungsgruppenmitglieder

### Landschaft + Ökologie



**Bernhard Schmähel**

Lenkungsgruppenmitglied Pro Freilassing

„In Bayern werden täglich ca. 17 ha (170.000 m<sup>2</sup>) Grünfläche verbaut. In Flächengemeinden wie unsere Nachbarn Ainring (300 Einw./km<sup>2</sup>) und Saaldorf/Surheim (135 Einw./km<sup>2</sup>) scheint der Druck da noch nicht so groß, in Freilassing mit einer Besiedlungsdichte von 1.080 Einwohnern pro km<sup>2</sup> wird schnell klar, wie wenig Fläche und Landschaft wir noch zur Verfügung haben und wie sensibel und verantwortungsbewusst wir damit haushalten müssen.“

### Landschaft + Ökologie



**Thomas Reiter-Hiebl**

Lenkungsgruppenmitglied Landwirtschaft, Umwelt, Ernährung

„Für ganz wichtig halten wir das Planungsdetail, die Wald und Wiesenflächen westlich der Bahnlinie Freilassing/ Mühldorf und im Osten unterhalb der Hangkante von Gewerbeentwicklung freizuhalten. In diesen Bereichen sollte die Natur Priorität haben und Landwirtschaft, Naherholung und Sportentwicklung Raum finden. Der erste Eindruck, den der ankommende Besucher an diesen Ortseingängen mitnimmt, ist sicher auch ein gewichtiger Faktor.“

### Wirtschaft



**Karl Kana**

Lenkungsgruppenmitglied für Handel und Versorgung

„Die Revitalisierung der Innenstadt zur belebten Zone wird Freilassing Er(lebenswert) machen. Der Arbeitstitel Urban, Modern ist ein Hilfsmittel für alle erforderliche baulichen Maßnahmen und soll eine Arbeitsgrundlage zur Umgestaltung sein.“

Persönlich habe ich aus der Tätigkeit in der Lenkungsgruppe viel gelernt. Das wesentliche ist sicher, dass ohne Kompromisse und Verständnis für die Gesamtsituation, auch der beste Gedanke nicht umzusetzen ist. Wichtig ist nun die weitere Vorgehensweise. Wie bekomme ich die Partner, die man braucht, unter einem „Hut“. Sei es Grundstückseigentümer, Investoren so wie auch die Deutsche Bahn. Die Bahn ist ja ein ganz wesentlicher Eigentümer mitten in Freilassing und daher für die Gestaltung der Stadt von enormer Bedeutung.“

### Städtebau



**Barbara Utzmeier**

Lenkungsgruppenmitglied CSU



**Christoph Scheithauer**

Lenkungsgruppenmitglied Wohnen

„Wie soll Freilassing wachsen?“

Geordnet und wachstumsorientiert, das bedeutet, dass sich Wohnungsbau und Wirtschaft gleichermaßen weiterentwickeln müssen. Freilassing soll für alle lebenswert sein und damit allen Bereichen des Lebens gerecht werden. Hierbei gehen Wohnen und Arbeiten genauso Hand in Hand wie die Möglichkeiten für lebenslanges Lernen in vielfältigsten Aus- und Weiterbildungseinrichtungen für alle Generationen.

Wohin soll Freilassing wachsen?

Nach innen, um unseren wertvollen Landschaftsraum möglichst zu schonen und die Wege kurz zu halten, um in jeder Lebenslage die wichtigen Stadtfunktionen erreichen zu können.“

## Energie



Margitta Popp

Lenkungsgruppenmitglied SPD

„Bei der Energieversorgung wäre es erstrebenswert, die Energiegewinnung möglichst auf viele regionale Erzeuger (privat und kommunal, möglichst in Genossenschaften) zu verteilen um sich von den großen Energiekonzernen unabhängig zu machen.

Das schafft Unabhängigkeit und ist ein wesentlicher Bestandteil der Demokratie. Regional erzeugte Energie, die auch regional genutzt wird, spart, zumindest teilweise, teure Stromleitungen von Nord nach Süd. Geld das für regional erzeugte Energie ausgegeben wird, bleibt in der Region, stärkt dort die Wirtschaft und fördert Arbeitsplätze.“

## Energie



Fred Meier

Lenkungsgruppenmitglied Energie

„Für eine nachhaltige Stadtentwicklung habe ich mich gerne im Arbeitskreis Energie eingebracht. Der erfrischend bunt gemixte Kreis aus interessierten Bürgern, Fachleuten und Stadträten hat in mehreren Sitzungen unter der professionellen Führung des Fachbüros B.A.U.M. ausgiebig und lebhaft diskutiert. Es konnten schlussendlich Leitsätze und Ziele gefunden werden, die eine Vision darstellen, wie wir auch auf lokaler Ebene die Energiewende bis 2030 schaffen können. Ich freue mich, dass das gemeinsam erarbeitete Diskussionspapier nicht nur allgemeine Leitlinien enthält, sondern auch konkrete Einzelmaßnahmen genannt sind.“

## Verkehr



Karlheinz Knott

Zweiter Bürgermeister

„Viele Bürger unserer Stadt, die beauftragten Fachplaner und der Stadtrat haben in vielen Besprechungen nunmehr ein Diskussionspapier erarbeitet, das sich sehen lassen kann. Es ist eine Basis geschaffen, auf der aufgebaut und weitergearbeitet werden kann. Es wurden Schwerpunkte erarbeitet, in der ein Wohlfühlen und Wirtschaftstreiben nebeneinander für alle Generationen auch in der Zukunft möglich sein wird. Es muss uns dabei bewusst sein, dass die erarbeiteten Ziele nicht von heute auf morgen erreicht werden können, sondern manches kurzfristig und manches erst langfristig umsetzbar sein wird. sein.“

## Verkehr



Wolfgang Fieweger

Lenkungsgruppenmitglied für Mobilität mit und ohne Auto

„Das Eindrucksvollste bei der gemeinsamen Arbeit war, dass die Menschen aus den unterschiedlichsten Bereichen mit verschiedensten Motiven zu gemeinsam getragenen Lösungsvorschlägen fanden. Deutlich wird dies am Beispiel der Münchener Straße. Der nun vorgelegte Entwurf macht die Münchener Straße für den KfZ – Verkehr flüssiger, ohne die Geschwindigkeit zu erhöhen. Gleichzeitig wird es die Fußgänger sowie für die Radfahrer sicherer, diese Straße zu nutzen. Trotzdem erhält der ruhende Verkehr den benötigten Raum. Der Grünzug erhält eine Aufwertung und für die Anwohnerinnen und Anwohner wird sich der Verkehrslärm verringern.“



## 2.0 WIRTSCHAFT + WOHNRAUMANALYSE

2.1 Einleitung	92
2.1.1 Aufgabenstellung	92
2.1.2 Methodik	93
2.1.3 Aufbau des Berichts	94
2.2 Fazit der Bestandsaufnahme und Analyse	95
2.2.1 Raumstruktur	96
2.2.2 Demografie	96
2.2.3 Wohnen	97
2.2.4 Wirtschaftsstandort	97
2.2.5 Einzelhandel	98
2.2.6 Tourismus	98
2.3 Zieldefinition Wirtschaftsentwicklungskonzept Freilassing	99
2.3.1 Positionierung des Wirtschaftsstandortes	99
2.3.2 Städtebauliche Ordnung und Entwicklung	103
2.3.3 Standortentwicklung und -profilierung	109
2.3.4 Image und Marketing	111
2.4 Maßnahmen und Projekte	113
2.4.1 Positionierung der Stadt Freilassing	113
2.4.2 Städtebauliche Ordnung und Entwicklung	117
2.4.3 Standortentwicklung und -profilierung	126
2.4.4 Image und Marketing	132
2.5 Anhang	140

## 2.1. Einleitung

### 2.1.1 Aufgabenstellung

Die Stadt Freilassing stellt sich der Anforderung, die eigene Funktion und Positionierung in der Kernregion Salzburg zu definieren, um daraus eine langfristige Strategie für die Stadtentwicklung abzuleiten.

Hierzu ist es erforderlich, zunächst das Selbstverständnis der Stadt Freilassing gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern sowie den örtlichen Akteuren aus Wirtschaft und Politik zu definieren.

Darauf aufbauend kann eine flächenbezogene Standortstrategie für die Stadt Freilassing ausgearbeitet werden, die Grundlage der Flächennutzungsplanung ist.

Gleichzeitig lässt sich dann auch eine passende Strategie zur gezielten Weiterentwicklung der Standortqualität der Stadt Freilassing fixieren, die sich sowohl auf die harten als auch auf die weichen Standortfaktoren bezieht.

Für die Stadt Freilassing wird damit ein Wirtschaftsentwicklungskonzept definiert, das ausgehend von der überörtlichen Positionierung, die Zielsetzung der örtlichen Wirtschaftsentwicklung benennt und den darauf abgestimmten Entwicklungsprozess beschreibt.

Eine zweite Aufgabenstellung beinhaltet die Erhebung und Analyse von Grundlagendaten für die Erarbeitung eines Wohnraumentwicklungskonzeptes für die Stadt Freilassing. Im Rahmen einer empirischen Wohnraumanalyse sollen beispielsweise die Fragen beantwortet werden:

Wie wird in Freilassing derzeit gewohnt?

Welche Struktur und welchen Zustand weist das Wohnraumangebot in Freilassing auf?

Insgesamt gilt es folgende Themenstellungen durch das Wirtschaftsentwicklungskonzept und die Wohnraumanalyse für die Stadt Freilassing zu behandeln:

Derzeitige sowie künftige Funktion und Positionierung der Stadt Freilassing in der Kernregion Salzburg.

Geeignete Weiterentwicklung der räumlich-funktionalen Nutzungsstruktur innerhalb der Stadt Freilassing (standort- bzw. flächenbezogene Strategie) mit Identifizierung von Eignungsflächen in der Stadt Freilassing für gewerblich/industrielle Nutzung sowie für einzelhandelsbezogene Nutzung.

Erfordernisse für die Weiterentwicklung der örtlichen Standortqualität der Stadt Freilassing aus Sicht der ansässigen Unternehmen sowie aus Sicht der Bürger.

Geeignete Strategie der kommunalen Wirtschaftsentwicklung mit Zielen, Maßnahmen und Projekten.

Räumliche Verteilung und Struktur des Wohnraumangebotes sowie der Wohnbevölkerung. Zustand des Wohnraumangebotes, Beurteilung der Wohnqualität und Entwicklung der Wohnraumnachfrage.

Strategische Schlussfolgerungen zur Wohnraumentwicklung.

Für die Weiterentwicklung der örtlichen Standortqualität werden angebotsseitig die Ansprüche der örtlichen Unternehmen (z.B. Gewerbeflächenentwicklung, Transport und Logistik, Ausbildung, ... ) speziell aus den Bereichen gewerbliche Wirtschaft, Handwerk, Handel und Gastronomie betrachtet.

Nachfrageseitig werden die Bedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger, sowohl in ihren Ansprüchen als Arbeitnehmer (z.B. Vereinbarkeit von Familie und Beruf) als auch in ihren Ansprüchen als Verbraucher (Einkaufsstandorte, Nahversorgung) einbezogen. Dementsprechend sind diese beiden Anspruchsgruppen, die örtlichen Unternehmen sowie die Bürgerinnen und Bürger in den Erarbeitungsprozess des Wirtschaftsentwicklungskonzeptes einbezogen.

### 2.1.2 Methodik

Die besondere Anforderung der Erarbeitung eines Wirtschaftsentwicklungskonzeptes und einer Wohnraumanalyse für die Stadt Freilassing liegt darin, dass Inhalte für ganz unterschiedliche Handlungs- und Entscheidungsfelder und damit auch ganz unterschiedliche Akteursebenen einzubeziehen sind.

Dies erforderte ein Beteiligungsverfahren, bei dem sowohl die kommunalen Entscheidungsträger und das übergeordnete Unterstützungsnetzwerk (Kammern, Wirtschaftsfördergesellschaft, ...) als auch die Akteure auf der Angebotsseite (Unternehmer, Unternehmervereinigung) sowie die Bürgerinnen und Bürger als die Akteure auf der Nachfrageseite mit einbezogen werden.

- Die kommunalen Entscheidungsträger sind einzubeziehen, da sie speziell für die Festlegung der Funktion und Positionierung der Stadt Freilassing in der Kernregion Salzburg sowie für die Festsetzungen in der Flächennutzungsplanung zuständig sind.
- Die ansässigen Unternehmen bzw. Unternehmer sind einzubeziehen, da sie einerseits eine Anspruchsgruppe bezogen auf die örtliche Standortqualität sind (harte und weiche Standortfaktoren der Stadt Freilassing) und andererseits auch selbst das Standortprofil und die Standortqualität der Stadt Freilassing prägen (Kooperation).
- Ausgewählte örtliche Marktakteure (z.B. Wohnungsbauunternehmen) sind mit einzubeziehen, um Aussagen zur Qualität und Struktur des Wohnungsangebotes treffen zu können.
- Die Bürgerinnen und Bürger der Stadt Freilassing sind mit einzubeziehen, da ihre Ansprüche und Bedürfnisse an den Wirtschaftsstandort Freilassing als Wohnbevölkerung und Arbeitnehmer ebenfalls Zielgrößen insbesondere der qualitativen Weiterentwicklung des Wirtschaftsstandortes Freilassing darstellen.

Das empirische Programm der Bestandsaufnahme umfasst deshalb die nachfolgend beschriebenen Elemente:

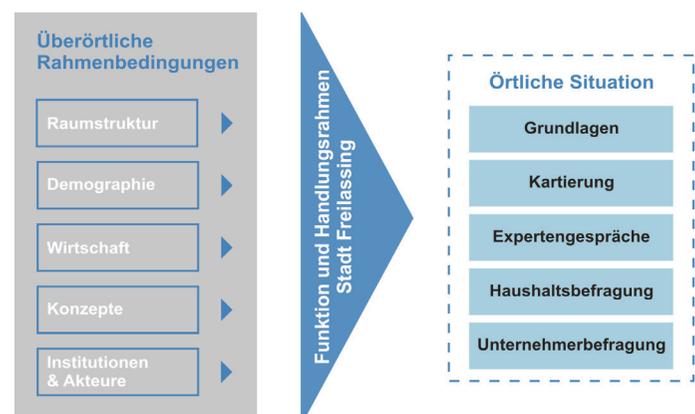
- Dokumentenanalyse zum Extrahieren von strategischen Aussagen über die Positionierung der Stadt Freilassing in übergeordneten Entwicklungskonzepten und örtlichen Fachkonzepten. Zudem für die Aufnahme der Bauleitplanung der Stadt Freilassing und bereits bekannter Entwicklungsvorhaben/-optionen.
- Nutzungskartierung von Gewerbe, Einzelhandel, Dienstleistung und Gastronomie (Standorte, Verkaufsflächen nach Sortimenten bzw. Art der Dienstleistung/

des Gewerbes) sowie Aufnahme städtebaulich relevanter Flächen/Gebäude (Leerstand, Mindernutzung) und Potenzialstandorte. Gleichzeitig Aufnahme der Bebauungsstruktur.

- Expertengespräche mit den relevanten städtischen Akteuren und Zusammenschlüssen sowie örtlichen und überörtlichen fachlichen Stellen zur Ausgangssituation (Standortqualität und Organisationsstruktur) sowie zur Positionierung der Stadt Freilassing und zum Handlungsbedarf.
- Expertengespräche mit örtlich relevanten Marktakteuren zum Wohnungsbestand.
- Unternehmerbefragung aller Einzelhandels- und Gewerbebetriebe in der Stadt Freilassing zu betrieblichen Entwicklungsabsichten und -bedarfen sowie zur Einschätzung der Standortgegebenheiten und -qualität in Freilassing.
- Haushaltsbefragung für die Erhebung von Informationen über Einschätzungen, Meinungen und Verhaltensweisen der Bürgerinnen und Bürger der Stadt Freilassing. Sammlung von Angaben zum Versorgungsverhalten und zu empfundenen Mangelsituationen (Einkaufen, Versorgen, Dienstleistung, Soziales etc.).
- Haushaltsbefragung für die Aufnahme unterschiedlicher Kennzahlen zur Wohnsituation, der Beurteilung des Wohnumfeldes sowie der Wohnung selbst.

Die Ergebnisse der Bestandsaufnahme und -analyse sind mit den Bürgerinnen und Bürgern sowie mit einer Expertengruppe Wirtschaft rückgekoppelt.

Die Expertengruppe Wirtschaft setzt sich aus den Akteuren der Angebotsseite zusammen und umfasst Vertreter



Inhalte und Methoden der Bestandsaufnahme  
Quelle: eigener Entwurf. iq Projektgesellschaft

der überörtlichen und örtlichen Zusammenschlüsse (Unternehmervereinigung, Wirtschaftsförderung, u.a.). In Zusammenarbeit dieser Akteure sind die Zielsetzung sowie Maßnahmen und Projekte zur Weiterentwicklung der örtlichen Standortqualität (harte und weiche Standortfaktoren, inkl. Wohnen) und des Standortprofils entstanden.

Speziell die Strategie der Wirtschaftsentwicklung wurde gemeinsam mit der Expertengruppe Wirtschaft entwickelt und anschließend mit den übrigen Fachbereichen, den Bürgerinnen und Bürgern sowie einer Lenkungsgruppe abgestimmt.

### **2.1.3 Aufbau des Berichts**

Der Bericht umfasst über diese Einführung mit Hinweisen zur Aufgabenstellung und Methodik zwei weitere Teile. Teil I enthält die Zusammenstellung aller Ergebnisse der Bestandsaufnahme und Bestandsanalyse. Dargestellt ist jeweils das Ergebnis in Form einer Abbildung, Tabelle oder Karte. Am Ende jedes Kapitels steht jeweils eine knappe textliche Zusammenfassung derjenigen Erkenntnisse, die bei der Erarbeitung des Entwicklungskonzeptes explizit zu berücksichtigen waren. Diese beschreibende Zusammenstellung der Erkenntnisse aus der Bestandsaufnahme und Bestandsanalyse ist zu unterscheiden vom strategischen Fazit der Bestandsanalyse, das am Beginn des zweiten Teils dieses Berichts steht.

Die Bestandsanalyse selbst fokussiert zunächst auf die überörtlichen Rahmenbedingungen (Kapitel A) der Stadt Freilassing. Die überörtlichen Rahmenbedingungen prägen – ebenso wie die bisherigen planerischen Entscheidungen der Vergangenheit – die Entwicklungsmöglichkeiten der Stadt Freilassing. Sie sind als weitgehend permanent oder zumindest langfristig wirkende räumliche Gegebenheiten anzusehen. Der grundlegende funktionale Charakter der Stadt Freilassing und dabei insbesondere ihre Standortqualität sowie die überörtliche Versorgungsfunktion werden durch sie ebenso bestimmt wie die Wettbewerbsfähigkeit der Stadt im regionalen Kontext.

Die Bestandsanalyse zu den örtlichen Rahmenbedingungen (Kapitel B) richtet den Blick auf die räumlichen und städtebaulichen Strukturen sowie die Funktionsverteilung innerhalb der Stadt Freilassing. Gleichzeitig umfasst sie die Ergebnisse der empirischen Analysen zur Wahrnehmung der Standortgegebenheiten durch die unterschiedlichen Akteure. Aus beiden Betrachtungsweisen zusammen, der fachlichen Analyse sowie der Wahrnehmung der Standortgegebenheiten durch die örtlichen Akteure und Anspruchsgruppen, wurden die örtlich relevanten Handlungsfelder und der örtlich relevante Handlungsbedarf abgeleitet.

## 2.2. Strategisches Fazit der Bestandsaufnahme und Analyse (SWOT-Analyse)

Der zweite Teil des Berichtes beginnt mit einem strategischen Fazit der Bestandsanalyse, das in Form einer SWOT-Analyse gehalten ist. Bezogen auf den Status quo sind die spezifischen Stärken und Schwächen der Stadt Freilassing in Hinblick auf die örtlichen und überörtlichen Rahmenbedingungen angegeben. Mit Blick auf die Zukunft werden Chancen und Risiken unterschiedlicher Entwicklungsoptionen angegeben.

Anschließend sind die strategischen Ziele in den einzelnen Handlungsfeldern des Wirtschaftsentwicklungskonzeptes formuliert. Diese Leitlinien stellen den dauerhaften strategischen Überbau dar, der das Ziel und damit die Entwicklungsrichtung für die Stadt Freilassing beschreibt. Diese Leitlinien spannen den inhaltlichen Rahmen der Zielsetzungen auf, für die anschließend Maßnahmen und Projekte definiert werden.

Die Inhalte der Wohnraumanalyse sind nicht in einem separaten Kapitel zusammengefasst, sondern folgen der allgemeinen Gliederung der Bestandsanalyse. Dementsprechend findet sich ein entsprechendes Unterkapitel zur Wohnraumanalyse sowohl im Kapitel A, bei der Betrachtung der überörtlichen Rahmenbedingungen, als auch im Kapitel B, bei der Betrachtung der örtlichen Rahmenbedingungen.

Die Gestaltung der räumlichen Ordnung der Wirtschaft – und damit auch die Position und Funktion der Stadt Freilassing – basiert in einem marktwirtschaftlichen System auf Entscheidungen und Handlungen der einzelnen wirtschaftlichen Akteure. Zu diesen zählen nicht nur die Wirtschaft (produzierende und dienstleistende Unternehmen), sondern auch die privaten Haushalte (Einzelpersonen, Lebensgemeinschaften/Ehepaare, Familien) sowie die öffentlichen Institutionen. Die Akteure dieser drei Gruppen wählen für ihre unterschiedlichen Aktivitäten die jeweiligen Standorte im Wesentlichen danach aus, welche Eignung und Effizienz diese für die beabsichtigte Nutzung erwarten lassen.

Vor diesem Hintergrund stehen einzelne Städte oder Wirtschaftsräume mit ihrem jeweiligen Angebot und Potenzial für bestimmte Nutzungen sowie der Qualität dieses Angebotes zueinander im Standortwettbewerb. Letztlich ist dann die Ausprägung der harten und weichen Standortfaktoren maßgeblich dafür, welche Anziehungskraft sie ausüben und welches Entwicklungspotenzial sich ihnen dadurch bietet.

Dem Standortwettbewerb sind die einzelnen Kommunen

und Wirtschaftsräume in einem marktwirtschaftlichen System zwangsweise ausgesetzt. Sie können sich im Wettbewerb allerdings dadurch Vorteile gegenüber ihren Konkurrenten verschaffen, indem sie eine auf ihre spezifischen Stärken und ihr endogenes Potenziale ausgerichtete Standortentwicklung vor dem Hintergrund der Bedürfnisse der anvisierten Zielgruppen betreiben. Zielgruppen sind in diesem Zusammenhang ansässige und externe Unternehmen sowie Unternehmensgründungen, die ansässige und externe Bevölkerung sowie Besucher und Institutionen.

Das aktuelle räumliche, organisatorische und funktionale Gefüge der Kernregion Salzburg wie auch das der Stadt Freilassing selbst ist nicht kurzfristig entstanden. Es ist vielmehr Folge eines langfristigen Entwicklungsprozesses. Ein Wandel dieser stadt- und regionalspezifischen räumlichen, organisatorischen und funktionalen Strukturen ist nicht kurzfristig möglich. Das Prinzip der Persistenz (Beharrung) wirkt nicht nur auf materielle Strukturen, sondern ist auch für immaterielle Einflussgrößen wie das städtische und regionale Bewusstsein und das städtische und regionale Image gültig.

Die aktuellen Gegebenheiten beeinflussen damit sowohl das Verhalten der Bevölkerung und der handelnden Akteure in der Stadt Freilassing und der Region als auch die Bewertung des Standortes Freilassing durch externe Akteure.

Grundlage aller strategischen Überlegungen zur künftigen Entwicklung der Stadt Freilassing ist deshalb eine möglichst realistische Einschätzung zur Standortqualität der Stadt Freilassing bzw. ihrer komparativen Standortvorteile. Erst aus der Kenntnis der wettbewerblichen Standortvorteile (Stärken) und Standortnachteile (Schwächen) in den einzelnen Handlungsfeldern lassen sich Handlungsoptionen bewerten (Chancen und Risiken) und letztlich lässt sich erst daraus ein zielführender Handlungsrahmen für die Stadt Freilassing bestimmen.

## 2.2.1 Raumstruktur



### STÄRKEN

- Lage in einer Wachstumsregion hinsichtlich der Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung.
- Wachsender Siedlungsflächenbedarf durch Nachfrage aus der Stadt Salzburg.
- Ausstrahlung der überörtlichen Anziehungskraft / Standortqualität der Stadt Salzburg auf die Wahrnehmung der Standortfaktoren der Stadt Freilassing.
- Möglichkeit des Rückgriffs auf das Marktvolumen der Stadt Salzburg bei komparativen Standortvorteilen der Stadt Freilassing.
- Bevorzugter Anziehungs-/Kristallisationspunkt innerhalb der Kernregion Salzburg für Standortverlagerungen aus der Stadt Salzburg.



### SCHWÄCHEN

- Starke Magnetwirkung der Stadt Salzburg in allen Bereichen/Themen mit komparativen Standortdefiziten der Stadt Freilassing schränkt die zentralörtliche Bedeutung in diesen Bereichen/Themen stark ein.
- Deutlich geringeres örtliches Nachfragepotenzial der Stadt Freilassing im Vergleich zur Stadt Salzburg führt in allen Bereichen/Themen mit komparativen Standortdefiziten der Stadt Freilassing zu Tragfähigkeitsdefiziten im Angebotswettbewerb mit der Stadt Salzburg.
- Bindung an das Image und den Imagevergleich mit der Stadt Salzburg.
- Kleines Stadtgebiet und damit im Vergleich zu den Nachbarkommunen wenig potenzielle Siedlungs-/Entwicklungsflächen im Stadtgebiet.



### CHANCEN

- Funktional selektive Siedlungsflächenentwicklung zur gezielten Aufnahme von Teilen des Wachstums der Kernregion Salzburg und Nutzung der eigenen komparativen Standortvorteile gegenüber der Stadt Salzburg für eine örtlich angemessene Entwicklung in Freilassing.
- Funktionale Verknüpfung mit der Stadt Salzburg und Ausweitung oberzentraler Standortqualitäten und Funktionen innerhalb der Kernregion Salzburg auf die Stadt Freilassing.



### RISIKEN

- Verlust komparativer Standortvorteile (Preisgefälle) gegenüber der Stadt Salzburg.
- Verlust der gewachsenen örtlichen Strukturen durch Überdimensionierung von Standorten oder Funktionen.

## 2.2.2 Demographie



### STÄRKEN

- Bevölkerungswachstum in der Kernregion Salzburg und den umliegenden Kommunen der Stadt Freilassing durch positive natürliche Bevölkerungsentwicklung.
- Deutliche Wanderungsgewinne der Stadt Freilassing.



### SCHWÄCHEN

- Rückläufige natürliche Bevölkerungsentwicklung der Stadt Freilassing.
- Demographisch vergleichsweise alte Bevölkerung mit weiterer Überalterung.
- Rückläufiger Anteil der Personen im erwerbsfähigen Alter an der Gesamtbevölkerung.
- Überdurchschnittlich hoher Anteil an Haushalten mit geringem Haushaltseinkommen.



### CHANCEN

- Stadt Freilassing als Zielgebiet von Wanderungen in die Kernregion Salzburg.
- Wanderungsgewinne aus der Stadt bzw. der Kernregion Salzburg.
- Verstärkte Zuwanderung jüngerer Altersgruppen nach Freilassing.
- Standortqualität als Wohnstandort für Familien und Personen im erwerbsfähigen Alter.



### RISIKEN

- Bevölkerungs- und Nachfragerückgang.
- Rückläufige Zuwanderung als Folge komparativer Standortnachteile als Wohnstandort.
- Weiterer Rückgang der Personen im erwerbsfähigen Alter als Folge fehlender Zuwanderung.
- Weiterer Rückgang der Personen im erwerbsfähigen Alter als Folge selektiver Zuwanderung und selektiver Abwanderung.

### 2.2.3 Wohnen

#### STÄRKEN

- Komparative Standortvorteile als Wohnstandort in der Kernregion Salzburg aufgrund der Zentralität als Mittelzentrum mit entsprechender Infrastrukturausstattung und örtlicher Versorgungsfunktion sowie der Standortgunst als Haltepunkt der Bahn/S-Bahn.
- Besseres Preis-Leistungs-Verhältnis bei insgesamt geringerem Mietpreisniveau verglichen mit dem Wohnraumangebot in der Stadt Salzburg.
- Dauerhaft hohe Nachfrage nach Wohnraum auf Basis von Bevölkerungswachstum und Wohnungsmangel in der Kernregion Salzburg.
- Flächenverfügbarkeit und Innenentwicklungspotenzial für eine Wohnbauflächen- bzw. Wohnungsbauentwicklung in zentraler Lage.

#### SCHWÄCHEN

- Kein kommunaler Wohnungsbestand, keine kommunale Flächenvorratspolitik, keine kommunale Wohnbaugesellschaft und damit nur geringe Einflussnahme der Stadt Freilassing auf den bzw. auf dem Wohnungsmarkt.
- Segregation innerhalb der Kernregion Salzburg und Problem-Wohngebiete innerhalb der Stadt Freilassing.
- Lärmbelastung durch den Flughafen Salzburg.

#### CHANCEN

- Nutzung des Nachfragevolumens in der Kernregion Salzburg für Bevölkerungswachstum und eine urbane Wohnbauflächenentwicklung sowie eine nach Haushaltstypen ausdifferenzierte Angebotsentwicklung.
- Nutzung der kommunalen Planungshoheit und Beteiligung der Planungsbegünstigten an der Finanzierung der Voraussetzungen und Folgen der Planungen sowie der Realisierung spezieller Planungsziele.
- Weiterentwicklung der Wohnqualität und des Wohnumfeldes.

#### RISIKEN

- Verlust des monetären Wettbewerbsvorteils gegenüber der Stadt Salzburg.
- Flächenspendefunktion für die Stadt Salzburg, Monofunktion „Wohnen“ ohne Zentralität (Schlafstadt).
- Flächenverbrauch ohne gerichtete Dichte und ohne Zielgruppenkonformität.
- Fehlender Flächenzugriff als Entwicklungshemmnis und zunehmende Segregation.

### 2.2.4 Wirtschaftsstandort

#### STÄRKEN

- Nachfrage- und Flächenpotenzial für die Entwicklung von Gewerbeflächen.
- Arbeitsplatzzentralität und gewerblich-industrieller Entwicklungspfad.
- Qualität der harten Standortfaktoren (Verkehrsinfrastruktur: Straße, Schiene, Flughafen Salzburg) und Erreichbarkeit der Stadt Salzburg.
- Besatz mit überregional tätigen Unternehmen.
- Organisation der örtlichen Akteure im Wirtschaftsforum.

#### SCHWÄCHEN

- Wenig profilierte Gewerbe-/Industrieflächen und fehlende Verfügbarkeit von Gewerbeflächen.
- Qualität der weichen Standortfaktoren und wenig regionales Kooperations- und Vernetzungspotenzial.
- Wenig endogenes Innovationspotenzial und Abhängigkeit von externen Entwicklungsfaktoren.
- Geringe Beschäftigungsintensität und lediglich „passiver“ Anstieg der Arbeitsplatzzentralität.

#### CHANCEN

- Nutzung der Ausbreitungseffekte des Salzburger Wirtschaftsraums für ein profiliertes Standortangebot und eine Weiterentwicklung des örtlichen Besatzes mit einer Ausrichtung auf arbeitsplatzintensive Betriebe.
- Entwicklungsschub im Dienstleistungsbereich durch die Verringerung der Steuer-/Einkommensunterschiede gegenüber dem Standort Stadt Salzburg.

#### RISIKEN

- Keine weitere Entwicklung von Gewerbeflächen, Verringerung der Arbeitsplatzzentralität und Entwicklung hin zur Schlafstadt.
- Überentwicklung von Gewerbeflächen und interkommunaler Preiswettbewerb mit den bayerischen Nachbarkommunen.
- Verbrauch der verbleibenden Entwicklungsflächen im Stadtgebiet durch Ansiedlung besonders flächenintensiver und wenig arbeitsplatzintensiver Nutzungen.
- Nachfrageeinbruch durch grenzbedingte komparative Standortnachteile oder durch verringerten Flächenbedarf als Folge innerbetrieblicher Funktionsverlagerung.

### 2.2.5 Einzelhandel

#### STÄRKEN

- Deutliches Preisgefälle einzelner Sortimente gegenüber dem Angebot in der Stadt Salzburg.
- Hohe Zentralität bei nahversorgungsrelevanten Sortimenten bzw. Sortimenten des kurzfristigen Bedarfs.
- Innenstadtmagneten im Bereich der Sortimente des kurzfristigen Bedarfs.
- Tatsächliches Nahversorgungsangebot in den meisten Wohngebieten im Sinne eines fußläufig erreichbaren Grundversorgungsangebotes.

#### SCHWÄCHEN

- Tragfähigkeitsvorteile und Magnetwirkung der Handelsstandorte der Stadt Salzburg bei allen Sortimenten ohne Preisgefälle.
- Lage im Kern des „oberzentralen“ Marktgebietes der Stadt Salzburg mit schwacher Wirkung der Distanz als Einflussgröße für die Wahl der Einkaufsstandorte bei Sortimenten des mittel- und langfristigen Bedarfs.
- Vielzahl an Handelsstandorten mit gemischter Versorgungsfunktion innerhalb der Stadt Freilassing ohne funktionale Bündelung zur Stärkung der Anziehungskraft bei den Sortimenten des mittel- und langfristigen Bedarfs.
- Downgrading und schwache Wettbewerbsposition der Innenstadt.

#### CHANCEN

- Ordnung und Bündelung der Versorgungsfunktion bei gleichzeitiger Profilierung der Versorgungsstandorte.
- Aufwertung der Fußgängerzone und Verbesserung der Standortrahmenbedingungen für Einzelhandel in der Innenstadt.
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität der Innenstadt und Revitalisierung ihrer Handelsfunktion.

#### RISIKEN

- Verlust des Revitalisierungspotenzials der Innenstadt und Überdehnung der Handelslage Innenstadt.
- Intrakommunale Kannibalisierung der Versorgungsstandorte und weiterer Kompetenzverlust der Innenstadt als Versorgungsstandort.
- Entwertung vorhandener Strukturen und Standorte.

### 2.2.6 Tourismus

#### STÄRKEN

- Stellung als Übernachtungsstandort innerhalb der Destination Stadt Salzburg (Städtetouristen, Geschäftsreise- und Messtourismus).
- Endogen generierte Nachfrage im Segment der Geschäftsreisen.
- Veranstaltungsangebot und Ausflugsattraktion Lokwelt.

#### SCHWÄCHEN

- Keine nach außen wahrnehmbare Anbindung an die Destination Stadt Salzburg.
- Keine Angebotsprofilierung (nach Zielgruppen oder Segmente) bezogen auf die Stadt Salzburg.
- Sonderstellung innerhalb des Landkreises Berchtesgadener Land.
- Sichtbarkeit örtlicher Themen (Besuchsanlässe und Naherholung).

#### CHANCEN

- Kooperation/Anbindung an die Destination Salzburg.
- Wahrnehmbarkeit der Zugehörigkeit der Stadt Freilassing zur Destination Salzburg.
- Nutzung der Standortgunst am künftigen S-Bahn Haltepunkt und Bedienung von speziellen Segmenten und Nachfragegruppen innerhalb der Destination Stadt Salzburg (Jugend-Städtetouristen, Geschäftsreisende) für die Freilassing komparative Standortvorteile besitzt (Low-Budget-Hotel, Low-Budget-Hostel).
- Weiterentwicklung als Ausflugsziel auch im Bereich der Saalach.

#### RISIKEN

- Identitätsbezogene Hindernisse für eine kommunal-/grenzüberschreitende Vermarktung
- Fehlende Anbindung an die Destination Salzburg.
- Bestehende Überkapazitäten beim Bettenangebot im Raum Salzburg und Bedrohung vorhandener örtlicher Strukturen durch eine undifferenzierte Ausbaustrategie.
- Urlaubstouristische Entwicklung und Ausrichtung auf den Tourismus im Landkreis Berchtesgadener Land.

## 2.3 Zieldefinitionen Wirtschaftsentwicklungskonzept Freilassing

Die Eignung von Kommunen bzw. Standorten für wirtschaftliche Aktivitäten oder andere Grunddaseinsfunktionen ist keine statische Größe. Sie ändert sich vielmehr sowohl durch die Weiterentwicklung der harten und weichen Standortfaktoren auf der Angebotsseite (eigene Kommune sowie regionale, nationale und internationale Konkurrenzstandorte) als auch durch neue Bedürfnisse, Verhaltensweisen und Anforderungen auf der Nachfrageseite (Unternehmen und Haushalte). Im Rahmen der Stadtentwicklung stellt deshalb die Formulierung einer Zielsetzung zur Weiterentwicklung der Standortfaktoren und zur Nutzung der eigenen Potenziale die entscheidende Größe dar. Dies ist Grundvoraussetzung um die Standorteignung überhaupt langfristig und zielgerichtet gemäß den absehbaren Anforderungen der Wirtschaftssubjekte weiterzuentwickeln zu können. Gleichzeitig ist es Voraussetzung dafür, die Standortvorteile im interkommunalen Wettbewerb zu nutzen sowie weiterzuentwickeln und um dabei speziell den Standortfaktoren aus der Kategorie Wohn- und Lebensqualität einen entsprechenden Stellenwert einräumen zu können.

Auf der Zielebene umfasst das Wirtschaftsentwicklungskonzept für die Stadt Freilassing sowohl die Festlegung

Positionierung der Stadt Freilassing (überörtlich)		
städtebauliche Ordnung & Entwicklung	Standortentwicklung Standortprofilierung	Image & Marketing
Flächenangebot Flächennutzung	Kooperation & Organisation harte & weiche Standortfaktoren Information & Service	Standortbedingungen Außenauftritt Innen- & Außenmarketing

Inhalte der Zielebene im Wirtschaftsentwicklungskonzept Freilassing  
Quelle: eigener Entwurf. iq-Projektgesellschaft

der überörtlichen Positionierung als Wirtschaftsstandort in der Kernregion Salzburg als auch die sich daraus sowie aus weiteren Entwicklungschancen ableitenden Zielsetzungen in den kommunal relevanten Handlungsfeldern

- städtebauliche Ordnung und Entwicklung,
- Standortentwicklung und -profilierung sowie
- Image und Marketing.

### 2.3.1 Leitlinien und Ziele – Positionierung des Wirtschaftsstandortes Freilassing

#### *Positionierung der Stadt Freilassing als Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkt.*

Die Lage in einem Wachstumsraum – Wachstum hier im Sinne von Bevölkerungszunahme allein schon durch die natürliche Bevölkerungsentwicklung – erfordert von der Stadt Freilassing die Formulierung einer funktionalen Zielsetzung zur aktiven Standortentwicklung. Folgt man allein den Marktkräften, so führt das deutliche Preisgefälle im Bereich Wohnen zu einer immer stärkeren Ausweitung der Wohnfunktion, ohne dass in einem entsprechenden Verhältnis auch Flächen für die Entwicklung von zusätzlichen Arbeitsplätzen für eine zunehmende Wohnbevölkerung vorgesehen werden. Funktional würde sich die Stadt Freilassing unter diesen Voraussetzungen stärker in Richtung einer Schlafstadt entwickeln und ihre Arbeitsplatzzentralität bzw. ihre Bedeutung als Wirtschaftsstandort in der Region würde zurückgehen. Eine derartige Entwicklung in Richtung einer Schlafstadt entspricht aber weder dem bisherigen Selbstverständnis noch der Zielsetzung der Stadt Freilassing.

Analog zur Zielsetzung im Masterplan für die Kernregion Salzburg sieht auch die Stadt Freilassing ihre Funktion als regionaler Schwerpunkt für Wohnen und für Wirtschaft, wobei aber speziell der Zusammenklang beider Funktionen im Vordergrund steht. Um diesen Zusammenklang zu erreichen, müssen ergänzend zur Wohnbauflächenentwicklung auch in einem ausgewogenen Verhältnis dazu gewerbliche Bauflächen entwickelt werden, um neben einer Zunahme der Wohnbevölkerung auch eine Zunahme der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort Freilassing zu erreichen.

Für die Bestimmung einer quantitativen Größe bei der Kopplung von Wohnbauflächen- und Gewerbeflächenentwicklung werden folgende Parameter berücksichtigt:

#### Ausgangsgrößen

- Bevölkerungsstand Stadt Freilassing: 15.955
- Beschäftigungsintensität: 28 %
- Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohnort: 4.528

- Arbeitsplatzzentralität: 161,3
- Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort: 7.304
  - davon gewerbeflächenbeanspruchend: 4.015
    - davon 68 % produzierendes Gewerbe, 32 % sonstiges Gewerbe

#### Ziel- bzw. Rechengrößen

- Beschäftigungsintensität: 30 %
- Arbeitsplatzzentralität: 200
- Aufteilung 70 % produzierendes Gewerbe, 30% sonstiges Gewerbe
- Flächenkennziffer in m<sup>2</sup> pro Beschäftigtem
  - produzierendes Gewerbe 200 m<sup>2</sup>
  - sonstiges Gewerbe 100 m<sup>2</sup>
  - insgesamt i.D. 170 m<sup>2</sup> pro Beschäftigtem

#### Kopplungserfordernis und Nachholbedarf

- ca. 5,6 ha Flächenbedarf für Gewerbe je 1.000 zusätzliche Einwohner bzw. ca. 19,6 ha Flächenbedarf für Gewerbe bei 3.500 zusätzlichen Einwohnern
- Nachholbedarf: 16 Unternehmen fragen derzeit bereits ca. 16,6 ha Fläche nach.

#### ***Die Stadt Freilassing behält ihre überörtlich bedeutende Schwerpunktfunktion als „Wirtschaftsstandort für verarbeitendes Gewerbe“ bei.***

Eine zielgerichtete Weiterentwicklung der Standortqualität setzt die Definition der Zielgruppe voraus, für die die Standortqualität in der Stadt Freilassing weiterentwickelt werden soll. Unter den gegebenen Rahmenbedingungen in der Kernregion Salzburg – mit der Knappheit an Entwicklungsflächen in der Stadt Salzburg, entsprechend zentrifugalen Ausbreitungs- bzw. Verlagerungskräften sowie der absehbar deutlich verbesserten S-Bahn-Anbindung der Stadt Freilassing an die Stadt Salzburg – muss die Frage beantwortet werden, welchen weiteren Entwicklungspfad die Stadt Freilassing als Wirtschaftsstandort einschlägt.

Ziel der Stadt Freilassing ist es, die eigenen Stärken aus dem bisherigen Entwicklungspfad als Industriestandort zu

nutzen und die Funktion als Standort für verarbeitendes Gewerbe<sup>1</sup> auch bei der Weiterentwicklung als Wirtschaftsstandort beizubehalten.

Vor dem Hintergrund der eigenen Flächenknappheit und der Preisentwicklung soll aber eine stärker selektive Strategie verfolgt werden. Zielgruppe für die Weiterentwicklung der Standortqualität und damit der Standorteignung sind hochwertige, arbeitsplatzintensive Unternehmen des verarbeitenden Gewerbes.

Dabei reagiert die Stadt Freilassing auf ihre Stellung als hervorragend geeignete Standortalternative für Unternehmen aus der Kernregion Salzburg bzw. mit dem „Standortsuchraum“ Kernregion Salzburg. Zum einen ist die Stadt Freilassing für hochwertige und arbeitsintensive Unternehmen aus der Kernregion Salzburg und vor allem aus der Stadt Salzburg, die am bestehenden Standort keine Flächenverfügbarkeit für die betriebliche Entwicklung vorfinden, eine bestens geeignete Standortalternative, entweder für eine Standortverlagerung oder für die Auslagerung von einzelnen betrieblichen Funktionen. So wird der Standort Freilassing aufgrund seiner Nähe zur Stadt Salzburg und seiner Erreichbarkeit der wesentlichsten Anforderung einer kleinräumigen Standortverlagerung gerecht, nämlich der Sicherung der Weiterbeschäftigungsmöglichkeit der Mitarbeiter und damit des vorhandenen Know-hows.

Gleichzeitig ist der Standort Freilassing aufgrund seiner Nähe zur Stadt Salzburg und seiner Erreichbarkeit auch für überregional tätige Unternehmen eine sinnvolle Alternative, die in der Kernregion Salzburg einen Standort suchen aber in der Stadt Salzburg selbst keine ausreichende Flächenverfügbarkeit bzw. keine Flächen zu tragbaren Konditionen entsprechend der betrieblichen Leistungsfähigkeit vorfinden.

#### ***Die Stadt Freilassing positioniert sich als Nebenzentrum in der Kernregion Salzburg und strebt im Zuge der weiteren räumlich-funktionalen Verflechtung mit der Stadt Salzburg auch die Funktion als Standort für oberzentrale Einrichtungen, insbesondere aus den Bereichen Verwaltung und Bildung an.***

Der Masterplan für die Kernregion Salzburg trägt primär der räumlichen Grundstruktur und weniger den adminis-

<sup>1</sup> Der Begriff „verarbeitendes Gewerbe“ bezeichnet alle Industrie- und Gewerbebetriebe, die Rohstoffe und Zwischenprodukte weiterverarbeiten und dabei auch Endprodukte erzeugen. Zum Wirtschaftsbereich der verarbeitenden Industrie zählt das Grundstoff- und Produktionsgütergewerbe, das Investitions- und das Verbrauchsgüter produzierende Gewerbe sowie das Nahrungs- und Genussmittelgewerbe.

trativen Gegebenheiten Rechnung und definiert im Kern des Siedlungsraumes der Kernregion Salzburg ein zweites Zentrum, das am Standort Freilassing verortet ist.

Für dieses Zentrum stellt sich nicht nur die Frage, welche Art der Nutzung dort vorgesehen werden soll, sondern entscheidend ist die Frage, auf welchen zentralen bzw. zentralörtlichen Funktionen dieses Zentrum für die Kernregion Salzburg basieren soll.

Bei der gegebenen räumlichen Nähe zur Stadt Salzburg bzw. zum bereits bestehenden Zentrum in Salzburg sowie der im Masterplan dokumentierten Zielsetzung eines Austausches zwischen beiden Zentren muss es sich um Funktionen mit oberzentraler Wertigkeit handeln.

Diese, im Masterplan dargestellte Entwicklung eines gesamträumlich bedeutenden Zentrums in Freilassing, in der Charakteristik eines Nebenzentrums in der Kernregion Salzburg, das zu einer stärkeren räumlich-funktionalen Vernetzung mit der Stadt Salzburg beiträgt und hierfür oberzentrale Funktionen aufnimmt, ist explizit auch Ziel der Stadt Freilassing für die weitere Stadtentwicklung sowie die Standortentwicklung am Bahnhof Freilassing und in dessen Umfeld.

Nachdem die örtlichen Strukturen in Freilassing und insbesondere die Handelsfunktion der Freilassinger Innenstadt nicht überprägt werden sollen, ist kein Zentrum denkbar, das in seinen Kernfunktionen das bestehende Freilassinger Stadtzentrum substituiert.

Dementsprechend ist die Entwicklung eines auf der Shopping-Funktion basierenden Zentrums nicht vorgesehen und wäre auch gesamträumlich nicht sinnvoll. Es soll aber durchaus eine funktionale Schwerpunktsetzung erfolgen, die bestehende, ergänzende oder erweiterte oberzentrale Angebote aus der Stadt bzw. für die Kernregion Salzburg aufnehmen kann. Eine besondere Eignung besitzt der Standort Freilassing bzw. Bahnhof Freilassing für Funktionen aus den Bereichen Bildung, Gesundheit und/oder Verwaltung.

**Die Stadt Freilassing sieht sich als Bestandteil des Wachstumsraumes Kernregion Salzburg und als eingebunden in die übergeordnete Ordnung des Wachstums. Sie verfolgt eine wachstumsbezogene Siedlungsentwicklung und strebt ein höheres Maß an Siedlungsflächendichte und baulicher Dichte an.**

Die Wirkung der Marktkräfte ist eine grundlegende Rah-

menbedingung für alle strategischen Überlegungen zur künftigen raumstrukturellen Funktion der Stadt Freilassing in der Kernregion Salzburg.

Nachdem die Stadt Freilassing innerhalb eines Großraumes mit wachsender Bevölkerungszahl liegt, wird die Nachfrage zumindest nach Wohnraum für zuziehende Bevölkerung zunehmen, aber auch der Bedarf an Flächen für weitere Nutzungen, die auf Basis der zunehmenden Bevölkerungszahl und damit der wachsenden Nachfrage und Kaufkraft tragfähig sind.

Gleichzeitig besitzt die Stadt Freilassing auf Grund ihrer Lage im Zentrum der Kernregion Salzburg eine besondere Eignung für eine stärkere Aufnahme des Siedlungsdrucks, da durch eine höhere Bevölkerungsdichte im Kern eines monozentrisch strukturierten Gesamttraumes die Summe der individuell zurückzulegenden Wege minimiert wird, was bedeutet, dass gesamträumlich weniger Verkehr generiert wird als durch eine stärkere Zersiedelung als Folge von Siedlungsflächenentwicklung in den Randbereichen.

Vor diesem Hintergrund gilt es für die Stadt Freilassing festzulegen, ob die Stadt künftig eine Siedlungsflächenentwicklung betreibt, die mit den übergeordneten Anforderungen an die Flächennutzung im Einklang steht oder sich diesen entgegenstellt.

Dabei gilt es auch aus örtlicher Perspektive stets drei Wirkungsebenen zu betrachten, nämlich sowohl das Ergebnis auf Seiten der baulichen Struktur des Siedlungskörpers als auch das Ergebnis auf Seiten der jeweils noch verbleibenden Bevölkerungs- bzw. Nachfragegruppen, die ökonomisch in der Lage sind, sich den Standort Freilassing zu leisten. Zudem sind auch die örtlichen Auswirkungen gesamträumlich negativer Wirkungen (Entwicklungshemmnisse, Verkehrsbelastung) als dritte Wirkungskomponente zu berücksichtigen.

Ohne weitere Siedlungsflächenentwicklung insbesondere für Wohnen aber auch für Gewerbe und auch bei einer Fortführung der Siedlungsflächenentwicklung mit geringer Dichte und dementsprechend hohem Flächenverbrauch, wird das Angebot weiterhin deutlich hinter der Nachfrage zurückbleiben.

Dies führt zu weiter steigenden Grundstücks- und Mietpreisen sowie letztlich zu einer marktbedingten Selektion sowohl auf Seiten der Wohnnutzung als auch auf Seiten gewerblicher Nutzungen.

Langfristig werden dadurch die ökonomisch weniger leistungsstarken Bevölkerungsgruppen und wirtschaftliche Nutzungen nach außen verdrängt. Diese sind aber nicht nur als Bausteine eines funktionsfähigen Wirtschaftsraumes erforderlich, sondern auch für die Funktionsfähigkeit des gesellschaftlichen und sozialen Systems.

Gleichzeitig würde der Siedlungstruck die Kommunen im Randbereich der Kernregion Salzburg stärker erfassen, was eine zunehmende Verkehrsbelastung und einen Wandel des Landschaftsbildes zur Folge hätte.

Vor diesem Hintergrund bekennt sich die Stadt Freilassing zu ihrer Rolle für eine übergeordnete Ordnung des Wachstums und strebt mit Blick auf den auch ökonomisch wirksamen Lagevorteil der Stadt im Zentrum der Kernregion Salzburg eine höhere Siedlungsdichte und baulichen Dichte an.

***Für das bayerische Umland soll der Bedeutungsüberschuss der Stadt Freilassing als Mittelzentrum und als Arbeitsort gesichert werden.***

Als Mittelzentrum ist Freilassing Standort zentraler Einrichtungen und Dienste und verfügt über einen Bedeutungsüberschuss für das Umland.

Nachdem die Stadt gleichzeitig gegenüber ihren bayerischen Umlandkommunen einen Bevölkerungsschwerpunkt darstellt, minimiert diese räumliche Struktur die Summe aller erforderlichen Wege, die durch die Bevölkerung zurückgelegt werden müssen.

Der gesamträumlich größte Nutzen wird dann erreicht, wenn auch das Arbeitsplatzangebot auf den Bevölkerungsschwerpunkt konzentriert ist.

Ziel des Mittelzentrums Freilassing ist eine verglichen mit dem Landkreis Berchtesgadener Land und den direkten Umlandkommunen überproportionale Steigerung der Bevölkerungszahl, um der zentralörtlichen Bedeutung auch in der Bevölkerungsentwicklung gerecht zu werden. Gleichzeitig soll die Bedeutung der Stadt Freilassing als Arbeitsort auch für die Bevölkerung der Umlandkommunen gesichert werden.

***Stärkung der zentralörtlichen Handels-/Versorgungsfunktion der Stadt Freilassing.***

Der zentralörtliche Rang der Stadt Freilassing als Mittelzentrum ist auch mit einer entsprechenden handelsbezogenen Versorgungsfunktion nicht nur für die eigene Bevöl-

kerung, sondern auch für die des Umlandes verbunden.

Die Einzelhandelsentwicklung in der Stadt Freilassing sowie die räumliche Anordnung der Versorgungsstandorte sind daher nicht nur im örtlichen sondern auch im überörtlichen Kontext zu betrachten. Es gilt der überörtlichen Versorgungsfunktion als Mittelzentrum gerecht zu werden und ein Einzelhandelsangebot zu entwickeln, das eine ausreichend starke Anziehungskraft auf das zentralörtlich zugeordnete Marktgebiet ausübt.

Vor diesem Hintergrund ist es Ziel der Stadt Freilassing, die sortimentspezifischen Standortvorteile gegenüber der Stadt Salzburg sowie die Tragfähigkeitsvorteile gegenüber den bayerischen Umlandkommunen für eine Weiterentwicklung des örtlichen Einzelhandelsangebotes zu nutzen.

***Positionierung als Bestandteil der Destination Salzburg im übernachtenden Tourismus.***

Unabhängig von der administrativen Zugehörigkeit zum Landkreis Berchtesgadener Land und zum Marktgebiet der Berchtesgadener Land Tourismus GmbH ist die Stadt Freilassing nicht nur raumstrukturell eng mit der Stadt Salzburg verflochten sondern auch Bestandteil der Destination Salzburg.

Die Außendarstellung und das Selbstverständnis der Stadt Freilassing im Bereich Tourismus sind entgegen dieser tatsächlichen Standorteignung und räumlichen Lage stärker mit dem Landkreis Berchtesgadener Land verbunden als mit der Stadt Salzburg. Dies ist aber weniger Ergebnis einer entsprechenden Nachfrage, sondern in erster Linie der administrativen Zugehörigkeit geschuldet.

Für eine nachfragekonforme Weiterentwicklung der Außendarstellung werden die raumstrukturell tatsächlich wahrnehmbaren Gegebenheiten aufgegriffen und Freilassing als Bestandteil der Destination Salzburg aufgefasst. Die räumliche Lage zur Stadt Salzburg geht mit einer besonderen Standorteignung für Segmente der Nachfrage im Bereich des übernachtenden Tourismus einher, die nicht auf die Stadt Freilassing oder den Landkreis bzw. die Destination Berchtesgadener Land abzielen, sondern deren Zielgebiet die Stadt Salzburg bzw. die Destination Salzburg ist.

Ergänzend zur bereits bestehenden Ausrichtung des Beherbergungsangebotes in Freilassing auf die touristische Nachfrage, die durch den Wirtschaftsstandort Freilassing

(Geschäftsreisende) generiert wird, liegt die zweite Zielrichtung für die touristische Angebotsentwicklung und Außendarstellung der Stadt Freilassing im übernachtenden Tourismus in der Positionierung als Übernachtungsstandort für Kultur-/Städtetouristen innerhalb der Destination Salzburg.

**Weiterentwicklung und Positionierung als Ausflugsziel innerhalb der Destination Salzburg.**

Innerhalb der Destination Salzburg liegt eine weitere Zielsetzung der Stadt Freilassing (bei der Infrastruktur- und Produktentwicklung) auf der Weiterentwicklung der Stadt als Ausflugsziel und Besuchspunkt. Hierbei soll auch die Innenstadt als Besuchspunkt eingebunden werden.

Mit einer Weiterentwicklung und Positionierung als Ausflugsziel sind weitergehende Anforderungen verbunden, die die Angebotskommunikation bzw. die Ausrichtung der Informationsmedien und die Sichtbarkeit der touristischen Themen sowie die Information und Beschilderung vor Ort betreffen.

Die durchgängige Einbindung der Besuchspunkte innerhalb der Stadt Freilassing in das für den Tourismus ausgewiesene Rad- und Wanderwegenetz ist eine weitere Anforderung in diesem Zusammenhang.

Gleichzeitig verbessert eine derartige Einbindung der Besuchspunkte auch die Erreichbarkeit des örtlichen Angebotes für die eigene Wohnbevölkerung.

**2.3.2 Leitlinien und Ziele - Städtebauliche Ordnung und Entwicklung**

Die vorangegangenen Leitlinien und Ziele zur überörtlichen Positionierung des Wirtschaftsstandortes Freilassing (siehe Kap. B 1) sind bereits mit einigen Anforderungen an das Handlungsfeld „Städtebauliche Ordnung und Entwicklung“ verbunden.

Die Anforderungen aus der überörtlichen Positionierung der Stadt Freilassing liegen dabei in erster Linie darin, Entwicklungsflächen in einem Umfang vorzusehen und zu verorten, der den Zielsetzungen zur überörtlichen Positionierung quantitativ auch gerecht wird.

Eine zweite Anforderung liegt darin, Kriterien zu benennen sowie sektorale Zielsetzungen zur Siedlungsentwicklung zu formulieren, die anschließend zur Beurteilung der grundsätzlichen Eignung von Flächen und Standorten für eine siedlungsräumliche Entwicklung sowie der Eignung für eine bestimmte Art der Nutzung dienen.

Auf Basis dieser übergeordneten und sektoralen Zielsetzungen zur städtebaulichen Ordnung und Entwicklung ist ein Gewerbeflächenentwicklungskonzept sowie ein Standort- und Sortimentskonzept für die künftige Einzelhandelsentwicklung entstanden, die beide nachfolgend dargestellt sind.

Sie bilden die fachliche Entscheidungs- und Handlungsgrundlage für die Weiterentwicklung der Stadt Freilassing respektive der Bauleitplanung.

Insgesamt zielt die Stadt Freilassing auf eine nachhaltige Siedlungsentwicklung ab, deren Komponenten nachfolgend durch einzelne Leitlinien bestimmt sind.

Eine weitere, grundlegende Anforderung an die Siedlungsentwicklung der Stadt Freilassing liegt darin, dass alle Raumnutzungsansprüche und Grunddaseinsfunktionen der eigenen Bevölkerung innerhalb des eigenen Stadtgebietes (zumindest teilweise) bedient werden sollen.

Damit steht eine, mit den Nachbarkommunen abgestimmte, funktional arbeitsteilige Siedlungsentwicklung entsprechend der komparativen Standortvorteile nicht an erster Stelle bei den strategischen Überlegungen zur siedlungsstrukturellen und funktionalen Entwicklung der Stadt Freilassing.

**Lebenswerte und wachstumsorientierte Entwicklung mit der Koppelung von Gewerbe- und Wohnbauflächen.**

Das grundlegende Bekenntnis zu einer wachstumsorientierten Siedlungsentwicklung, die einerseits den gesamtträumlichen Entwicklungsanforderungen gerecht wird, aber andererseits so gesteuert werden soll, dass sie die Zentralität der Stadt Freilassing erhält, ist nicht losgelöst von der Anforderung nach einer lebenswerten Entwicklung zu sehen.

Es soll ganz deutlich zum Ausdruck kommen, dass quantitatives Wachstum im Sinne einer Bereitstellung von Siedlungsfläche nur eine Komponente der Stadtentwicklung ist. Ihr stehen zum einen die Verbesserung der Qualität der Siedlungsentwicklung zur Seite sowie zum anderen eine räumliche Begrenzung der Siedlungsflächenentwicklung.

Gerade eine räumliche Begrenzung wird als notwendig erachtet, damit auch Qualitäten, Funktionen und Nutzungen abseits der baulichen Siedlungsentwicklung, die für die Entstehung von Wohnqualität wesentlich sind, gesichert bleiben.

Vor diesem Hintergrund wurden weitere Zielsetzungen definiert, die das Wesen der wachstumsorientierten Siedlungsentwicklung der Stadt Freilassing weiter charakterisieren.

➤ **Verbesserung der städtebaulichen Qualität der Gewerbegebiete.**

Die Standortanforderungen für hochwertiges, arbeitsplatzintensives Gewerbe umfassen zunehmend auch die Repräsentativität des Standortumfeldes. Dies betrifft nicht nur die Gestaltung neuer Gewerbegebiete, sondern entsprechende Defizite beeinträchtigen auch die Zukunftsfähigkeit bestehender Gewerbegebiete in Freilassing und werden von den dort ansässigen Leitbetrieben auch als Standortdefizit wahrgenommen. Nachdem sich die Gewerbegebiete teilweise in integrierter Lage befinden und ihre Gestaltung damit auch die Wohnqualität der umliegenden Siedlungsgebiete beeinflusst, dient die Zielsetzung einer „Verbesserung der städtebaulichen Qualität der Gewerbegebiete“ nicht nur dem Erhalt der Zukunftsfähigkeit und der Verbesserung der Standortqualität für hochwertige Gewerbebetriebe, sondern auch der verbesserten Einbindung der Gewerbegebiete in das übrige Siedlungsgebiet.

➤ **Flächensparende Siedlungsentwicklung mit Nutzung des Innenentwicklungspotenzials bei bestehenden Gewerbegebieten und der Revitalisierung von Gewerbebrachen.**

Das Vergleichsweise kleine Stadtgebiet der Stadt Freilassing und der bereits hohe Siedlungsflächenanteil an der Gesamtfläche der Stadt sind maßgeblich dafür, dass Potenzialflächen für eine weitere Flächeninanspruchnahme für eine gewerbliche Flächennutzung nur mehr in geringem Umfang zur Verfügung stehen. Dieser Mangel an potenziellen Gewerbeflächen besteht dauerhaft, sofern man weiterhin eine funktional ausgewogene sowie nach urbanen und ländlichen Siedlungsbestandteilen differenzierte Siedlungsstruktur erhalten möchte. Vor diesem Hintergrund kommt der möglichst intensiven Nutzung bereits entwickelter Flächen besondere Bedeutung zu.

Ziel der Stadt Freilassing ist es, der Innenentwicklung und Revitalisierung eine höhere Priorität und auch einen höheren Stellenwert bei der eigenen Ressourcenverwendung einzuräumen als der Neuentwicklung von Flächen.

Hierfür ist die Unter-/Mindernutzung ebenso in die Bilanzierung der Flächenverfügbarkeit aufzunehmen wie Leerstand und Brachflächen. Gleichzeitig kommt auch der Sicherung unter-/mindergenutzter Gewerbeflächen als Gewerbeflächen und dem Erhalt ihrer Zukunftsfähigkeit eine höhere Relevanz bei der Ressourcenverwendung zu, als der Erschließung neuer Gewerbeflächen.

➤ **Gewerbeentwicklung im nördlichen und südlichen Stadtgebiet an vorhandenen Verkehrsachsen.**

Der Standortsuchraum für die Entwicklung neuer Gewerbeflächen muss zunächst der grundlegenden Anforderung nach einer qualifizierten überörtlichen Verkehrsanbindung Rechnung tragen. Zudem sind bei der Standortsuche in Freilassing zwei weitere Anforderungen zu berücksichtigen.

Zum einen soll möglichst kein zusätzlicher Verkehr auf der Münchener Straße bzw. über den Salzburger Platz generiert werden und zum anderen soll keine Abhängigkeit einer anforderungsgerechten Verkehrserschließung neuer Gewerbegebiete von der Realisierung etwaiger Umfahrungen der Stadt Freilassing hergestellt

werden. Alle drei Anforderungen zusammengenommen schränken den Standortsuchraum für neue Gewerbeflächen bereits auf die vorhandenen Verkehrsachsen im nördlichen und südlichen Stadtgebiet ein.

➤ **Verkehrsminimierende Siedlungsentwicklung.**

Eine verkehrsminimierende Siedlungsentwicklung widmet sich bei der Standortwahl für überörtlich bedeutende Angebote oder Einrichtungen der Frage, welche verkehrlichen Belastungen damit jeweils verbunden sind.

Speziell im Fall der Stadt Freilassing gilt es bei der Positionierung von Handelsstandorten deren überörtliche Anziehungskraft zu berücksichtigen.

Insbesondere soll innerhalb des Stadtgebietes durch überörtlich attraktive Handelsstandorte keine höhere Belastung für den Salzburger Platz und die Münchener Straße durch Verkehrsströme aus der Stadt Salzburg generiert werden soll.

Gerade die Handelsentwicklung ist in Freilassing auch vor diesem Hintergrund wieder stärker als Innenstadtentwicklung zu betreiben.

➤ **Freihalten der bedeutsamen Landschaftsräume.**

Eine weitere Anforderung bei der Weiterentwicklung des Siedlungsraumes der Stadt Freilassing und damit eine maßgebliche Größe für die Bestimmung der Eignung von Flächen für eine Entwicklung zum Gewerbegebiet ist mit der Zielsetzung verbunden, dass bedeutende Landschaftsräume freigehalten werden sollen.

Diese Zielsetzung entfaltet in zweierlei Hinsicht eine Wirkung auf die Bestimmung geeigneter Flächen für eine gewerbliche Siedlungsflächenentwicklung.

Zum einen fallen einzelne Landschaftsbänder, die sich durch Freilassing ziehen im Sinne einer Negativkartierung gänzlich heraus, was beispielsweise für den gesamten Bereich östlich der Hangkante zur Saalchaue gilt.

Zum anderen gilt es, künftige Gewerbeflächen so zu positionieren, dass Freiräume, die heute bis weit in den Siedlungskörper hineinreichen, nicht durch bauliche Entwicklung abgeschnitten werden, wodurch lediglich unbebaute Inseln im Siedlungskörper verbleiben würden.

Ziel ist ein verwobener Übergang zwischen Siedlungsfläche und Landschaft, wobei die Landschaft zumindest fingerartig in den Siedlungskörper hineinreichen soll.

Unter Berücksichtigung dieser oben genannten Zielsetzungen wurde ein Gewerbeflächenentwicklungskonzept für die Stadt Freilassing definiert, das einerseits die qualitative Weiterentwicklung bestehender Flächen thematisiert und zugleich geeignete neue Flächen für eine Gewerbeflächenentwicklung im erforderlichen Umfang benennt. Dieser bestimmt sich aus der Kopplung von Wohnbauflächen- und Gewerbeflächenentwicklung ausgehend von einem Einwohnerzuwachs von ca. 3.500 Personen.

Eine Entwicklung zusätzlicher Gewerbeflächen auf dem Stadtgebiet ist nach den oben genannten Zielsetzungen nur mehr an zwei Stellen möglich.

Zum einen handelt es sich dabei um eine Erweiterung des Gewerbegebietes Süd, zum anderen bietet sich im nördlichen Stadtgebiet die Möglichkeit, im Anschluss an den bestehenden Siedlungsraum, eine Gewerbegebietesentwicklung vorzunehmen.

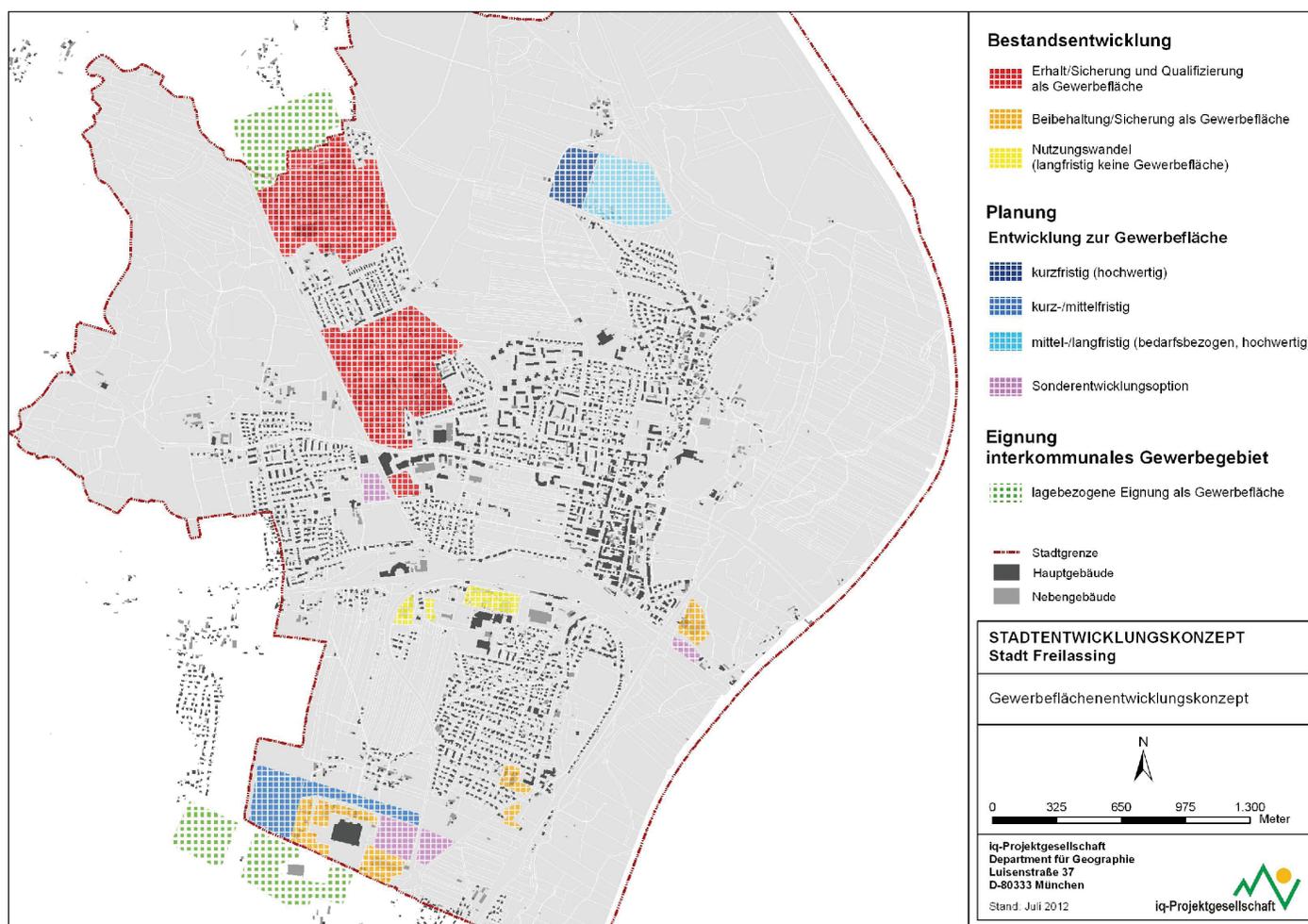
Kurzfristig realisierbar sind dabei Teilflächen des Gewerbegebietes im Norden der Stadt, während die übrigen Flächen eine mittel- bis langfristige Entwicklungsoption sind.

Punktuell sind weitere zusätzliche Gewerbeflächen definiert, deren Entwicklung in Verbindung mit bestimmten Sondersituationen zu sehen ist.

Hierbei handelt es sich um Flächen im Bereich des Gewerbegebietes Süd, die für nicht-zentrenrelevante Sortimente des Einzelhandels vorgesehen werden können. Insbesondere für den angestrebten Nutzungswandel am Bahnhof Freilassing gilt es Ersatzflächen für den dort verorteten Baumarkt zu benennen. Diese sind am Standort Gewerbegebiet Süd als Sonderentwicklungsoption aufgenommen.

Weitere Flächen im Sinne einer Sonderentwicklungsoption liegen im Bereich des Gewerbegebietes Zollhäuslstraße und könnten einer Erweiterung der dort bereits vorhandenen sport- und freizeitbezogenen Nutzung dienen.

Schließlich ist auch der Standort westlich der Bahnlinie nach Laufen/Mühldorf entlang der Alpenstraße für eine Sonderentwicklung denkbar, insbesondere falls eine Schienenanbindung als Standortvoraussetzung genannt wird oder die räumliche Nähe zum Gewerbegebiet Sägewerkstraße erforderlich ist.



Karte 1: Gewerbeflächenentwicklungskonzept für die Stadt Freilassing

Quelle: eigener Entwurf. iq-Projektgesellschaft

Unter den gegebenen Zielsetzungen definieren die im Gewerbeflächenentwicklungskonzept auf Freilassing Stadtgebiet dargestellten, zusätzlichen Gewerbeflächen bereits den „Endausbau“.

Eine weitere Gewerbeflächenentwicklung ist ohne eine Veränderung der Zielsetzungen insbesondere im Bereich Freiraum/Landschaft nicht möglich.

Vor diesem Hintergrund wird im Gewerbeflächenentwicklungskonzept auf eine zielkonforme Entwicklungsoption hingewiesen, die raumstrukturell sinnvoll ist und sich im Rahmen interkommunaler Kooperation realisieren ließe. Sowohl Flächen auf der Gemarkung der Gemeinde Ainring im Anschluss an das Gewerbegebiet Süd auf als auch Flächen auf der Gemarkung der Gemeinde Saaldorf-Surheim im Anschluss an das Gewerbegebiet Kesselpoint weisen eine hervorragende lagebezogene Eignung für eine gewerbliche Nutzung auf.

Im Sinne einer gesamträumlich optimierten Entwicklung sollten diese Flächen im Rahmen einer interkommunal abgestimmten Gewerbegebietsentwicklung als bevorzugte Entwicklungsflächen definiert werden. Unabhängig davon, ob sich diese Flächen im Rahmen einer entsprechenden Vereinbarung als tatsächlich „interkommunales“ Gewerbegebiet realisieren lassen, wäre ihre Entwicklung gesamträumlich betrachtet gegenüber einer gewerblichen Entwicklung an anderer Stelle in den Gemeinden Ainring und Saaldorf-Surheim zu bevorzugen und läge damit im Interesse aller angesprochenen Kommunen.

**Einzelhandel: Entwicklung eines funktional differenzierten Systems an Handels-/ Versorgungstandorten.**

Als städtebaulich nachhaltige Entwicklungsstrategie für den Einzelhandel in der Stadt Freilassing wird ein System an Versorgungsstandorten angestrebt, das sich in seiner Versorgungsfunktion wechselseitig möglichst ergänzt und nicht bekämpft.

Ziel ist der Aufbau eines in seiner Versorgungsfunktion arbeitsteilig organisierten Standortsystems nach dem Prinzip der Komplementarität der Sortimente.

Derzeit werden an allen Standorten sowohl zentrenrelevante Sortimente angeboten als auch nicht-zentrenrelevante Sortimente.

Gegenüber dieser ungeordneten Ausgangssituation soll künftig ein funktional differenziertes System an Handels-/ Versorgungsstandorten geschaffen werden. In einem derartigen System ergänzen sich die Handelsstandorte in ihrer Versorgungsfunktion und kannibalisieren sich nicht wechselseitig im Zuge ihrer Weiterentwicklung.

Letztlich wird in einem funktional differenzierten System der Wettbewerb zwischen Standorten substituiert durch den Wettbewerb an einem Standort. Nachdem hierdurch das Innenentwicklungspotenzial der bestehenden Versorgungsstandorte für wettbewerbliche Selektionsprozesse genutzt wird, bleibt die Funktionsfähigkeit der Standorte selbst dauerhaft erhalten.

***Einzelhandel: Sicherung/Weiterentwicklung der wohngebietsbezogenen Nahversorgungsstandorte.***

Im Zuge steigender Mobilitätskosten und einer älter werdenden Bevölkerung kommt einer tatsächlichen Nahversorgung als „wohnstandortnahe Grundversorgungsangebot“ eine besondere Relevanz zu und entspricht auch den artikulierten Bedürfnissen der Bevölkerung.

Gleichzeitig wirken derartige quartiersbezogene Versorgungsstandorte innerhalb der Stadt identitätsstiftend und räumlich strukturierend und steigern damit die Attraktivität und Zukunftsfähigkeit des jeweiligen Wohnquartiers.

Mit der Zielsetzung einer wohngebietsbezogenen Nahversorgung sind zwei entscheidende Anforderungen an die Einzelhandelsentwicklungsplanung verbunden.

Es gilt zum einen stets alle Nahversorgungsstandorte bzw. Anbieter einzubeziehen und Ansiedlungsentscheidungen aus einer gesamtstädtischen Perspektive und Wirkungsbetrachtung heraus zu beurteilen. Beispielsweise ist es für die Bestandsfestigkeit eines Anbieters in der Innenstadt entscheidend, auf ein gesamtstädtisches Einzugsgebiet zurückgreifen zu können.

Zum anderen darf keine Überdimensionierung von Nahversorgungsstandorten erfolgen, sondern die Tragfähigkeit des räumlich zugeordneten Einzugsgebietes ist die wesentliche Komponente der Dimensionierung.

***Einzelhandel: Geordnete Standortentwicklung und Wandel bestehender Strukturen.***

Die Entwicklungen auf der Angebots- und Nachfrageseite im Einzelhandel ermöglichen mittlerweile eine Standortentwicklung unabhängig von der Innenstadt oder gewachsenen Handelsstandorten einer Stadt.

Mit einer Standortneuentwicklung nach den Anforderungen der Angebotsseite geht aber immer auch die wettbewerbliche Verdrängung von Anbietern an bestehenden Standorten einher, was bis zum Verlust der Handelsfunktion bestehender Standorte führen kann.

Vor diesem Hintergrund gilt es für die Stadt Freilassing anhand eines Standort- und Sortimentskonzeptes ordnend und steuernd in die Entwicklung der Handelsstandorte einzugreifen.

Der erforderliche Wandel bei der Entwicklung der Handelsstandorte in Freilassing soll möglichst ohne eine kurzfristige Entwertung bestehender Standortstrukturen erfolgen. Gleichzeitig soll die Standortstruktur im Einzelhandel so weiterentwickelt werden, dass sie eine verkehrsminimierende Siedlungsentwicklung unterstützt.

Standort- und Sortimentskonzept mit Steuerungsstrategie

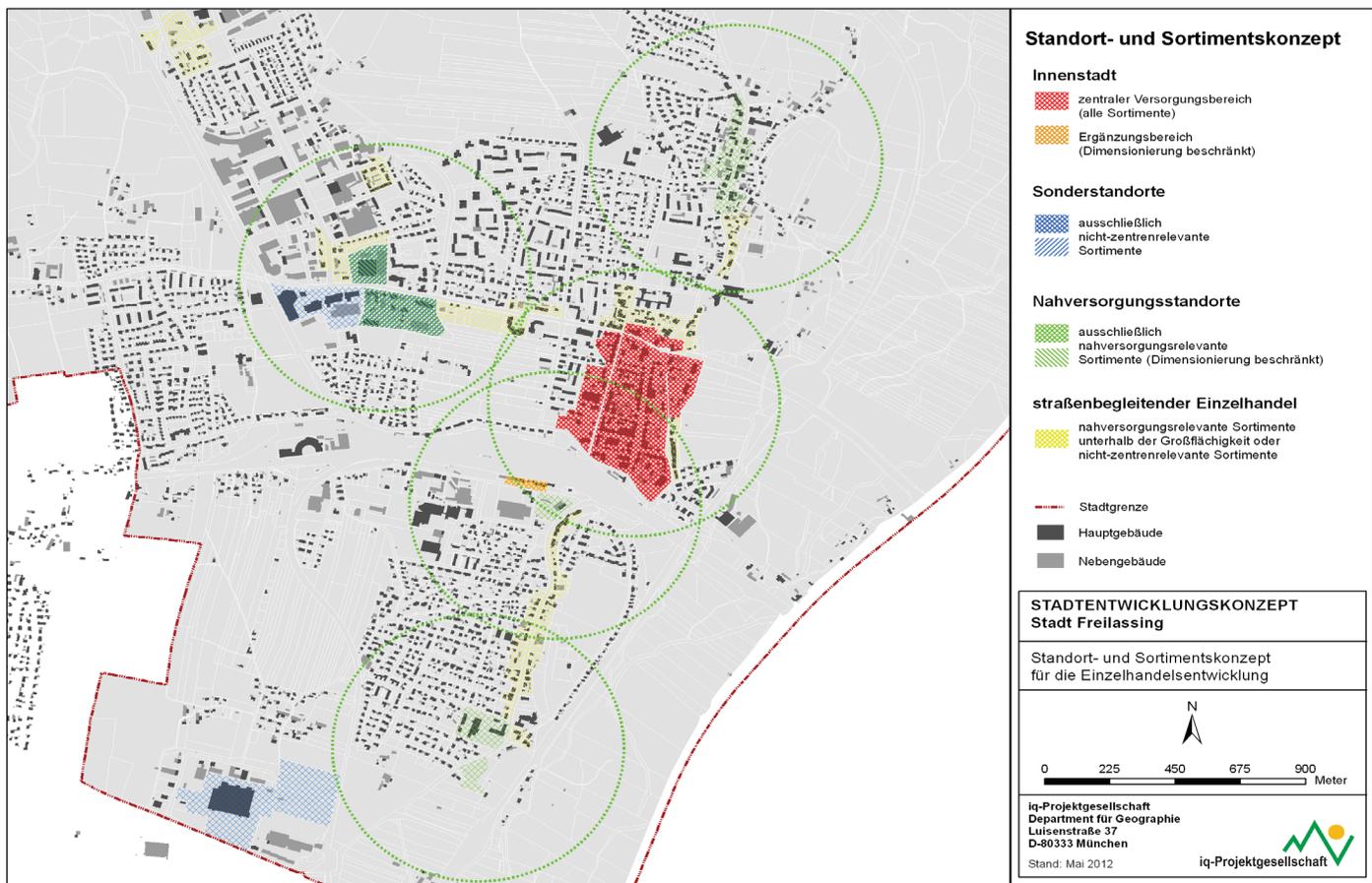
Unter Berücksichtigung der oben angesprochenen Zielsetzungen ist ein Standort- und Sortimentskonzept entstanden, das zu einer planungsrechtlichen Steuerung der künftigen Einzelhandelsentwicklung dient sowie eine dazugehörige Steuerungsstrategie

definiert, deren Anwendung eine Gesamtentwicklung im Sinne der obenstehenden Leitlinien ermöglicht.

Für die Stadt Freilassing ergibt sich hieraus die Anforderung, die bestehenden Regelungen in der Bauleitplanung auf ihre Zielkonformität hin zu überprüfen und ggf. anzupassen. Dies gilt insbesondere hinsichtlich der planungsrechtlichen Bestimmungen an den Sonderstandorten.

In der Stadt Freilassing werden zukünftig die vier Standorttypen

- Innenstadt, differenziert nach zentralem Versorgungsbereich und Ergänzungsbereich
- Sonderstandorte
- Nahversorgungsstandorte sowie der



Karte 2: Standort- und Sortimentskonzept zum Einzelhandel

Quelle: eigener Entwurf. iq-Projektgesellschaft

➤ Standortbereich des straßenbegleitenden Einzelhandels

als Grundlage für die planungsrechtliche Steuerung der Weiterentwicklung des Einzelhandels unterschieden. Deren Entwicklungsmöglichkeiten und Entwicklungsbedarfe sind vor dem Hintergrund ihrer spezifischen Versorgungsfunktion zu sehen.

Für eine differenzierte planungsrechtliche Steuerung der Einzelhandelsentwicklung in der Stadt Freilassing gelten die nachfolgenden sortimentsbezogenen Steuerungsgrundsätze, die den einzelnen Handelsstandorten jeweils eine spezifische Versorgungsfunktion zuweisen und somit auch deren Eignung für Vorhaben bestimmen.

- Steuerungsgrundsatz 1  
Ansiedlung von Einzelhandel mit nahversorgungsrelevantem Sortiment nur noch im zentralen Versorgungsbereich Innenstadt oder an Nahversorgungsstandorten sowie bei einer Dimensionierung unterhalb der Großflächigkeit auch im Standortbereich des

- straßenbegleitenden Einzelhandels.
- Steuerungsgrundsatz 2  
Ansiedlung von Einzelhandel mit zentrenrelevantem Sortiment nur noch am Standort Innenstadt.
- Steuerungsgrundsatz 3  
Ansiedlung von Einzelhandel mit nicht-zentrenrelevantem Sortiment in der Innenstadt und an den Sonderstandorten sowie im Standortbereich des straßenbegleitenden Einzelhandels.
- Steuerungsgrundsatz 4  
Einzelhandel mit zentrenrelevantem Randsortiment, das nicht zugleich nahversorgungsrelevant ist, kann in begrenztem Maße an den Sonderstandorten angesiedelt werden (maximal 700 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche insgesamt oder 10 % der gesamten Verkaufsfläche sowie mit einer Obergrenze von maximal 350 m<sup>2</sup> je Hauptsortiment).
- Steuerungsgrundsatz 5  
In Verbindung mit einem Gewerbebetrieb kann an

Sonderstandorten in begrenztem Umfang der gewerbeanhängige Verkauf an Endverbraucher zugelassen werden. (maximal 350 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche)

Für die planungsrechtliche Steuerung der Einzelhandelsentwicklung wurde eine konkret auf die Stadt Freilassing bezogene Sortimentsliste zur Unterscheidung von nahversorgungsrelevantem, zentrenrelevantem und nicht-zentrenrelevantem Einzelhandel festgelegt (vgl. Anhang).

Mit dieser ausführlichen Sortimentsliste ist eine einheitliche Vorgehensweise bei der Steuerung von Einzelhandels Sortimenten an dem jeweiligen Standorttyp gewährleistet, die dem Bestimmtheitsgrundsatz gerecht wird.

Die an den einzelnen Standorten bereits vorhandenen Anbieter erhalten einen erweiterten Bestandsschutz, sofern dieser nicht den Leitzielen des Einzelhandelsentwicklungskonzeptes entgegensteht.

### **2.3.3 Leitlinien und Ziele - Standortenwicklung und Standortprofilierung**

Das Handlungsfeld „Standortentwicklung und Standortprofilierung“ widmet sich der Weiterentwicklung der harten und weichen Standortfaktoren. Hierfür muss die Zielgruppe definiert werden, für deren Standortanforderungen die Standortqualität der Stadt Freilassing in erster Linie weiterentwickelt werden soll und es muss eine Zielsetzung zum Prozess der Weiterentwicklung der Standortqualität formuliert werden.

#### ***Weiterentwicklung der Stadt Freilassing als Wirtschaftsstandort für verarbeitendes Gewerbe.***

Die überörtliche Schwerpunktfunktion „Wirtschaftsstandort für verarbeitendes Gewerbe“ erfordert auch auf örtlicher Ebene die Weiterentwicklung der Standortqualität der Stadt Freilassing als Wirtschaftsstandort für verarbeitendes Gewerbe. Daraus leitet sich eine Entwicklungspriorität für die Standortanforderungen des verarbeitenden Gewerbes gegenüber anderen Wirtschaftsbereichen wie Einzelhandel oder Tourismus ab. Gleichzeitig verleiht diese Zielsetzung auch der Sicherung örtlicher Entwicklungsflächen für Gewerbe- und Industrie eine höhere Priorität gegenüber einer konkurrierenden Flächennutzung durch andere Wirtschaftsbereiche.

#### ***Kooperative Standortentwicklung.***

Eine programmatisch als „kooperativ“ verstandene Standortentwicklung bezüglich der harten und insbesondere der weichen Standortfaktoren am Wirtschaftsstandort Freilassing muss gemeinsam durch ein Zusammenwirken von Kommune und örtlicher Wirtschaft (organisiert im WiFo) erfolgen. Kooperative Standortentwicklung hat das Ziel, die Standortbedürfnisse auf Seiten der örtlichen Unternehmen frühzeitig transparent zu machen, um eine langfristig angelegte und breit aufgestellte Entwicklung des Wirtschaftsstandortes zu ermöglichen. Zugleich aktiviert kooperative Standortentwicklung den Beitrag der örtlichen Unternehmen zur Standortentwicklung (im Sinne eines Corporate Citizenship) und ermöglicht deren zielgerichtete Einbindung in die Weiterentwicklung der weichen Standortfaktoren. Als Grundlage für den Aufbau einer kooperativen Standortentwicklung sind weitere Zielsetzungen bzw. Maßnahmen definiert.

- ***Aktive und verantwortliche Weiterentwicklung der weichen Standortfaktoren durch die Stadt Freilassing (Stadtmanagement).***

Die Weiterentwicklung der weichen Standortfaktoren erfordert insbesondere in der Stadt Freilassing, in der die größeren Unternehmen bisher weitgehend unabhängig von der Stadt agieren, die Definition einer entsprechenden Verantwortlichkeit auf Seiten der Stadt. Die Stadt ist die geeignete Stelle, die eine aktive Rolle bei der Standortentwicklung wahrnehmen und gerade bei komplexeren Themen auch das Management einer kooperativen Standortentwicklung leisten kann. Themenkomplexe, in denen eine Verbesserung der weichen Standortfaktoren gerade im Rahmen einer kooperativen Standortentwicklung erreicht werden kann, sind:

- *Themenkomplex: weiterführendes Bildungsangebot insbesondere im technischen Bereich*
- *Themenkomplex: Integration von Neubürgern*
- *Themenkomplex: Vereinbarkeit von Beruf und Familie*
- *Themenkomplex: Attraktives Freilassing für die Jugend*
- *Themenkomplex: Wohnqualität und Stadtleben*
- **Dauerhaft institutionalisierter Dialog/Austausch von Stadt und Wirtschaft zur Standortentwicklung und den Aktivitäten der Standortentwicklung.**

Ein dauerhafter Austausch zwischen den örtlich im WiFo organisierten Unternehmen und der Stadt Freilassing ist grundlegend für kooperative Standortentwicklung. Es gilt zunächst überhaupt „Raum“ dafür zu schaffen, die örtliche Standortqualität zwischen der Stadt Freilassing als Anbieterseite und den Unternehmen als Nachfrageseite zu thematisieren. In diesem Rahmen können dann auch Entwicklungserfordernisse und Entwicklungsbedürfnisse diskutiert werden.

Eine entsprechende Institutionalisierung der kooperativen Standortentwicklung ist auch für ein Monitoring der Standortbedingungen Voraussetzung, was erst eine präventiv sowie bedürfnisgerecht angelegte Entwicklung der harten und weichen Standortfaktoren in Freilassing ermöglicht. Gleichzeitig bietet sich erst aus der Institutionalisierung die Möglichkeit, Themen der überörtlichen Einbindung der Stadt Freilassing und der Nutzung von Ressourcen sowie übergeordnete

Themen der Standortentwicklung zum Wirtschaftsstandort Freilassing zu bearbeiten und eine übergeordnete Imagebildung (Fremd- und Eigenimage) vorzunehmen.

- **Projektbezogene Vernetzung der relevanten Akteure bei örtlichen Zukunftsthemen mit Kooperationsbedarf.**

Bei der Entwicklung des Wirtschaftsstandortes Freilassing setzt eine Reihe von Themen die Kooperation ganz unterschiedlicher Akteure voraus. Hierzu zählen sowohl Themen für die Entwicklung der weichen Standortfaktoren wie beispielsweise die Themen „Vereinbarkeit von Familie und Beruf“, „Integration zuziehender Bevölkerung“, „Attraktivität der Stadt für qualifizierte Arbeitskräfte“ als auch Themen, die harte Standortfaktoren repräsentieren wie „Energie“ oder „Mobilität“.

Erst im Rahmen einer themen- bzw. projektbezogenen Vernetzung der unterschiedlichen Akteure können deren jeweiliges Know-how und deren soziales Kapital sowie deren informelle Kontakte aktiviert bzw. genutzt werden. Hierdurch lässt sich eine möglichst intensive Ausschöpfung des örtlichen Potenzials (Know-how, Ressourcen) erreichen. Allerdings muss die angesprochene themen- bzw. projektbezogene Vernetzung auch vorangetrieben und organisiert werden. Hierbei kommt der Stadt Freilassing als übergeordnetem Akteur im Rahmen einer kooperativen Standortentwicklung die Motor- und Koordinationsfunktion zu.

#### **Entwicklung profilierter Gewerbe-/Industriegebiete.**

Die Standortanforderungen, die Unternehmen aus verschiedenen Branchen an ein Gewerbe- oder Industriegebiet stellen, sind in der Regel unterschiedlich. Die Stadt Freilassing entwickelt ihre Gewerbegebiete deshalb zielgruppenspezifisch differenziert als „einfaches“, „höherwertiges“ oder „hochwertiges“ Gewerbegebiet. Entsprechend dieser Kategorisierung fallen auch die Strukturierung des Gewerbegebietes sowie die Qualität des öffentlichen Raumes im jeweiligen Gewerbegebiet unterschiedlich aus.

#### **Aufwertung und Revitalisierung des Einzelhandelsstandortes Freilassing Innerstadt.**

Die Funktionsfähigkeit der Fußgängerzone in Freilassing als „multifunktionale Innenstadt“ und damit auch als wahrnehmbares Zentrum der Stadt sowie als Treffpunkt und

Kommunikationspunkt wird entscheidend durch eine funktionsfähige Handelsnutzung bestimmt. Dementsprechend gilt es, die Innenstadt sowohl in ihrer Versorgungsfunktion als auch in ihrer Funktionsvielfalt und räumlichen Struktur zu stärken. Hierfür sind die planungsrechtliche Steuerung der Einzelhandelsentwicklung in der Stadt Freilassing und eine aktive und abgestimmte Innenstadtentwicklung (Flächen- und Gebäudemanagement, übergeordnete Standortentwicklung und -vermarktung, Standortverbund Innenstadt) erforderlich.

#### ***Profilierte Neuansiedlung zur Ausdifferenzierung des Beherbergungsangebotes.***

Die bereits angesprochene Positionierung der Stadt Freilassing als Übernachtungsstandort für Kultur-/Städtetouristen der Destination Salzburg ermöglicht einen Ausbau des Beherbergungsangebotes in dem Bereich, der dieses Nachfragesegment bedient. Flächenverfügbarkeit und S-Bahn Anbindung sind die beiden wesentlichen örtlichen Standortqualitäten, die eine Weiterentwicklung des Beherbergungsangebotes ermöglichen. Angebotsseitig attraktive Standorte für die Ansiedlung von entsprechenden Beherbergungsbetrieben (z.B. Bahnhof Freilassing) werden vorgesehen/gesichert bzw. planungsrechtlich ermöglicht.

#### ***Qualitative Weiterentwicklung der touristisch genutzten sowie der für den Tourismus (Naherholung) benötigten Infrastruktur.***

Der aktuelle Zustand der für eine touristische Nutzung ausgewiesenen Infrastruktur (Rad- und Wanderwege) sowie der für den Tourismus bzw. die Naherholung benötigten Infrastruktur (Informationspunkte, Beschilderung) erfordert eine qualitative Weiterentwicklung. Insbesondere für die Positionierung und Entwicklung als Ausflugsziel innerhalb der Destination Salzburg wird eine Weiterentwicklung der touristisch genutzten sowie der für den Tourismus (Naherholung) benötigten Infrastruktur vorgenommen.

### **2.3.4 Leitlinien und Ziele - Image und Marketing**

Das Themenfeld „Image und Marketing“ umfasst aufbauend auf den vorangegangenen Leitlinien und Zielen, die das „Produkt“ Stadt Freilassing definieren, die diesbezügliche Kommunikationspolitik nach innen und außen (Innen- und Außenmarketing). Hierzu sind nachfolgend Leitlinien und Ziele definiert.

#### ***Aktive Imageentwicklung mit thematischer Ausrichtung auf die Kernregion Salzburg.***

Mit der Positionierung der Stadt Freilassing als Nebenzentrum in der Kernregion Salzburg wird im Handlungsfeld „Image und Marketing“ eine Neuausrichtung der Leitthemen und Kommunikationsstrategie erforderlich. Dabei geht es zukünftig für die Stadt Freilassing in ihrer Kommunikationsstrategie stärker darum, die Vorteile der Stadt Freilassing innerhalb der Kernregion Salzburg direkt anzusprechen und die entsprechende Erwartungshaltung bzw. die Bedürfnisse der Zielgruppen aufzugreifen. Hierbei gilt es gleichzeitig auch die Standortvorteile der Stadt und des Großraums Salzburg mit darzustellen und die eigene Kommunikationspolitik auch auf Themen und Anziehungspunkte in Salzburg auszurichten.

#### ***Positionierung des Themenkomplexes „Wirtschaftsstandort Freilassing“.***

Der Themenkomplex „Wirtschaftsstandort Freilassing“ soll in der Produktentwicklung und Kommunikation nach innen und außen (Innen- und Außenmarketing) eigenständig und durchgängig präsent sein. Voraussetzung einer gemeinsamen Kommunikation des Themas „Wirtschaftsstandort“ nach innen und außen ist die Einbeziehung der örtlichen Wirtschaft in die Produkt- und Kommunikationspolitik.

#### ***Positionierung des Themenkomplexes Stadtleben.***

Die Weiterentwicklung zielgruppenspezifischer Angebote (z.B. Jugend) für die Wohnbevölkerung erfordert ein hohes Maß an Information zu den Bedürfnissen der Anspruchsgruppen und eine organisierte Form der Kommunikation. Insbesondere wenn sich über den „Markt“ keine entsprechenden Angebote realisieren lassen, kommt der Stadt die Funktion als treibende und ordnende Kraft zu. Dabei gilt es Transparenz zu den Entwicklungsbedürfnissen herzustellen und durch Information zu den Unterstützungsangeboten von Seiten der Stadt sowie durch Sensibilisierung zu den Beteiligungsmöglichkeiten die örtliche Eigeninitiative zu aktivieren und zu organisieren.

***Wahrnehmbarkeit der Leitthemen und Attraktionen innerhalb des Stadtgebietes.***

Der gesamte Stadtraum, insbesondere der öffentlicher Raum sind eine Projektionsfläche für die Darstellung der örtlichen Leitthemen und Attraktionen. Hier können sie innerhalb der gesamten Stadt sichtbar gemacht werden.

Die nachfolgend dargestellten Maßnahmen und Projekte sind einer – gegenüber bisher – veränderten Zielsetzung gewidmet. Sie reichen dementsprechend in ihren Anforderungen über die bereits vorhandenen Aktivitäten der Stadt Freilassing hinaus und beinhalten häufig nicht nur eine veränderte inhaltliche Sichtweise, sondern setzen auch ein verändertes Verhalten der einzelnen Akteure voraus. Die aktuellen Stärken und Schwächen der Stadt Freilassing als Wirtschaftsstandort stehen in Verbindung mit den vorhandenen Strukturen und Akteuren, dem jeweiligen Aufgaben- und Rollenverständnis sowie der Interaktion der Akteure. Veränderung im Sinne einer Weiterentwicklung des Wirtschaftsstandortes über die derzeitige Position hinaus erfordert in der Regel auch Veränderungen in den Strukturen, dem Aufgaben- und Rollenverständnis sowie der Interaktion der Akteure. Hierbei kommt der Stadt Freilassing als zentralen Akteur eine besondere Bedeutung für die Initiierung und Gestaltung des Wandels zu. Mit Vorliegen eines Wirtschaftsentwicklungskonzeptes wird die Stadt Freilassing nicht nur in die Lage gesetzt, eine aktive Rolle bei der Gestaltung des Wirtschaftsstandortes wahrzunehmen, sondern dieses Rollenverständnis als gestaltende, treibende und koordinierende Kraft ist Grundvoraussetzung für die Umsetzung der nachfolgend beschriebenen Maßnahmen und Projekte.

Die nachfolgende Darstellung der Leitprojekte beinhaltet jeweils drei Abschnitte. Zunächst wird unter der Rubrik „Warum“ für jedes Leitprojekt der Bezug zu den Leitlinien und Zielen hergestellt. Anschließend wird unter der Rubrik „Was“ der Inhalt des Leitprojektes beschrieben und ggf. sind auch einzelne Teilprojekte knapp dargestellt. Abschließend sind unter der Kategorie „Wie“ die einleitenden Schritte zur Vorbereitung, Konkretisierung und Umsetzung der einzelnen Leitprojekte genannt.

## 2.4 Maßnahmen und Projekte

Positionierung der Stadt Freilassing (überörtlich)		
LP1: Planungsdialog mit der Stadt/ dem Land Salzburg	LP2: Wirtschaftsstandort Freilassing innerhalb der Europaregion Salzburg	LP3: Wirtschaftsbezogene Profilierung innerhalb des Landkreises BGL
städtebauliche Ordnung & Entwicklung	Standortentwicklung Standortprofilierung	Image & Marketing
Flächenangebot Flächennutzung	Kooperation & Organisation harte & weiche Standortfaktoren Information & Service	Standortbedingungen Außenauftritt Innen- & Außenmarketing
LP4: Gewerbeflächenentwicklung und -management LP5: Sicherung Gewerbeflächen und Qualifizierung Gewerbegebiet Nord LP6: Qualitätsoffensive Stadtgestalt LP7: Wohnraumentwicklungsprogramm LP8: Standortentwicklung Freilassinger Innenstadt LP9: Neugestaltung der Freilassinger FuZo und Innenstadt LP10: Standortmanagement Freilassinger Innenstadt	LP11: Kooperative Standortentwicklung - harte Standortfaktoren - Initiative Energie - Begrüßungskonzept - Information und Beschilderung - Initiative Erwerbstätigkeit und Familie - Initiative Demographischer Wandel - Initiative Bildung LP12: Freizeitangebot	LP13: Imageentwicklung und Außenauftritt „Das bayerische Segment in der Stadt Salzburg“ LP14: „Schlafstadt für Salzburg“ LP15: Standortgunst LP16: Leben in Freilassing LP17: BusinessArea LP18: Standortmarketing Freilassinger Innenstadt LP19: Stadtportrait „Stadt der Eisenbahn“ LP20: Kommunikation im öffentlichen Raum

Abbildung 2: Übersicht Maßnahmen und Projekte Quelle: eigener Entwurf iq-Projektgesellschaft

### 2.4.1 Positionierung der Stadt Freilassing

Die Maßnahmen und Projekte zur Positionierung der Stadt Freilassing thematisieren die Anforderungen an die überörtliche Kooperation, Koordination und Abstimmung der Standortentwicklung im Rahmen einer aktiven Standortentwicklung durch die Stadt Freilassing.

#### 2.4.1.1 Leitprojekt 1: Planungsdialog mit der Stadt Salzburg

##### Warum

Das Selbstverständnis der Stadt Freilassing als Nebenzentrum in der Kernregion Salzburg dokumentiert einerseits, dass – großräumig betrachtet – die Anbindung und Ausrichtung auf die Kernregion Salzburg und die funktionale sowie siedlungsstrukturelle Verflechtung mit der Stadt Salzburg eine gelebte Realität darstellt, die nicht mehr in Frage gestellt wird.

Diese Selbstverständlichkeit gilt nicht nur für die Bewohner, sondern auch für die ansässigen Unternehmen. Andererseits ergibt aus diesem Selbstverständnis aber auch ein besonderer Abstimmungsbedarf zwischen den bei-

den Kommunen Salzburg und Freilassing hinsichtlich der räumlichen und funktionalen Entwicklung, da es sich um unterschiedliche administrative Einheiten handelt, die jeweils über eine kommunale Planungshoheit verfügen.

Die Entwicklungs- und Optimierungspotenziale, die in einer gemeinsamen Raumentwicklung liegen und sich auch aus gemeinsamen Initiativen und Strukturen ergeben, können derzeit auf Grund fehlender Kommunikation und damit fehlender Abstimmung und Kooperation nicht genutzt werden.

Derzeit liegen bereits zu einer Reihe von Themen wie

- Masterplan für die Kernregion Salzburg,
- Zentrum Bahnhof Freilassing oder die
- Ergebnisse aus dem EULE Projekt

Anforderungen an eine gemeinsame Raumentwicklung vor und auch Entwicklungsinitiativen, zu denen Diskussions- und Abstimmungsbedarf besteht und ein gemeinsames Handeln erforderlich wäre, stehen an - wie die mögliche Gemeinschaftsinitiative

➤ Bildungsstandort am Zentrum Bahnhof Freilassing

aber es existieren keine Gremien oder Kommunikationsstrukturen, um derartige Fragen und Anforderungen der gemeinsamen Raumentwicklung zu besprechen und gemeinsam weiterzuentwickeln oder auch nur abzustimmen.

### Was

Eine Abstimmung in der räumlichen Planung setzt das Vorhandensein dauerhafter Organisations- und Kommunikationsstrukturen voraus, die einen kontinuierlichen Austausch ermöglichen. Entsprechende Treffen müssen regelmäßig und auch im Sinne von verbindlich stattfinden.

Mit der EuRegio ist bereits eine Organisationsstruktur vorhanden, die speziell der grenzüberschreitenden Weiterentwicklung und der Verbesserung der Kooperation der Akteure innerhalb der EuRegio dient.

Auf Initiative der Stadt Freilassing kann innerhalb dieser bestehenden Einheit EuRegio und unter Federführung und Unterstützung durch die EuRegio eine Kommunikationsstruktur geschaffen werden, die dazu dient, eine gemeinsame Raumentwicklung voranzutreiben und den Dialog mit der Stadt Salzburg herzustellen.

Konkrete Projekte, die für die Stadt Freilassing wesentlich sind aber auch eine abgestimmte räumliche Planung in der Kernregion Salzburg und insbesondere mit der Stadt Salzburg erfordern, sind:

Gemeinschaftsinitiative „technikorientiertes Bildungsangebot“

(Optionen: „technische Hochschule“, Außenstelle einer Universität, außeruniversitäre Forschungseinrichtung, Berufsfachschule/Berufsaufbauschule/ Fachoberschule mit technischer Ausrichtung, Fachschule, Berufsakademie, Hochschule, Weiterbildung),

- Abstimmung zur zentralörtlichen Funktion des Zentrums Bahnhof Freilassing,
- Diskussion der entwicklungsrelevanten Schlussfolgerungen für die Kernregion Salzburg und speziell für die Städte Salzburg und Freilassing aus den Ergebnissen des EULE-Projektes zu den raumrelevanten Themen Verkehr, Energie, Demographie und Wohnen, Bildung und Wissenschaft sowie Wirtschaft.

### Wie

Der Aufbau von dauerhaften Kommunikationsstrukturen zwischen der Stadt Freilassing und der Stadt Salzburg setzt eine Kontaktaufnahme mit der Stadt Salzburg und eine entsprechende Initiative der Stadt Freilassing bei der EuRegio zur Einrichtung eines dauerhaften Planungsdialogs mit der Stadt Salzburg voraus. Ein erster Schritt wäre die Vereinbarung eines Termins, bei dem auf Einladung der Stadt Freilassing das Stadtentwicklungskonzept und insbesondere die überörtlich relevanten Vertretern der Stadt Salzburg vorgestellt werden. Im Rahmen eines derartigen ersten Treffens sollte dann auch die Absichtserklärung zu einem regelmäßigen Austausch formuliert werden und ein entsprechender Antrag an die EuRegio gestellt werden.

Erste Schritte der Umsetzung:

- Klärung der Zuständigkeit innerhalb der Stadt Freilassing für das Thema „Planungsdialog mit der Stadt Salzburg“.
- Klärung der Ansprechpartner und des möglichen Procedere zur Vorstellung des Stadtentwicklungskonzeptes der Stadt Freilassing für die Stadt Salzburg bzw. andere Kommunen in der Kernregion Salzburg.
- Klärung des möglichen Rahmens zur Vorstellung des Stadtentwicklungskonzeptes der Stadt Freilassing sowie der Realisierung eines dauerhaften Informationsaustausches mit der Stadt Salzburg und der EuRegio.
- Vorbereitung einer gemeinsamen Vereinbarung zur Einleitung eines dauerhaften Informationsaustausches.
- Vorstellung des Stadtentwicklungskonzeptes und Vereinbarung des Aufbaus eines dauerhaften Informationsaustausches.

#### 2.4.1.2 Leitprojekt 2: Wirtschaftsstandort Freilassing innerhalb der Europaregion Salzburg

### Warum

Die Wirtschaftsentwicklung der Stadt Freilassing soll an die Entwicklung der Einwohnerzahl gekoppelt sein.

Nachdem allein bereits das natürliche Bevölkerungs-

wachstum für einen entsprechendes Nachfragedruck nach Wohnraum in der Kernregion Salzburg sorgt und die Stadt Freilassing komparative Standortvorteile als Wohnstandort aufweist, ist davon auszugehen, dass zusätzliche Wohnbauflächen bzw. zusätzlicher Wohnraum auch zu einem Bevölkerungswachstum in Freilassing führen werden.

Für die Bestandsentwicklung der Unternehmen gilt dieser Wirkungsmechanismus nicht in gleicher Weise. Zwar existiert auch hier derzeit ein Nachfragedruck nach Entwicklungsflächen, dieser wird aber vordringlich durch bereits am Standort Freilassing bestehende Unternehmen verursacht.

Bei der Entwicklung weiterer Gewerbeflächen, korrespondierend zur Wohnbauflächenentwicklung, müssen deshalb auch Neuansiedlungen in den Fokus der Bemühungen rücken. Hierfür gilt es die besonderen lagebezogenen Standortvorteile der Stadt Freilassing, die Lage im Zentrum der Kernregion Salzburg und die direkte Anbindung an die Stadt Salzburg, nach außen darzustellen.

Hierdurch sollen speziell Unternehmen angesprochen werden, die erstmals innerhalb der Kernregion Salzburg einen Standort suchen, aber auch Unternehmen aus der Kernregion Salzburg, die Verlagerungs-/Erweiterungsflächen in der Nähe zur Stadt Salzburg suchen.

### Was

Ziel des Leitprojektes ist eine überregional wahrnehmbare Darstellung der Stadt Freilassing als Standort für verarbeitendes Gewerbe und damit sowohl als Zielgebiet für Auslagerungen aus der Stadt Salzburg als auch für Neuansiedlungen innerhalb des Großraums Salzburg.

Langfristiges Ziel des Leitprojektes ist ein gemeinsamer Außenauftritt als Wirtschaftsstandort „Europaregion Salzburg“ und eine gemeinsame Organisationsstruktur in der die Stadt Freilassing integriert ist.

Einzelne Bausteine innerhalb des Leitprojektes „Wirtschaftsstandort Freilassing innerhalb der Europaregion Salzburg“ im Sinne von Teilprojekten oder Etappen hin zu einer gemeinsamen Außendarstellung und Organisationsstruktur sind:

- **Teilprojekt 2a: Wirtschaftsstandort Europaregion Salzburg (WErS)**  
Informationsangebot zum Wirtschaftsstandort Euro-

paregion Salzburg mit:

- Präsenz der Stadt Freilassing innerhalb des Informationsangebotes zum Wirtschaftsstandort Europaregion Salzburg und
  - Darstellung der im Gesamtraum vorhandenen wirtschaftsbezogenen Infrastruktur.
- **Teilprojekt 2b: Kommunikationsstruktur WErS**  
Gemeinsame Trägerschaft für die Außendarstellung zum Wirtschaftsstandort Europaregion Salzburg.
  - **Teilprojekt 2c: Infodienst WErS**  
(Gemeinsamer) Informationsdienst Wirtschaft / regionales Wirtschaftsmagazin für den Wirtschaftsstandort Europaregion Salzburg.
  - **Teilprojekt 2d: Kommunikation WErS**  
Gemeinsame Vermarktung (künftiger) Flächen im Großraum Salzburg mit gemeinsamer Standortdatenbank bzw. einem gemeinsamen Portal als Wirtschaftsstandort Europaregion Salzburg.
  - **Teilprojekt 2e: Organisation WErS**  
Gemeinsame Organisationsstruktur zur wirtschaftsbezogenen interkommunalen Kooperation (Landkreis BGL bzw. relevante Kommunen und grenzüberschreitend)

### Wie

Das Thema „Wirtschaft“ ist bei der EuRegio bereits angesiedelt und durch eine Facharbeitsgruppe vertreten. Eine gemeinsame Außendarstellung als „Wirtschaftsstandort Europaregion Salzburg“ ist dagegen nicht gegeben. Die EuRegio bildet aber den geeigneten Rahmen, um dort ein Projekt zur einheitlichen Außendarstellung als „Wirtschaftsstandort Europaregion Salzburg“ zu verankern. Dementsprechend sollte die Stadt Freilassing bei der EuRegio das Projekt „Informationsoffensive Wirtschaftsstandort Europaregion Salzburg“ anstoßen.

Erste Schritte der Umsetzung:

- Klärung der Zuständigkeit innerhalb der Stadt Freilassing für das Thema „Wirtschaftsstandort Europaregion Salzburg“.
- Termin mit der Geschäftsführung der WFG BGL und der EuRegio zur Klärung des Procedere für ein Projekt „Informationsoffensive Wirtschaftsstandort Europaregion Salzburg“.

gion Salzburg“.

### 2.4.1.3 Leitprojekt 3: Wirtschaftsbezogene Profilierung innerhalb des Landkreises BGL

#### Warum

Die Zielsetzung der Positionierung der Stadt Freilassing als Nebenzentrum in der Kernregion Salzburg und als Standort für verarbeitendes Gewerbe erfordert es, dass dieses Selbstverständnis nicht nur in den örtlichen, sondern auch in den überörtlichen strategischen Entwicklungskonzepten transparent wird und als Spezialisierung zum Ausdruck kommt.

Erst die durchgängige Dokumentation und Kommunikation der Spezialisierungsstrategie verleiht dem Ansinnen in der Außenwirkung die entsprechende Ernsthaftigkeit und Glaubwürdigkeit, die gerade für die interkommunale Zusammenarbeit und die interkommunale Abstimmung von räumlichen und thematischen Entwicklungsschwerpunkten erforderlich ist.

Das wesentlichste strategische Papier zur Wirtschaftsentwicklung im Landkreis Berchtesgadener Land ist das Wirtschaftsleitbild des Landkreises. Darin kommt aber weder die vorhandene Spezialisierung einzelner Teilräume des Landkreises noch die Positionierung der Stadt Freilassing als Nebenzentrum in der Kernregion Salzburg und als Standort für verarbeitendes Gewerbe gebührend zum Ausdruck.

Die Stadt Freilassing im räumlich-thematisch undifferenzierten Wirtschaftsleitbild des Landkreises nicht mehr richtig dargestellt, da einerseits Ziele wie die urlaubstouristische Entwicklung vor dem Hintergrund der speziellen Positionierung der Stadt gerade für Freilassing nicht von Bedeutung sind und andererseits besondere Ziele und Anforderungen, die sich aus der Positionierung ergeben nicht entsprechend deutlich werden.

Hierzu zählen:

- Verdeutlichung der komparativen Standortvorteile der Stadt Freilassing und ihrer bayerischen Umlandkommunen innerhalb des Landkreises BGL,
- Erfordernis einer interkommunalen Kooperation zur Gewerbegebietsentwicklung zwischen Ainring, Saaldorf-Surheim und Freilassing,

- Funktionale Spezialisierung der Entwicklung der Stadt Freilassing als Nebenzentrum in der Kernregion Salzburg und als Wirtschaftsstandort innerhalb des Landkreises Berchtesgadener Land und der Europaregion Salzburg,
- Kooperation mit der Stadt Salzburg.

#### Was

Für eine durchgängige Positionierung und entsprechende Außendarstellung der Stadt Freilassing aber gerade auch für die Thematisierung der Konsequenzen, die mit der Positionierung der Stadt Freilassing als Nebenzentrum in der Kernregion Salzburg und als Standort für verarbeitendes Gewerbe verbunden sind, ist die Fortschreibung des Wirtschaftsentwicklungsleitbildes des Landkreises Berchtesgadener entscheidend.

Insbesondere der mit einer Fortschreibung verbundene Kommunikations- und Abstimmungsprozess wäre der geeignete Rahmen, um den interkommunalen Kooperationsbedarf innerhalb der funktional unterschiedlichen Teilräume zu thematisieren und interkommunale Kooperation innerhalb funktional sinnvoller Teilräume herzustellen.

Im Zuge einer Fortschreibung des Wirtschaftsentwicklungsleitbildes des Landkreises Berchtesgadener Land sind folgende Eckpunkte für die Stadt Freilassing von besonderer Relevanz:

- Funktionale Einordnung der Kommunen in Teilregionen und Differenzierung der thematischen Ziele nach Teilregionen,
- Darstellung der Stadt Freilassing als Nebenzentrum in der Kernregion Salzburg und als Standort für verarbeitendes Gewerbe, dabei
  - keine touristische Profilierung der Stadt Freilassing im übernachtenden Tourismus außerhalb des Städtetourismus Salzburg und des Geschäftsreiseturismus,
  - interkommunale Kooperation zur Gewerbeflächenentwicklung und -vermarktung sowie
  - technikorientiertes Bildungsangebot am Standort (Bahnhof) Freilassing und
- Konkretisierung der Inhalte aus dem Masterplan Kernregion Salzburg für die Kommunen im Landkreis Berchtesgadener Land.

#### Wie

Erste Schritte der Umsetzung:

- Klärung der Zuständigkeit innerhalb der Stadt Freilassing für das Thema „Wirtschaftsleitbild Landkreis Berchtesgadener Land“.
- Termin mit der Geschäftsführung der WFG BGL zur Klärung des Procedere und etwaiger Fördermöglichkeiten für die Fortschreibung des Wirtschaftsleitbildes Landkreis Berchtesgadener Land.
- Antrag zur Fortschreibung des Wirtschaftsleitbildes Landkreis Berchtesgadener Land.

## 2.4.2 Städtebauliche Ordnung und Entwicklung

Innerhalb der Zieldefinition (vgl. Kapitel B) wurden unterschiedliche sektorale Entwicklungskonzepte als Grundlage für die Steuerung der städtebaulichen Entwicklung definiert.

Die Schaffung der Voraussetzungen dafür, diese Entwicklungskonzepte nicht nur passiv als Entscheidungsgrundlage bei Investorenplanung anzuwenden, sondern selbst deren Umsetzung aktiv zu betreiben, ist das Grundanliegen eines Entwicklungskonzeptes für das Handlungsfeld „städtebauliche Ordnung und Entwicklung“.

Die Schaffung der Voraussetzungen dafür, dass die strategischen Entwicklungskonzepte bei der Entscheidung über Vorhaben durch Investoren überhaupt Anwendung erfahren, erfordert bereits eine entsprechende Implementierung (Zuständigkeit, Abläufe).

Dies ist allerdings nur die Mindestanforderung an die Verwendung der sektoralen Entwicklungskonzepte.

Die eigentliche Bestimmung liegt in der Anwendung als programmatische Handlungsgrundlage durch die Stadt als gestaltenden Akteur. Dies weist aber auch der Stadt Freilassing die Rolle eines Projektentwicklers zu, der geeignete Nutzungen und ggf. Investoren für eine zielgerichtete Standortentwicklung nach den eigenen Entwicklungsvorstellungen akquiriert und den Entwicklungsprozess koordiniert.

Deshalb steht bei allen nachfolgend skizzierten Umsetzungsschritten zu den Leitprojekten die Klärung der Zuständigkeit innerhalb der Stadt Freilassing stets an erster Stelle.

### 2.4.2.1 Leitprojekt 4: Gewerbeflächenentwicklung und Gewerbeflächenmanagement

#### Warum

Die Weiterentwicklung des Wirtschaftsstandortes Freilassing und die Koppelung von Wohnbauflächen- und Gewerbeflächenentwicklung sind abhängig davon, dass weitere geeignete Gewerbeflächen in der Stadt Freilassing entwickelt werden können.

Grundlage hierfür ist das Gewerbeflächenentwicklungskonzept. Die Anforderung an die Stadt Freilassing im Rahmen des Leitprojektes Gewerbeflächenentwicklung und

Gewerbeflächenmanagement liegt nun darin, eine aktive Rolle bei der Entwicklung der Gewerbeflächen einzunehmen und die qualitative und quantitative Entwicklung der Gewerbeflächen selbst zu steuern.

## Was

Bezogen auf das eigene Stadtgebiet gilt es, neben der Herstellung von Gewerbeflächenverfügbarkeit durch die planungsrechtlichen Ausweisung auch das Thema ihrer Entwicklung im Sinne einer integrierten Gesamtlösung (Baustruktur, Parzellierung, Erschließung, Grünordnung, Baukörper, Freiflächen, Gemeinschaftsanlagen für Energie, Regenwasser) zu einem Verantwortungsfeld der Stadt Freilassing zu machen.

Erst durch die Koordination der Gewerbegebietsentwicklung bei der Stadt Freilassing wird ein integriertes Gesamtkonzept möglich, das nicht die parzellenbezogene Einzelbetrachtung und Einzellösung fördert, sondern ein ganzheitliches Konzept mit Gemeinschaftsanlagen ermöglicht.

Ziel ist eine kooperative Baulandentwicklung zusammen mit den Eigentümern der Flächen, die sich auf dem Gebiet der Stadt Freilassing befinden.

Im Rahmen der Gewerbeflächenentwicklung auf dem Gebiet der Stadt Freilassing ist deshalb vor der Schaffung von Planungsrecht durch die Stadt Freilassing eine Einigung mit den Eigentümern respektive die Ausarbeitung einer musterhaften Einigung zusammen mit einem Eigentümer erforderlich.

Es gilt zu vereinbaren, welcher Anteil des planungsrechtlich verursachten Wertzuwachses (im Sinne von Artikel 161 der Bayerischen Verfassung) für die Finanzierung der Vorbereitung und Durchführung der Gewerbegebietsentwicklung selbst sowie der damit verbundenen allgemeinen Lasten vom Eigentümer an die Stadt Freilassing abgetreten wird.

Hieraus lassen sich dann u.a. die Maßnahmen finanzieren, die für eine Gewerbegebietsentwicklung nach einem integrierten Gesamtkonzept erforderlich sind. Hierzu zählen:

- Rahmenplanung (Parzellierung, Strukturierung, Entwicklungsabschnitte) und Rahmenkonzept
- Sicherung von Verfügungsrechten (für Bestandsent-

wicklung und für Ansiedlungen mit hohem Flächenbedarf)

- Vergabeverfahren/Kriterienkatalog zur Flächenvergabe (örtliche Unternehmen und Unternehmen des verarbeitenden Gewerbes)
- Bauleitplanung (Flächennutzungsplan, Bebauungsplan)

Die planungsrechtliche Widmung einer Fläche zur Gewerbefläche kann dementsprechend nur dann erfolgen, wenn eine Einigung mit dem Eigentümer/den Eigentümern erzielt wird. Sofern eine Einigung mit einem Eigentümer erzielt wird, gilt diese dann als verbindliche Vorgabe auch für alle weiteren Fälle.

Über das eigene Stadtgebiet hinaus gilt es, mit den Nachbarkommunen Ainring und Saaldorf-Surheim Vereinbarungen zu treffen, dass weitere Entwicklungsflächen für Gewerbe in sinnvoller Zuordnung zu den Gewerbeflächen der Stadt Freilassing gesichert und bei Bedarf entwickelt werden können.

Dabei wäre über die interkommunale Abstimmung bei der Herstellung der Verfügbarkeit von weiteren Gewerbeflächen hinaus auch möglichst frühzeitig eine interkommunale Kooperation bei der Gewerbegebietsentwicklung und -vermarktung anzustreben.

## Wie

Die Ausarbeitung einer musterhaften Einigung mit den Eigentümern von Flächen, deren Entwicklung zur Gewerbefläche nach dem Gewerbeflächenentwicklungskonzept möglich wäre, erfordert zeitnah – in jedem Fall aber vor der Realisierung von Planungsrecht – eine entsprechende Initiative und Verhandlungsführung durch die Stadt Freilassing oder im Auftrag der Stadt Freilassing.

Erste Schritte der Umsetzung:

- Klärung der Zuständigkeit innerhalb der Stadt Freilassing für das Thema „Gewerbeflächenentwicklung und Gewerbeflächenmanagement“.
- Interne Klärung zum Teilnehmerkreis und zur Verhandlungsführerschaft sowie zum Beratungs- und Unterstützungsbedarf.

- Klärung der Rahmenbedingungen mit einem Haupteigentümer / den Eigentümern.
- Klärung zum Maß der Nutzung, dem durchschnittlichen Wertzuwachs und dem Umlageverfahren.
- Dokumentation der Verhandlungsposition der Stadt Freilassing und Vorbereitung einer Vereinbarung.
- Abstimmung der Vereinbarung mit einem Haupteigentümer / den Eigentümern.
- Beschluss als Mustervereinbarung und Veröffentlichung der Eckpunkte.

Eine interkommunale Abstimmung und Kooperation sollte im Rahmen der Fortschreibung des Wirtschaftsentwicklungskonzeptes des Landkreises Berchtesgadener Land initiiert werden.

#### 2.4.2.2 Leitprojekt 5: Sicherung Gewerbeflächen und Qualifizierung Gewerbegebiet Nord

##### Warum

Eine aktive Rolle der Stadt Freilassing bei der Entwicklung von Gewerbeflächen setzt nicht nur bei der Neuentwicklung an, sondern widmet sich auch der Sicherung und Weiterentwicklung bestehender Gewerbegebiete.

Bei den knappen Entwicklungsflächen kommt zunächst der Sicherung von Flächen für gewerbliche Nutzung (als Gewerbe- oder Industrieflächen mit Einzelhandelsausschluss) entscheidende Bedeutung zu.

Ein aktiver Nutzungswandel durch planungsrechtliche Veränderungen sollte ebenso wenig stattfinden, wie ein schleichender Nutzungswandel durch das Einsickern von Einzelhandels- und Dienstleistungsnutzungen. Neben der Sicherung von Gewerbeflächen liegt eine zweite Anforderung in der Erhaltung ihrer Zukunftsfähigkeit.

Vor dem Hintergrund des Besatzes der Gewerbegebiete Klebing und Kesselpoint mit hochwertigen Unternehmen, die auch in immer höherem Maße Wert auf ein entsprechend hochwertiges Umfeld legen und auf den eigenen Flächen entsprechende Investitionen tätigen, kommt der Qualifizierung des öffentlichen Raumes besondere Bedeutung zu.

So gilt es das öffentliche Standortumfeld gestalterisch weiterzuentwickeln, um für die ansässigen Firmen die

Standortqualität am Mikrostandort zu erhalten. Ziel ist es im öffentlichen Raum ein Erscheinungsbild herzustellen, das dem hochwertigen Besatz dieser Gewerbegebiete entspricht.

##### Was

Für die Weiterentwicklung des öffentlichen Raumes in den Gewerbegebieten Klebing und Kesselpoint ist ein gestalterisches Gesamtkonzept erforderlich, das schrittweise umgesetzt werden kann. Zentrale Anforderungen liegen dabei beispielsweise in folgenden Punkten:

- Aufwertung der öffentlichen Flächen,
- Gestaltung der Freiflächen,
- Ordnung der Stellplatzsituation (keine Abstellung von Lkw) durch eine bauliche Neugestaltung des Straßenraumes,
- Beschilderungs-/Informationssystem,
- Beleuchtungskonzept,
- Gemeinschaftslösungen (Energie, Wasser).

Ergänzend zum Gestaltungskonzept für den öffentlichen Raum sollte im Rahmen des Leitprojektes 11 (Kooperative Standortentwicklung) auch das Thema Baukultur angesprochen werden und eine entsprechende Information und Sensibilisierung sowie ggf. das Angebot einer kostenfreien Beratung installiert werden.

##### Wie

Die Umsetzungsschritte für die Sicherung der Gewerbeflächen sind:

- Klärung der Zuständigkeit innerhalb der Stadt Freilassing für das Thema „Gewerbeflächenentwicklung und Gewerbeflächenmanagement“.
- Identifizierung der Gewerbeflächen ohne Einzelhandelsausschluss.
- Klärung der rechtlichen Situation zum Einzelhandelsausschluss auf Gewerbeflächen ohne Einzelhandelsausschluss.
- Ggf. Bauleitplanung zum Einzelhandelsausschluss auf Gewerbeflächen ohne Einzelhandelsausschluss,

die außerhalb der im Standortkonzept Einzelhandel abgegrenzten Einzelhandelsflächen liegen.

Die Umsetzungsschritte für die Weiterentwicklung der Gewerbeflächen sind:

- Klärung der Vorgehensweise (Verfahren, Beteiligte, Einbindung in die kooperative Standortentwicklung) für eine Rahmenplanung.
- Ausschreibung und Auswahlprozess eines Planungsbüros.
- Beauftragung einer Rahmenplanung für die Gewerbegebiete Klebing und Kesselpoint.
- Schrittweise Realisierung.

#### 2.4.2.3 Leitprojekt 6: Qualitätsoffensive Stadtgestalt

##### Warum

Zu den bedeutendsten weichen Standortfaktoren eines Wirtschaftsstandortes zählt ein repräsentatives Stadtbild.

So wie ein Unternehmen durch das Aussehen des Firmengebäudes und des direkten Umfeldes sein Image prägt, so gilt dies auch für den gesamten Wirtschaftsstandort, dessen Image entscheidend durch das Stadtbild geprägt wird.

Dabei wirkt das Image des Wirtschaftsstandortes allerdings umfassend. Es prägt die Wahrnehmung des gesamten Standortes und färbt auf alle Firmen ab. Dies gilt insbesondere für Unternehmen, deren Geschäftsbeziehungen zu Lieferanten, Kooperationspartnern oder Kunden Besuche am eigenen Standort erforderlich machen.

Hier wird der erste Eindruck nicht durch das Firmengebäude geprägt, sondern durch das sich dem Besucher bietende Stadtbild, beginnend von den Eintritts-/Empfangspunkten in die Stadt sowie entlang des gesamten Weges bis hin zur Firma. Darüber hinaus prägen auch die zentralen Bereiche Innenstadt und Bahnhof die Wahrnehmung der Stadt.

Letztlich wirkt das Stadtbild in diesen Fällen wie eine „Verpackung“ und gerade für Unternehmen, die qualitativ hochwertige und langlebige Produkte herstellen, ist es wettbewerbsmäßig sehr bedeutend, dass diese Eigenschaften nicht nur innerhalb des Unternehmens wahrnehmbar sind, sondern auch mit Blick auf die „Verpackung“ (dem äußere-

ren Erscheinungsbild des Standortes) glaubhaft bleiben.

Ein repräsentatives Stadtbild entfaltet somit zwar keinen unmittelbaren Einfluss auf die Betriebs- und Unternehmenstätigkeit und wird deshalb nicht als harter Standortfaktor bezeichnet, es besitzt aber hohe mittelbare Relevanz für die Geschäftstätigkeit speziell in den Bereichen Image und Marketing.

Dies gilt sowohl hinsichtlich einer grundsätzlich stimmigen Wahrnehmung der jeweiligen Firma/Marke als auch hinsichtlich des Wettbewerbs mit konkurrierenden Firmen/Marken an anderen Standorten.

##### Was

Im Leitprojekt „Qualitätsoffensive Stadtgestalt“ sind alle Maßnahmen bzw. Teilprojekte gebündelt, die zu einer Beseitigung von Negativräumen und zu einer Aufwertung des Stadtbildes beitragen. Bei allen Maßnahmen sollten die Attribute

- modern,
- urban,
- offen und
- hochwertig

gestaltungsleitend sein.

Diese Attribute prägen die grundlegende Zielsetzung der Stadt Freilassing für die Wahrnehmung als Wirtschaftsstandort.

Handlungsbedarf mit konkretem räumlichem Bezug existiert für folgende Areale, die im Rahmen des Stadtentwicklungskonzeptes damit auch konkrete Teilprojekte darstellen:

- **Projekt 6a: Bahnhof**  
Entwicklung (funktional, baulich, gestalterisch) Bahnhof und Bahnhofsumfeld  
(Machbarkeitsanalyse zur Ansiedlung Bildungseinrichtung, Ansiedlung Hotel/Hostel, Einzelhandel)
- **Projekt 6b: Münchener Straße**  
Umgestaltung Münchener Straße
- Neugestaltung (funktional, baulich, gestalterisch) der Innenstadt

(siehe Leitprojekt 9)

➤ **Projekt 6c: Zufahrten**

Weiterentwicklung der Zufahrten in die Stadt bzw. der Stadteingänge zu Präsentationsräumen bzw. Empfangs- und Informationspunkten.

Über diese konkret teilträumlich zuzuordnenden Projekte hinaus besteht – gesamtstädtisch – in weiteren Bereichen Handlungsbedarf, der zu folgenden Teilprojekten innerhalb des Leitprojektes „Qualitätsoffensive Stadtgestalt“ zusammengefasst ist:

➤ **Projekt 6d: Möblierung**

Gestaltungskonzept für die Erneuerung der Möblierung des öffentlichen Raumes sowie die Informations-, Beschilderungs- und Werbeanlagen.

➤ **Projekt 6e: Beleuchtungskonzept**

➤ **Projekt 6f: Baukultur**

Thematisierung: Baukultur im Wohn- und Industriebau

- Sensibilisierung und Information (ggf. Beratungs-/ Unterstützungsangebot)
- Kommunikation (ggf. Gestaltungsbeirat)

**Wie**

Das Leitprojekt „Qualitätsoffensive Stadtgestalt“ erfordert in den Teilprojekten 6a, 6b, 6c konzeptionelle Vorarbeiten, die beauftragt werden müssen. Im Vorfeld einer Beauftragung ist aber zunächst zu klären, ob/welche finanziellen Fördermöglichkeiten jeweils gegeben sind und ggf. ist eine entsprechende Antragstellung vorzunehmen.

Das Projekt 6a erfordert – wenn möglich – einen Flächenerwerb am Bahnhof durch die Stadt zur Sicherung der Entwicklungsflächen bzw. die Ausweisung eines Sanierungsgebietes um der Stadt Freilassing ein Vorkaufsrecht zu sichern.

Die Projekte 6d und 6e beinhalten die Erarbeitung einer konzeptionellen Grundlage. Diese soll dazu dienen, dass künftige Aktivitäten (auch Austausch und im Zuge dessen Erneuerungsaktionen) anhand eines entsprechenden Gestaltungskonzeptes durchgeführt werden können.

Das Projekt 6f erfordert zunächst die Definition einer Zuständigkeit, um das Thema Baukultur als Dauerthema zu implementieren und im Zuge dessen auch die Durchfüh-

rung eines separaten Sensibilisierungs- und Informationsprozesses, um zu einer für Freilassing geeigneten Form der Verankerung des Themas bzw. der damit verbundenen Aufgaben und Anforderungen zu kommen. Hierfür ist Beratungs- und Unterstützungsbedarf erforderlich.

**2.4.2.4 Leitprojekt 7: Wohnraumentwicklungsprogramm**

**Warum**

Der Wohnungsmarkt in Freilassing ist von einem starken Nachfragedruck gekennzeichnet, was sich in einem knappen Angebot und steigenden Preisen niederschlägt.

Vor diesem Hintergrund setzt die Zielsetzung „Lebenswerte und wachstumsorientierte Entwicklung mit der Kopplung von Gewerbe- und Wohnbauflächen“ nicht nur voraus, dass grundsätzlich Wohnbauflächen zur Verfügung stehen und entwickelt werden, sondern vor allem, dass bezahlbarer Wohnraum sowie Wohnraum für die unterschiedlichen Nachfragegruppen (Haushaltstypen) entsteht. Hierfür ist eine Einflussnahme der Stadt Freilassing erforderlich.

Mit Blick auf den Wirtschaftsstandort Freilassing ist bezahlbarer Wohnraum für die örtliche Bevölkerung sowie die örtlich Beschäftigten nur eine Komponente der Standortqualität.

Die Ansiedlung von Wohnbevölkerung geht einher mit zusätzlichem Nachfragevolumen. Dies erhöht die Tragfähigkeit von wirtschaftlichen Aktivitäten insbesondere im Einzelhandels- und Dienstleistungsbereich sowie die Tragfähigkeit des Standortes Freilassing für Güter und Dienstleistungen höherer Zentralität.

Über planungsrechtliche Regelungen im Rahmen der Bauleitplanung hinaus kann die Stadt aber nur dann direkt Einfluss auf das Wohnungsangebot bzw. den Wohnungsmarkt nehmen und beispielsweise eine aktive Rolle bei der Schaffung von familiengerechtem Wohnraum einnehmen, wenn sie selbst Zugriff auf Flächen bzw. die Vergabe von Flächen erhält und ihr finanzielle Ressourcen zur Verfügung stehen, um die Vorbereitungs-, Durchführungs- und Folgekosten einer Wohngebietsentwicklung zu tragen.

Diese Ausgangssituation ist in Wachstumsräumen nicht neu und es steht bereits ein entsprechendes Instrumentarium zur Verfügung (siehe Stadt München: Sozialgerechte Bodenordnung), das auf die Bedingungen in der Stadt Freilassing angepasst werden muss.

## Was

Im Rahmen der Wohnbauflächenentwicklung auf dem Gebiet der Stadt Freilassing ist vor der Schaffung von Planungsrecht durch die Stadt Freilassing eine Einigung mit den Eigentümern respektive die Ausarbeitung einer musterhaften Einigung zusammen mit einem Eigentümer erforderlich.

Es gilt zu vereinbaren, welcher Anteil des planungsrechtlich verursachten Wertzuwachses (im Sinne von Artikel 161 der Bayerischen Verfassung) für Flächenabtretungen an die Stadt Freilassing und zur Finanzierung der Kosten der Erschließung, der sozialen Infrastruktur, des geförderten Wohnungsbaus sowie der Vorbereitung und Durchführung der Wohngebietsentwicklung selbst und der damit verbundenen allgemeinen Lasten genutzt wird.

Die planungsrechtliche Widmung einer Fläche zur Wohnbaufläche bzw. die Aufstellung eines Bebauungsplanes kann dementsprechend nur dann erfolgen, wenn eine Einigung mit dem Eigentümer/den Eigentümern erzielt wird.

Sofern eine Einigung mit einem Eigentümer erzielt wird, gilt diese dann als verbindliche Vorgabe auch für alle weiteren Fälle.

## Wie

Die Ausarbeitung einer musterhaften Einigung mit den Eigentümern von Flächen, deren Entwicklung als Wohngebiet ansteht, erfordert zeitnah – in jedem Fall aber vor der Realisierung von Planungsrecht – eine entsprechende Initiative und Verhandlungsführung durch die Stadt Freilassing oder im Auftrag der Stadt Freilassing. Nachdem das Sonnenfeld den Bereich darstellt, der für die Stadtentwicklung die größte Bedeutung besitzt, sollte mit den Eigentümern dieser Flächen eine Regelung erzielt werden, die dann auch auf andere Gebiete übertragen wird.

Erste Schritte der Umsetzung:

- Klärung der Zuständigkeit innerhalb der Stadt Freilassing für das Thema „Wohnraumentwicklung“.
- Interne Klärung zum Teilnehmerkreis und zur Verhandlungsführerschaft sowie zum Beratungs- und Unterstützungsbedarf.
- Klärung der Rahmenbedingungen mit einem Haupteigentümer / den Eigentümern.

- Klärung zum Maß der Nutzung, dem durchschnittlichen Wertzuwachs und dem Umlageverfahren.
- Dokumentation der Verhandlungsposition der Stadt Freilassing und Vorbereitung einer Vereinbarung.
- Abstimmung der Vereinbarung mit einem Haupteigentümer / den Eigentümern.
- Beschluss als Mustervereinbarung und Veröffentlichung der Eckpunkte.

### 2.4.2.5 Leitprojekt 8: Standortentwicklung Freilassinger Innenstadt

## Warum

Die Aufwertung und Revitalisierung des Einzelhandelsstandortes Freilassinger Innenstadt ist eine Zielsetzung, die zunächst eine konsequente Anwendung des Standort- und Sortimentskonzept für die Einzelhandelsentwicklung erfordert, um der Innenstadt überhaupt Entwicklungspotenzial für eine Revitalisierung zu sichern.

Darüber hinaus gilt es dem Umstand Rechnung zu tragen, dass ein entscheidender Unterschied zwischen einer gewachsenen Innenstadt und einem geplanten Freizeit-, Einkaufs- oder Entertainment-Center darin liegt, dass in der Innenstadt

- Einzeleigentum an Grund und Gebäude vorliegt,
- ganz unterschiedliche Nutzungsarten auftreten und
- standortbezogen kein zentrales Management vorhanden ist.

Hinsichtlich der Akteure gilt für eine Innenstadt, dass zwischen den Eigentümern und den tatsächlichen Nutzern vor Ort unterschieden werden muss, da beide Gruppen sowohl mit unterschiedlichen Zielsetzungen als auch mit einer unterschiedlichen eigenen Betroffenheit in Verbindung stehen.

Nachdem eine Innenstadt in ihrer Funktion als Freizeit-, Einkaufs- oder Entertainmentort in Konkurrenz zu geplanten Centern steht und man den Anforderungen der Kunden/Besucher in vielen Fällen auch nur mehr durch standortübergreifende Maßnahmen gerecht werden kann, muss eine übergeordnete Koordination der Innenstadtentwicklung stattfinden.

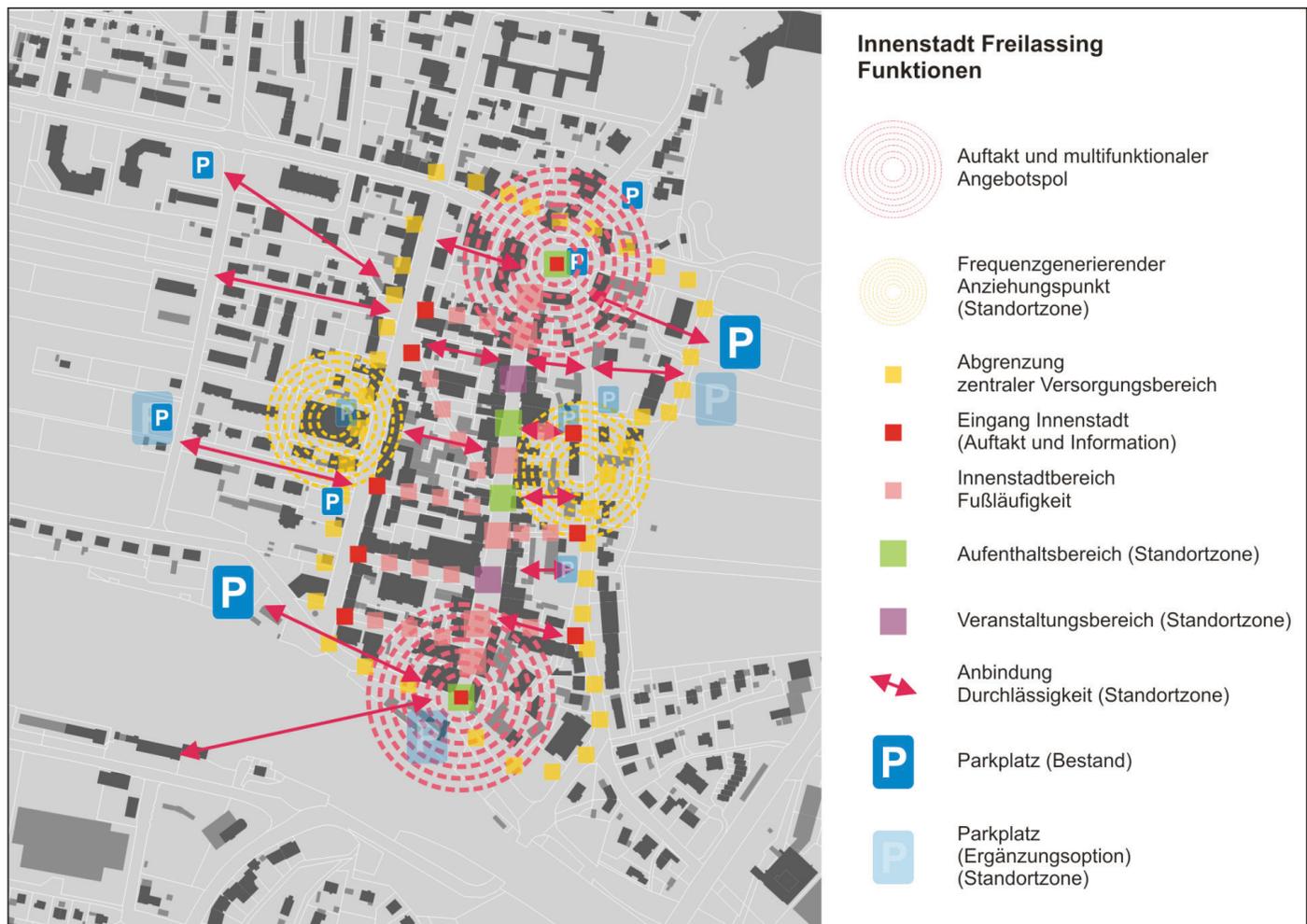


Abbildung 3: Funktionsplan Freilassinger Innenstadt

Für eine Optimierung der Standortstruktur der Freilassinger Innenstadt ist zum einen eine aktive Rolle der Stadt Freilassing bei der räumlich-funktionalen Weiterentwicklung der Innenstadt erforderlich und zum anderen die Anwendung eines übergeordneten Funktionsplans als Entwicklungs- und Handlungsgrundlage.

### Was

Die funktionale Weiterentwicklung der Innenstadt im Rahmen des Leitprojektes Standortentwicklung Freilassinger Innenstadt ist als Daueraufgabe anzusehen, für die eine Verantwortlichkeit innerhalb der Stadt/(-verwaltung) definiert werden muss.

Dabei gilt es den Funktionsplan Freilassinger Innenstadt aktiv als Handlungsgrundlage einzusetzen und bei allen innenstadtbezogenen Planungen als Entscheidungsgrundlage anzuwenden.

Hierfür ist der Funktionsplan Innenstadt laufend auf einem aktuellen Stand zu halten. Nur so lässt sich sicherstellen, dass die bereits heute vorhandenen räumlich-funktionalen Anforderungen für eine Revitalisierung der Innenstadt erfüllt werden können.

Hierzu zählen:

- Erreichbarkeitsmanagement
  - Definition der Innenstadt-Parkflächen und Verbesserung der Anbindung
  - Ergänzung des Stellplatzangebotes der Innenstadt
  - Verbesserung der Anbindung der Parallelstraßen der FuZo
  - Verbesserung der Durchlässigkeit in die FuZo
- Sicherung von Entwicklungsflächen

- räumliche Einbindung Wochen/Bauernmarkt

Dies ist nur durch eine bewusst hergestellte Präsenz des Themas „Innenstadtentwicklung“ in allen planerischen Entscheidungsprozessen sowie durch eine langfristig angelegte und aktive Handlungsweise zu erreichen.

### Wie

Die grundlegende Voraussetzung für eine koordinierte Standortentwicklung Freilassinger Innenstadt ist die Zuordnung der diesbezüglichen Zuständigkeit auf eine bestimmte Stelle sowie die Implementierung dieser Stelle in die innenstadtbezogenen/planerischen Informationsströme und Entscheidungsprozesse.

Erste Schritte der Umsetzung sind:

- Klärung der Zuständigkeit für „funktionale Innenstadtentwicklung“ innerhalb der Stadt Freilassing.
- Implementierung der Anforderung „funktionale Innenstadtentwicklung“ in die bestehenden Strukturen und Prozesse.
  - Anwendung und Fortschreibung des Funktionsplans Freilassinger Innenstadt.
  - Anwendung des Standort- und Sortimentskonzeptes für die Einzelhandelsentwicklung.
- Monitoring zur Innenstadtentwicklung.

### 2.4.2.6 Leitprojekt 9: Neugestaltung der Freilassinger Fußgängerzone und Innenstadt

#### Warum

Die Innenstadt einer Stadt zeichnet sich durch das Vorhandensein von repräsentativem öffentlichem Raum mit Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität aus sowie durch eine entsprechend dichte und multifunktionale Nutzung. Dies sorgt einerseits für Frequenz und dauerhafte Belegung und trägt andererseits zum Verweilen bei.

Der öffentliche Raum in der Innenstadt wird hierdurch zum örtlich und überörtlich bedeutenden Versorgungsstandort sowie als Treffpunkt und Ort zum Verweilen auch zum örtlich und überörtlich bedeutenden Veranstaltungsort und Kommunikationsraum.

In diesem Sinne ist eine Innenstadt dann funktionsfähig, wenn Sie über eine so starke Anziehungskraft, Attraktivität

und Bedeutung im örtlichen und überörtlichen Kontext verfügt, dass sie eine ausreichende Interaktionsdichte durch die Ballung von Menschen und Funktionen erreicht.

Neben den aufenthaltsbezogenen Funktionen, die üblicherweise dem öffentlichen Raum zugesprochen werden, sichern der Besatz mit zentralen/zentralörtlichen Einrichtungen sowie Handels- und Dienstleistungsunternehmen zusammen mit ergänzenden gastronomischen Einrichtungen die Belegung der Innenstadt sowie eine erhöhte Verweildauer der Besucher.

Eine entsprechend repräsentative und aufenthaltsbezogene Gestaltung des öffentlichen Raumes in der Stadtmitte sorgen für die erforderliche Standortqualität der Innenstadt für Handel, Dienstleistung und Gastronomie sowie für eine hervorgehobene städtebauliche und gestalterische Wahrnehmbarkeit.

Die Funktionsfähigkeit der Innenstadt ist damit sowohl mit Anforderungen an ihre Wahrnehmbarkeit, Aufenthaltsqualität und Gestaltung als auch an ihre Multifunktionalität und damit den Besatz mit entsprechenden Einrichtungen verbunden. Hierfür die geeigneten Standortrahmenbedingungen zu schaffen, ist das Anliegen einer gezielten Innenstadtentwicklung.

#### Was

Die Freilassinger Innenstadt weist in ihrer Repräsentativität sowie ihrer Standortqualität sowohl als öffentlicher Raum als auch als Standort für Einzelhandel und Dienstleistung Defizite in einem Umfang auf, die eine Neugestaltung erfordern.

Sie spiegelt das angestrebte hochwertige und moderne Image des Wirtschaftsraumes Freilassing nicht wider, was einen urbanen und modernen Charakter erfordern würde.

Anforderungen im Zuge einer Neugestaltung liegen in folgenden Punkten:

- Nutzungsflexibilität vor dem Hintergrund eines möglichen Nutzungswandels innerhalb der Randbebauung
  - flexibel veränderbare Flächen für Außengastronomie
  - flexibel nutzbare Veranstaltungsfläche
  - verbesserte Integration der Marktfunktion
  - gestaltete Aufenthaltsbereiche (mit Möblierung) und Qualitätskriterien zur Möblierung
- Verbesserung von Ablesbarkeit und Wahrnehmbarkeit

- räumliche Gliederung
- Auftakt/Anbindung der Innenstadt, Aufwertung der Knotenpunkte
- gestalterisches Gesamtkonzept bis in die Randbereiche
- Beleuchtungskonzept
- Verbesserung der inneren Erreichbarkeit
  - Reduzierung der Verkehrsflächen
  - Oberflächengestaltung

### Wie

Die Umsetzungsschritte für eine Einleitung der Neugestaltung der Innenstadt sind:

- Antragstellung zur Aufnahme in das Programm „Aktive Stadt- und Ortszentren“ der Städtebauförderung.
- Vorbereitung eines Wettbewerbs.
- Durchführung eines Wettbewerbs.
- Beauftragung und Umsetzung.
- 

#### 2.4.2.7 Leitprojekt 10: Standortmanagement Freilassinger Innenstadt

### Warum

Die Revitalisierung der Freilassinger Innenstadt als multifunktionales Zentrum mit einem starken Handelsbesatz und einer überörtlich anziehenden Versorgungsfunktion erfordert nicht nur eine baulich-strukturelle und gestalterische Weiterentwicklung (siehe Leitprojekt 8 und Leitprojekt 9), sondern auch ein zentrales und übergeordnetes Management zur Weiterentwicklung des Besatzes.

Derzeit erfolgt die Einzelhandelsentwicklung der Stadt Freilassing entweder auf Initiative der Eigentümer einzelner Objekte oder auf Initiative von Standortentwicklern, die neue Standorte besetzen möchten.

Die Zielsetzung der Revitalisierung der Innenstadt ist über diese beiden Entwicklungsstränge nicht zu bewerkstelligen, da bei Investorenplanung in der Regel nicht die Innenstadt das Ziel von Vorhaben ist und bei Entwicklungen auf Betreiben der Innenstadteigentümer das Einzelobjekt und das Einzelinteresse im Vordergrund stehen. Eine Revitalisierung des gesamten Standortes „Innen-

stadt“ ist dagegen umfassend zu sehen und erfordert ein strategisches und aktives Standortmanagement, das Aufgaben und Anforderungen erfüllt, die für die Attraktivität des gesamten Standortes wesentlich sind.

Grundlage hierfür ist aber zunächst die Sicherung bzw. der Aufbau eines Entwicklungspotenzials für die Innenstadt durch eine konsequente Anwendung des Standort- und Sortimentskonzeptes als Steuerungsgrundlage. Die Ansiedlung zentrenrelevanter Sortimente außerhalb der Innenstadt zu verhindern ist aber nur ein Teil der Gesamtstrategie, der für sich alleine wirkungslos bleibt, wenn nicht auch innerhalb der Innenstadt nachfragegerechte Flächen und Standortbedingungen geschaffen werden.

Gerade hierfür sind eine übergeordnete Koordination und ein strategisches Konzept erforderlich. Gleiches gilt auch für die dritte Komponente der Standortentwicklung der Innenstadt, dem Außenauftritt als Standortverbund. Auch dieser erfordert eine übergeordnete Koordination, die über die Händler- und Eigentümerschaft alleine nicht zu organisieren ist.

### Was

Bausteine für ein Standortmanagement zur Revitalisierung der Innenstadt und der Entwicklung eines attraktiven Branchenmixes sind:

- Information und Transparenz
  - Aufbau eines Informationssystems zum Bestand mit Angaben zu Nutzung/Leerstand (Differenzierung der gewerblich nutzbaren Leerstände nach Lage, Fläche, Struktur und Nutzungseignung), Eigentümerinformation, Entwicklungsabsichten, Verfügbarkeitsinformation, Konditionen.
  - Eigentümeransprache zu den eigenen Entwicklungsvorstellungen sowie Sensibilisierung, Information und Konsensfindung für weitere Nutzungsmöglichkeiten (insbesondere bei Leerstand), mögliche Zwischennutzungen und angepasste Mietkonditionen.
- Organisation und Kooperation
  - Einbindung der Eigentümer in die Standortentwicklung (Innenstadtforum)
  - Unterstützung der Innenstadtakteure in der gemeinsamen Angebotsgestaltung (Händler und Gastronomen, Marktgilde)

- Qualitätsmanagement
  - Kriterienkatalog/Standards zum Außenauftritt der Geschäfte ((Außen)-Gestaltung, Außengastronomie , Außenwerbung, Beleuchtung)
- standortbezogenes Marketing
- aktive Standortentwicklung
  - Standortbroschüre Handelsstandort Freilassing
  - Standortexposé
    - Zusammenstellung der Standortanforderungen möglicher Nutzer
    - regionale Konkurrenzanalyse und Bedarfsprüfung
    - Eignungsbeurteilung für einzelne Objekte
  - gezielte Ansprache möglicher Anbieter/Nutzer (intern und extern)
  - Organisation und Unterstützung von Verhandlungen
- Angebotsentwicklung und Marketing

#### Wie

Eine erste grundlegende Anforderung liegt in einem Beschluss des Standort- und Sortimentskonzeptes inkl. zentraler Versorgungsbereich Innenstadt als Steuerungsgrundlage für die Einzelhandelsentwicklung.

Für die Installation eines Standortmanagements Innenstadt gilt es zunächst intern und dann zusammen mit dem WiFo zu klären, in welcher organisatorischen Form ein Standortmanagement Innenstadt installiert werden kann und welche finanziellen Fördermöglichkeiten (Bund-Länder Programm „Aktive Stadt- und Ortszentren“) und -beteiligungsmöglichkeiten bestehen.

Dabei gilt es auch zu prüfen, ob eine Kombination von Innenstadtmanagement und gesamtstädtischem Standortmanagement möglich ist, nachdem auch in den weiteren Leitprojekten eine Reihe von koordinierenden Tätigkeiten erforderlich sind.

Nach der Klärung der Organisationsform und des Aufgabenumfangs für ein Innenstadtmanagement ist die Durchführung eines Bewerbungs- und Auswahlverfahrens der nächste Schritt.

## 2.4.3 Standortentwicklung und Standortprofilierung

Speziell im Handlungsfeld Standortentwicklung und Standortprofilierung ist ein aktives Rollenverständnis der Stadt Freilassing als Initiator, Koordinator und Impulsgeber grundlegend. Die verantwortliche Weiterentwicklung der Standortqualität des Wirtschaftsstandortes Freilassing zum eigenen Aufgabenspektrum zu zählen und dabei selbst für die Einbindung der weiteren Akteure am Standort zu sorgen, ist eine neue Anforderung an die Stadt Freilassing und erfordert sowohl eine veränderte Sichtweise auf die eigene Rolle als auch eine entsprechende Verhaltensänderung.

### 2.4.3.1 Leitprojekt 11: Kooperative Stadtentwicklung

#### Warum

Standortentwicklung und Standortprofilierung sind für eine Stadt, die sich als Wirtschaftsstandort positioniert, ein zentrales Aufgabenfeld.

Dabei gilt es sowohl die harten Standortfaktoren in ihrer Qualität zu sichern und ggf. weiterzuentwickeln, was Anforderungen an eine langfristig angelegte Planung und Strategie stellt, als auch die weichen Standortfaktoren zu verbessern, was Eigeninitiative voraussetzt und mit Anforderungen an die Kooperation und Vernetzung der relevanten Akteure verbunden ist.

Die Verbesserung der harten wie der weichen Standortfaktoren ist eine Aufgabe, der – in der Vergangenheit und bis heute – die unterschiedlichen Aktivitäten des ehrenamtlich tätigen WiFo sowie der Stadt Freilassing gewidmet sind. Eine Weiterentwicklung der Standortqualität über den heutigen Stand hinaus muss sich deshalb deutlich komplexeren Themen und Aufgaben widmen, die auch eine intensivere Form der Kooperation erfordern.

Gerade in einer inhaltlich und organisatorisch tatsächlich gemeinsam von WiFo und Stadt Freilassing durchgeführten Standortentwicklung liegt der Mehrwert, um auch komplexere Themen angehen zu können und damit auch das Potenzial, die Standortqualität über den heutigen Stand hinaus zu verbessern. Derartige Themen und Initiativen, die ein Zusammenwirken ganz unterschiedlicher Akteure innerhalb der Stadt Freilassing erfordern und sich nur im Rahmen einer gemeinsamen kooperativen Standortentwicklung mit entsprechender Organisationsstruktur bewerkstelligen lassen, sind beispielsweise:

- Begrüßungskonzept
- Information und Beschilderung
- Initiative Erwerbstätigkeit und Familie
- Initiative Demographischer Wandel
- Initiative Bildung
- Initiative Energie

Aber nicht nur die Bewältigung komplexer Themen bei der Weiterentwicklung der weichen Standortfaktoren lässt sich im Rahmen einer kooperativen Standortentwicklung bewerkstelligen.

Auch für die Weiterentwicklung der harten Standortfaktoren lassen sich die Anforderungen des Wirtschaftsstandortes Freilassing besser nach außen darstellen, wenn die Stadt Freilassing und das WiFo nicht nebeneinander agieren, sondern im Rahmen eines gemeinsamen Verbundes. Dies verbessert nicht zuletzt auch den Informationsfluss und schafft einen geeigneten Rahmen für eine gemeinsame Informationspolitik und Außendarstellung.

### Was

Kooperative Stadtentwicklung erfordert die Definition einer Zuständigkeit für das Aufgabenfeld „Standortförderung und Standortentwicklung“ auf Seiten der Stadt Freilassing. Diese als „Standortmanagement“ bezeichnete Stelle

- besetzt das Thema wirtschaftsbezogene Standortentwicklung dauerhaft sowohl nach innen als auch nach außen,
- sorgt für Kontinuität in der Standortentwicklung und ermöglicht so auch langfristig angelegtes Handeln,
- verankert das Thema bei der Stadt und ermöglicht so auch eine Kooperation und Vernetzung mit dem WiFo bzw. weiteren projektbezogenen erforderlichen Akteuren und
- bildet die Schnittstelle zwischen öffentlicher Verwaltung, Gewerbetreibenden, Immobilienbesitzern, Projektentwicklern, Investoren, regionaler Wirtschaftsförderung etc.

Somit umfasst das Aufgabenfeld des Standortmanagements folgende Tätigkeiten

- Organisation und Koordination  
Organisation der Zusammenarbeit von Stadt und WiFo  
Vernetzung mit weiteren Akteuren  
Koordination von gemeinsamen Initiativen (Projektmanagement)
- Bestandspflege  
Kontakt zu den örtlichen Unternehmen  
Kenntnis der Entwicklungsbedürfnisse und -vorstellungen  
Einbindung in Entwicklungsinitiativen
- Standortentwicklung  
Initiierung und Organisation lokaler Bündnisse  
Durchführung von Entwicklungsinitiativen
- Service zum Wirtschaftsstandort  
Information aus einer Hand zum Wirtschaftsstandort Freilassing und zur Stadtentwicklung
- Öffentlichkeitsarbeit  
Promotion „Wirtschaft und Stadtentwicklung“, Information zur Bedeutung der harten und weichen Standortfaktoren

Neben der Definition der Zuständigkeit für das Thema Standortentwicklung und Standortprofilierung bzw. der Schaffung einer dafür zuständigen Stelle liegt eine zweite grundlegende Anforderung darin, eine dauerhafte und verlässliche Präsenz des Themas sowie der Kooperation der Akteure sicherzustellen.

Hierfür gilt es eine Kommunikationsstruktur im Sinne eines Jour Fixe zu schaffen, das der Kooperation von Stadt Freilassing und WiFo sowie der Weiterentwicklung strategischer Ziele auch einen entsprechenden „Raum“ gibt.

Während des Erarbeitungsprozesses zum Wirtschaftsentwicklungskonzept für die Stadt Freilassing wurden bereits unterschiedliche Themen und Anforderungen angesprochen, deren Weiterentwicklung eine übergeordnete Initiative voraussetzt. Um den bereits vorhandenen Bedarf zu dokumentieren sind diese nachfolgend als Teilprojekte knapp skizziert.

- **Projekt 11a**  
**Thematisierung und Darstellung der Bedeutung und des Verbesserungsbedarfs der harten Standortfaktoren aus Sicht der örtlichen Wirtschaft**

Initiativen (Information, Sensibilisierung, Meinungsbildung, gemeinsame Positionierung, Außendarstellung) zu den Themen:

- Verkehrsanbindung nach Salzburg (Brücken)
- Erreichbarkeit der Gewerbegebiete
- Umgehung zur Verkehrsberuhigung der Münchener Straße
- Sicherung des Bahnhofs Freilassing als Knoten im Personenverkehr und Güterverkehr
- Sicherung Hotelstandort Bahnhof
- **Projekt 11b**  
**Thematisierung von Kooperations- und Entwicklungsmöglichkeiten sowie gemeinsame Initiativen im Bereich Energie**
  - Abwärmenutzung
  - Photovoltaik (Dächer und Parkflächen)
  - Energieberater zur Prozessoptimierung
  - Energiemanagement
  - Mobilität
- **Projekt 11c**  
**Ausarbeitung und Umsetzung eines Begrüßungskonzeptes**  
Koordination der Entwicklung eines Gesamtangebotes unterschiedlicher Akteure vor dem Hintergrund des Facharbeitermangels, des demographischen Wandels und der Verfestigung der eigenen Position als Zuzugsstandort.
  - Infopaket (Imagebroschüre, Neubürgerbroschüre mit Personenportraits, Vereinsbroschüre, Stadtplan, Gestaltungs- und Beteiligungsmöglichkeiten)
  - Gutscheineft (Corporate Design) (Stadt, Firmen, Vereine)
  - Neubürgerfeier/-begrüßung, Präsentation der Vereine, Präsentation der Stadtentwicklung
  - Neubürgerteam
- Bedarfsermittlung nach Leitthemen (Kinderbetreuung, ...) zur Gewinnung von Kenntnissen zum Unterstützungsbedarf sowie zum Aufbau und zur Verfestigung einer Bindung an die Stadt
- **Projekt 11d**  
**Information und Beschilderung**  
Ermittlung der Anforderungen an ein Informations- und Beschilderungskonzept.
  - Informationsstellen (Innenstadt, Stadteinfahrten und Stadttangenten, Frequenzpunkte wie Bahnhof, Parkplätze, Rathaus)
  - Informationsinhalte und Zielpunkte (Unternehmen, Hotels, städtische Einrichtungen, Besuchspunkte, Fahrrad-Routen, Parkplätze)
  - Finanzierungsmöglichkeiten
  - Gestaltungsvorstellungen und Gestaltungskonzept
- **Projekt 11e**  
**Initiative Erwerbstätigkeit und Familie am Wirtschaftsstandort Freilassing**  
Aktive Positionierung des Themas mit Fokus auf den Wirtschaftsstandort Freilassing und Koordination der Aktivitäten.
  - Information und Sensibilisierung zum Thema (beispielsweise durch die IHK)
  - Initiierung eines Arbeitskreises „Erwerbstätigkeit und Familie“
  - Bündelung der Information zum vorhandenen Angebot und Ermittlung der involvierten Akteure
  - Ermittlung der Kooperationsmöglichkeiten auf Seiten der involvierten Akteure und des Beteiligungsinteresses auf Seiten der Unternehmen
  - Ermittlung des Handlungsbedarfs auf Seiten der Bürger/Arbeitnehmer, der Arbeitgeber/Unternehmen
  - Implementierung
    - Bündelung der Information
    - Einrichtung eines lokales Bündnis für Familie

- Veranstaltungsreihe / Initiative
  - Infobörse Beruflicher Wiedereinstieg
  - Vereinbarkeit von Familie und Beruf

#### ➤ **Projekt 11f**

##### **Initiative „Demographischer Wandel am Wirtschaftsstandort Freilassing“**

Aktive Positionierung des Themas mit Fokus auf den Wirtschaftsstandort Freilassing und Koordination der Aktivitäten.

- Information und Sensibilisierung zum Thema (beispielsweise durch die IHK)
- Initiierung eines Arbeitskreises „Demographischer Wandel“
- Bündelung der Information zum vorhandenen Angebot und Ermittlung der involvierten Akteure
- Ermittlung der Kooperationsmöglichkeiten auf Seiten der involvierten Akteure und des Beteiligungsinteresses auf Seiten der Unternehmen
- Ermittlung des Handlungsbedarfs auf Seiten der Bürger/Arbeitnehmer, der Arbeitgeber/Unternehmen
- Implementierung
  - Bündelung der Information
  - Gesundheitsangebote für Erwerbstätigkeit im Alter
  - Veranstaltung: Vereinbarkeit von Pflege und Beruf (zusammen mit IHK)

#### ➤ **Projekt 11g**

##### **Initiative „Aus- und Weiterbildung“ am Wirtschaftsstandort Freilassing**

Aktive Positionierung des Themas mit Fokus auf den Wirtschaftsstandort Freilassing und Koordination der Aktivitäten.

- Information und Sensibilisierung zum Thema (beispielsweise durch die IHK, Akademie BGL, WFG BGL)
- Initiierung eines Arbeitskreises „Aus- und Weiterbildung“
- Bündelung der Information zum vorhandenen/

örtlich verfügbaren Angebot und Ermittlung der involvierten Akteure nach unterschiedlichen Bildungswegen/-abschlüssen

- Ermittlung der Kooperationsmöglichkeiten auf Seiten der involvierten Akteure und des Beteiligungsinteresses auf Seiten der Unternehmen
- Ermittlung des Handlungsbedarfs auf Seiten der Bürger/Arbeitnehmer, der Arbeitgeber/Unternehmen
- Implementierung
  - Weiterentwicklung und Abstimmung des Angebotes
  - Außendarstellung

#### **Wie**

Die Umsetzungsschritte für eine aktive Standortentwicklung als Wirtschaftsstandort im Rahmen eines kooperativen Standortmanagements sind:

- Antragstellung zur Aufnahme in das Programm „Aktive Stadt- und Ortszentren“ der Städtebauförderung.
- Klärung der Mitwirkungsbereitschaft und Kooperationsform mit dem WiFo.
- Klärung der Organisationsform des Standortmanagements und ggf. Durchführung des Bewerbungs- und Auswahlverfahrens.

#### **2.4.3.2 Leitprojekt 12: Freizeitangebot**

##### **Warum**

Das Freizeitangebot einer Stadt wird bisher kaum mit der Standortqualität des Wirtschaftsstandortes in Verbindung gebracht. Üblicherweise stehen die harten Standortfaktoren im Vordergrund, die einen unmittelbaren Bezug zur Geschäftstätigkeit der Unternehmen besitzen.

Gerade im interkommunalen und regionalen Wettbewerb besitzen mittlerweile aber gerade die weichen Standortfaktoren eine hervorgehobene Bedeutung, da durch den großflächigen Ausbau der harten Standortfaktoren mittlerweile mehrere Kommunen als grundsätzlich geeignete Standortalternativen zur Verfügung stehen.

Vor dem Hintergrund einer derartigen Konstellation sind

das Standortimage und die Qualität der weichen Standortfaktoren mit ausschlaggebend für die Bewertung eines Standortes im Rahmen einer Unternehmens- oder Wohnstandortwahl.

Darüber hinaus führen auch Änderungen in den Rahmenbedingungen dazu, dass den weichen Standortfaktoren auch als mittelbaren Einflussgrößen immer stärkere Bedeutung zukommt.

Am deutlichsten wird dies beim Thema Facharbeitermangel. So wird die Verfügbarkeit von qualifizierten Arbeitskräften als harter Standortfaktor bezeichnet. Einem Mangel an qualifizierten Arbeitskräften als Folge unterschiedlicher Komponenten des demographischen Wandels (Alterung und Bevölkerungsrückgang) sowie selektiver Abwanderung lässt sich vor allem durch Zuzug entgegenwirken.

Eine Zuzugsentscheidung stellt aber letztlich erneut eine Standortwahl auf Seiten der Arbeitnehmer dar, die ebenso wie die Unternehmen häufig Standortalternativen berücksichtigen und für die Standortentscheidung ebenso harte und weiche Standortfaktoren heranziehen.

Dabei besitzt der Standortfaktor Wohn- und Lebensqualität aber bei der Wohnstandortwahl einen deutlich höheren Stellenwert. Daraus wird deutlich, dass die weichen Standortfaktoren zwar nur mittelbar auf die Geschäftstätigkeit wirken und dementsprechend in ihrer Bedeutung für das Unternehmen nur schwer monetär quantifizierbar sind, aber hohe Bedeutung für die Qualität einzelner harter Standortfaktoren besitzen.

Speziell das Freizeitangebot ist eine Einflussgröße, die bei der Beurteilung der Wohnqualität von Bedeutung ist. In diesem Bereich bietet sich der Stadt Freilassing Entwicklungspotenzial, das zur Verbesserung der Wohn- und Freizeitqualität beiträgt und auch in der Außendarstellung entsprechend genutzt werden kann.

#### **Was**

Neben der allgemeinen Weiterentwicklung bzw. qualitativen Verbesserung der Freizeitinfrastruktur wozu speziell die beiden Maßnahmen

- Qualifizierung der ausgewiesenen Radwege (Verbesserung der Sichtbarkeit und des Sicherheitsempfindens) sowie
- Beschilderung der (grenzüberschreitenden) Radwege

zählen, stehen zwei weitere Themenkomplexe im Vordergrund, in denen Entwicklungspotenzial mit speziellem Bezug zur Stadt Freilassing vorhanden ist:

- Aktivierung der Thematik „Stadt an der Saalach“
- Aktivierung der Thematik „Stadt der Eisenbahn“

Beide sind nachfolgend als Teilprojekte skizziert. Sie dienen der Verbesserung der Freizeitqualität und damit auch der Verbesserung der Wohnqualität, was schließlich die Stellung im Wettbewerb um Zuzug von Firmen und Arbeitskräften verbessert.

- **Projekt 12a**  
**Entwicklung der Lokwelt zum Kultur- und Veranstaltungszentrum**

Standortexposé und Machbarkeitsanalyse „Kultur und Veranstaltungszentrum Lokwelt“ (inkl. Montagehalle) als Grundlage für die Akquise eines privaten Investors/Betreibers.

- **Projekt 12b**  
**Ausbau „Saalacherlebniswelt“**

Verbesserung der Zugänglichkeit zur Saalach, Ausbau der Freizeitinfrastruktur zur Verbesserung von Informationsvermittlung, Erlebnisorientierung und Verweil-/Aufenthaltsmöglichkeit bzw. Verweil-/Aufenthaltsqualität.

- **Projekt 12c**  
**Thematische Freizeitinfrastruktur zum Thema „Stadt der Eisenbahn“**

Im Zuge des Ausbaus, der Verbesserung oder des Ersatzes von Freizeitinfrastruktur ist das städtische Thema „Stadt der Eisenbahn“ zu implementieren. Dies fördert und verfestigt die Ausbildung einer besonderen Identität und erhöht die selektive Wahrnehmbarkeit der Stadt. Für eine Thematisierung anbieten würde sich der

- Freilassinger Radrundweg.

Als weitere thematisierte Freizeiteinrichtungen sind vorstellbar:

- Lehrpfad zum Thema „Stadt der Eisenbahn“
- Thematischer Spielplatz, ggf. im Bereich der Saalach

**Wie**

Eine wesentliche Anforderung besteht darin, im Zuge von Entwicklungsmaßnahmen für die Freizeitinfrastruktur – sowohl bei örtlich initiierten Maßnahmen als auch bei überörtlich initiierten Maßnahmen – die Anforderungen an eine Thematisierung unter dem Motto „Stadt der Eisenbahn“ frühzeitig zu berücksichtigen.

Hierfür muss eine entsprechende Verantwortlichkeit innerhalb der Stadt Freilassing definiert sein, um die Gelegenheiten nicht ungenutzt verstreichen zu lassen, zu denen sich Entwicklungspotenzial bietet.

Gleichzeitig muss diese Entwicklungsabsicht nach außen transparent sein, damit auch andere Planungsträger für das Thema sensibilisiert sind und es ggf. auch bei privaten Planungen oder Maßnahmen berücksichtigt werden kann.

Eine grundlegende Anforderung besteht damit zunächst in der Klärung der Zuständigkeit für das Thema „Stadt der Eisenbahn“. Erste projektbezogene Umsetzungsschritte sind:

- **Projekt 12a**

- Entwicklung der Lokwelt zum Kultur- und Veranstaltungszentrum**

- Definition einer Zuständigkeit für das Projekt innerhalb der Stadt Freilassing.
    - Klärung der Anforderungen und Fördermöglichkeiten für ein Standortexposé und Machbarkeitsanalyse „Kultur und Veranstaltungszentrum Lokwelt“.
    - Standortexposé und Machbarkeitsanalyse „Kultur und Veranstaltungszentrum Lokwelt“

- **Projekt 12b**

- Ausbau „Saalacherlebniswelt“**

- Definition einer Zuständigkeit für das Projekt innerhalb der Stadt Freilassing.
    - Klärung der Anforderungen und Fördermöglichkeiten für ein Entwicklungskonzept „Saalacherlebniswelt“.
    - Beauftragung Entwicklungskonzept Saalacherlebniswelt.

- **Projekt 12c**

- Thematische Freizeitinfrastruktur zum Thema „Stadt der Eisenbahn“**

- Klärung der Zuständigkeit für das Thema „Stadt der Eisenbahn“ innerhalb der Stadt Freilassing.
    - Zusammenstellung der anstehenden/künftigen Entwicklungsmaßnahmen im Bereich Freizeitinfrastruktur.
    - Implementierung der Bewertung der Thematisierungsoption bei künftigen Entwicklungsmaßnahmen im Bereich Freizeitinfrastruktur.

## 2.4.4 Image und Marketing

Die Neupositionierung der Stadt Freilassing erfordert auch in der Außendarstellung eine Neuordnung und Neu gewichtung der Leitthemen und darauf aufbauend eine entsprechende Anpassung der Kommunikationspolitik. Im Einklang mit der Positionierung der Stadt Freilassing (Produktpolitik) sind in der Außendarstellung folgende Kategorien zu besetzen:

- Freilassing in der Stadt- und Europaregion Salzburg (Arbeitstitel „Das bayerische Segment in der Stadt Salzburg“) und Darstellung der unterschiedlichen Funktionen innerhalb der Stadt- und Europaregion Salzburg
  - Tourismus: „Schlafstadt für Salzburg“ und „Ausflugsziel“,
  - Einzelhandel: „Einkaufsstandort mit Preisvorteil“,
  - Wohnqualität: „Lebensqualität“.
- Stadt der Eisenbahn.
- Wirtschaftsstandort Freilassing (Arbeitstitel: „Business-Area“).
- Innenstadt Freilassing (Arbeitstitel „FuZo – urban, modern, offen“).

Grundlegend für eine authentische Kommunikationspolitik in diesen Themenbereichen ist eine Produktpolitik, die von einem entsprechenden Selbstverständnis getragen sein muss. Anschließend dient die Außendarstellung aber nicht nur der Gestaltung des Fremdimages, sondern fördert auch bei der eigenen Bevölkerung die Wahrnehmung der Profilierung und die Verankerung identitätsstiftender Themen und gestaltet somit vor allem auch das Eigenimage. Dementsprechend sind stets sowohl die eigenen Bürger als auch Externe Ziel der Kommunikationspolitik.

Insgesamt ist eine grundlegende Neukonzeption des Außenauftritts der Stadt Freilassing erforderlich, wobei in allen Themenfeldern die Ebene „Europaregion Salzburg bzw. Kernregion Salzburg“ inhaltlich angesprochen werden muss. Nachdem jeweils ein separater Abstimmungsprozess erforderlich ist, sind nachfolgend zu den einzelnen Leitthemen der Handlungsbedarf sowie die dazugehörigen Werbelinien, Maßnahmen, Arbeitsschritte oder Teilprojekte dargestellt.

### 2.4.4.1 Leitprojekt 13: Freilassing - Das bayerische Segment in der Stadt Salzburg

#### Warum

Zur Position der Stadt Freilassing in der Stadt- und Europa-region Salzburg findet bislang keine profilierte Außendarstellung statt. Gerade die Definition des Selbstverständnisses bezogen auf diese Ebene der Raumzugehörigkeit und eine Nutzung der sich daraus ergebenden Entwicklungsmöglichkeiten (Zentrum Bahnhof, ...) erfordert eine entsprechende Außendarstellung sowohl für die Akquise von Wirtschaft und Bevölkerung als auch für die Festigung eines entsprechenden Selbstbildes bei der Bevölkerung. Unter dem Leitsatz „Freilassing – Das bayerische Segment in der Stadt Salzburg“ werden sowohl die räumliche Zugehörigkeit als auch die Besonderheit und Eigenständigkeit gleichermaßen angesprochen. Unter diesem Arbeitstitel einer Werbelinie wird der Standort Freilassing überregional dargestellt.

#### Was

Die projektbezogene Anforderung besteht darin, ein durchgängiges inhaltliches und gestalterisches Konzept für die regionale und überregionale Außendarstellung unter dem Arbeitstitel „Freilassing – Das bayerische Segment in der Stadt Salzburg“ zu entwickeln, das den Attributen modern, offen und urban gerecht wird. Dabei gilt es auch zu klären, ob und ggf. wozu sowie in welcher Form der bisherige Slogan der Stadt „Freilassing bewegt“ integriert wird. Zudem gilt es zu klären, welche Kommunikationsmedien langfristig für die überregionale Außendarstellung eingesetzt werden sollen, da diese bereits in das Gestaltungskonzept einbezogen werden müssen.

Eine grundlegende Anforderung bei der Erarbeitung eines entsprechenden Inhalts- und Gestaltungskonzeptes liegt in der Beteiligung der örtlichen Wirtschaft bzw. überregional tätiger Unternehmen. Dies ist nicht nur selbstverständlich im Rahmen einer kooperativen Standortentwicklung, sondern auch für die inhaltliche Darstellung des Wirtschaftsstandortes Freilassing und der Standortqualität der Stadt Freilassing im grenzüberschreitenden Kontext wesentlich.

Mit Vorliegen eines Gestaltungskonzeptes, das die Inhalte der Positionierung abdeckt, gilt es, die vorhandenen Kommunikationsmedien und Veröffentlichungen der Stadt - Homepage, Flyer, Stadtjournal - entsprechend anzupassen.

**Wie**

Eine Außendarstellung der Stadt Freilassing mit Bezug zur Stellung in der Stadt- und Europaregion Salzburg erfordert folgende Arbeitsschritte:

- Definition der Zuständigkeit für die Außendarstellung und Abstimmung mit dem WiFo zum Teilnehmerkreis und zum Verfahren.
- Klärung der Zielgruppen und Medien.
- Auswahl eines Dienstleisters (Agentur, Grafikbüro).
- Geordnete CI-/CD-Linie.
  - Geschäftsausstattung (Briefpapier, Visitenkarten, Anzeigen),
  - Printmedien (Einladungen, Flyer, Broschüren, Stadtjournal und Plakate),
  - Internetauftritt,
  - ergänzende Werbe- und Kommunikationsmittel,
  - Merchandising-Artikel mit Bezug zur Stadt für Unternehmen.
- Überarbeitung Internetauftritt.
- Überarbeitung Stadtjournal.

#### 2.4.4.2 Leitprojekt 14: Freilassing - Schlafstadt für Salzburg

**Warum**

Die Außendarstellung der Stadt Freilassing im Bereich Tourismus umfasst derzeit einerseits die Darstellung als Besuchspunkt (Thema Freizeit) und andererseits wird auf die vermeintliche Eignung als Urlaubsort hingewiesen (Thema Tourismus). Die Stadt Freilassing wird hierbei über das Portal Berchtesgadener Land Tourismus (BGLT) dargestellt. Weder die Positionierung als Standort für einen abwechslungsreichen Urlaub noch die Einbindung in die Produkt bzw. Vermarktungslinien der BGLT entsprechen aber der angestrebten Positionierung der Stadt Freilassing als Wirtschaftsstandort und auch nicht ihrer „touristischen“ Wettbewerbsposition innerhalb der Kernregion bzw. Stadt- und Europaregion Salzburg. Die wesentliche Standortqualität der Stadt Freilassing, ihre Nähe zur Stadt Salzburg zusammen mit einer hervorragenden Erreichbarkeit, die durch einen S-Bahn Anschluss weiter verbessert wird, finden keine hervorgehobene Berücksichtigung in

der Außendarstellung. Dabei stellen die Segmente Städte-tourismus Stadt Salzburg sowie Geschäftsreisen (Messe und Stadt Salzburg) die beiden Segmente da, für die der Standort Freilassing im Bereich Tourismus komparative Standortvorteile besitzt. Beide Segmente lassen sich auch mit der Positionierung der Stadt Freilassing als Nebenzentrum in der Kernregion Salzburg verbinden. Nachdem die BGLT letztlich mit Blick auf die Destination Berchtesgadener Land andere touristische Segmente bedient, für die der Standort Freilassing weder geeignet ist noch Entwicklungspotenzial besitzt, ist eine eigene Positionierung und Außendarstellung als Übernachtungsstandort für Reisende mit dem Ziel Salzburg erforderlich. Diese Anforderung wird unter dem Leitprojekt „Freilassing – Schlafstadt“ für Salzburg aufgegriffen.

**Was**

Bei einer Neuordnung der Außendarstellung der Stadt Freilassing im Bereich Freizeit und Tourismus existieren zwei Anforderungen. Zum einen ist es erforderlich, sich bei der Darstellung des bestehenden Angebotes auf die Segmente (örtlicher) Geschäftsreiseverkehr und Naherholung (Funktion der Stadt Freilassing als Ausflugsziel) zu konzentrieren. Eine zweite Anforderung liegt darin, die Segmente mit Entwicklungspotenzial anzusprechen. Hierfür gilt es die Stadt Freilassing als Übernachtungsstandort im Salzburg-Tourismus zu positionieren. Dies erfordert eine Aufnahme der entsprechenden Werbelinie (Arbeitstitel: „Freilassing – Schlafstadt für Salzburg“) in die Außendarstellung und die Kommunikationsmedien der Stadt Freilassing. Gleichzeitig gilt es zu prüfen, ob und ggf. bei welchen übergeordneten Organisationen die Stadt Freilassing mit dieser Werbelinie aufgenommen werden kann. Schließlich können auch eigene Werbemaßnahmen durchgeführt werden, die auch ein Erreichbarkeitsmarketing bezogen auf die Salzburger Frequenz- und Zielpunkte (Bahnhof, Flughafen, Messe, ...) beinhalten.

**Wie**

Marketingmaßnahmen zum Thema „Freilassing – Schlafstadt für Salzburg“ sollten eingebunden sein in eine auf die Stärken der Stadt Freilassing fokussierte Außendarstellung und Zielgruppenansprache im Tourismus. Dementsprechend sind folgende Umsetzungsschritte erforderlich:

- Definition der Zuständigkeit für die touristische Außendarstellung und Abstimmung mit dem WiFo zum Teilnehmerkreis und zum Verfahren.

- Klärung des Beratungs- und Unterstützungsbedarfs.
- Festlegung der Zielgruppen und Segmente für eine profilierte Außendarstellung.
- Ausarbeitung einer Marketingkonzeption für den Bereich „Tourismus“ mit Ansprache der Funktion als „Schlafstadt für Salzburg“.
- Überarbeitung der Kommunikationsmedien (Homepage der Stadt Freilassing, Infomaterial, ...).
- ergänzende Maßnahmen
  - Erreichbarkeitsmarketing nach innen und außen,
  - Ggf. Werbung an Salzburger Frequenzpunkten (Hauptbahnhof, Messe),
  - Hotelroute.

#### 2.4.4.3 Leitprojekt 15: Einkaufsstandort Freilassing - Standortgunst

##### Warum

Die Stadt Salzburg weist aufgrund ihrer Größe bzw. ihrer Einwohnerzahl in vielen Bereichen wie beispielsweise Einzelhandel, Gastronomie, Tourismus oder Kultur ein sehr umfangreiches Angebot auf. Aufgrund der räumlichen Nähe übt dieses Angebot der Stadt Salzburg eine sehr starke Anziehungskraft auf die Stadt Freilassing bzw. das Nachfragevolumen der Freilassinger Bevölkerung aus. Sofern kein entgegengesetzt wirkender Preisgradient vorhanden ist, kommt es allein aufgrund des größeren Angebotsvolumens zu überproportional hohen Kaufkraftabflüssen aus Freilassing nach Salzburg und einer geringeren Tragfähigkeit entsprechender Angebote in der Stadt Freilassing. Liegt nun allerdings ein Preisgradient zu Gunsten der Stadt Freilassing vor, wie dies insbesondere im Bereich des Lebensmitteleinzelhandels oder bei Drogeriewaren der Fall ist, bietet sich der Stadt Freilassing die Möglichkeit, Teile des Nachfragevolumens der Stadt Salzburg an sich zu binden und auf dieser Grundlage eine innenstadtbezogene Entwicklung zu forcieren.

Vor diesem Hintergrund ist es Ziel der Stadt Freilassing, die Nachfrage aus Salzburg für die Innenstadtentwicklung in Freilassing zu nutzen. Dies setzt voraus, dass die Freilassinger Innenstadt einen attraktiven Besatz in den Sortimenten aufweist, für die ein Preisvorteil in Freilassing besteht. Weitere Voraussetzung ist, dass im Freilassinger Stadtgebiet kein Angebotsstandort entwickelt wird, der günstiger zum Nachfrageschwerpunkt in Salzburg liegt

als die Freilassinger Innenstadt. Neben dieser strategisch auf die Innenstadtentwicklung abgestimmten Angebotsentwicklung gilt es den Standortvorteil der Stadt Freilassing auch nach außen darzustellen, um so Frequenz und Nachfrage aus Salzburg für die Freilassinger Innenstadt zu generieren. Hierzu dient das Leitprojekt mit dem Arbeitstitel „Standortgunst“

##### Was

Im Zusammenhang mit der Positionierung der Stadt Freilassing in der Kernregion Salzburg bzw. in der Stadt- und Europaregion Salzburg gilt es die Funktion und Vorteilhaftigkeit der Stadt Freilassing als Einkaufsstandort darzustellen.

Bezogen auf das bayerische Umland ist dabei die Zentralität als Mittelzentrum und die Ausstattung im Bereich der Sortimente des kurzfristigen Bedarfs herauszustellen. Eine Komponente, die bisher noch nicht berücksichtigt wird, ist die gezielte Ansprache der Salzburger Bevölkerung bzw. der Bevölkerung im Großraum Salzburg auf österreichischer Seite über eine eigene Werbelinie. Ziel ist es, den Preisvorteil ins Zentrum der Außendarstellung zu rücken und vor diesem Hintergrund die Stadt Freilassing als Ganzes darzustellen sowie speziell die Freilassinger Innenstadt. Hierfür dient das Projekt mit dem Arbeitstitel „Freilassing – Standortgunst“.

##### Wie

Marketingmaßnahmen zum Thema „Freilassing – Standortgunst“ sollten eingebunden sein in eine Gesamtstrategie der einzelhandelsbezogenen Außendarstellung und speziell auf die Innenstadtentwicklung abgestimmt sein. Dementsprechend sind folgende Umsetzungsschritte erforderlich:

- Definition der Zuständigkeit für die einzelhandelsbezogene Außendarstellung und Abstimmung mit dem WiFo zum Teilnehmerkreis und Verfahren.
- Klärung des Beratungs- und Unterstützungsbedarfs.
- Festlegung der Zielgruppen und Segmente für eine profilierte Außendarstellung.
- Ausarbeitung einer Marketingkonzeption für den Bereich „Einzelhandel und Innenstadt“ mit Ansprache der Zielgruppe der Bevölkerung aus der/dem Stadt/Großraum Salzburg unter dem Arbeitstitel „Standortgunst“.

- Überarbeitung der Kommunikationsmedien zur Implementierung der Werbelinie (Homepage der Stadt Freilassing, Infomaterial, ...).
- ergänzende Maßnahmen
  - Erreichbarkeitsmarketing für die Innenstadt,
  - Ggf. Werbung an Salzburger Frequenzpunkten (Hauptbahnhof, Buslinien, S-Bahn).

#### 2.4.4.4 Leitprojekt 16: Wohnstandort Freilassing - Lebensqualität

##### Warum

Die Weiterentwicklung des Freizeitangebotes der Stadt Freilassing als Bestandteil der Weiterentwicklung der weichen Standortfaktoren wurde im Rahmen des Handlungsfeldes „Standortentwicklung und Standortprofilierung“ bereits angesprochen. Im Zuge dieser Produktentwicklung ist darauf aufbauend auch eine entsprechend zielgerichtete Außendarstellung unter dem Arbeitstitel „Lebensqualität“ als dazugehörige Komponente im Feld der Kommunikationspolitik erforderlich. Dabei geht es in erster Linie darum, die Wohnstandortqualität der Stadt Freilassing insgesamt anzusprechen und innerhalb dieser Kategorie explizit das Freizeit- und Naherholungsangebot darzustellen.

##### Was

Die Anforderungen in der Außendarstellung liegen zum einen darin, das Freilassing Angebot bewusst zusammen mit überörtlichen Attraktionen nach Themen gegliedert darzustellen. Basisthemen der Stadt Freilassing sind hierbei

- Veranstaltungszentrum Lokwelt
- Stadt an der Saalach
- Freilassing per Rad

Zum anderen gilt es die vorhandenen Angebote gebündelt nach Zielgruppen darzustellen. Entsprechende übergeordnete Kategorien wären beispielsweise:

- Freilassing und Umgebung für Familien
- Freilassing und Umgebung für Kinder

##### Wie

Marketingmaßnahmen zum Thema „Leben in Freilassing“ sollten eingebunden sein in eine Gesamtstrategie der Vermarktung als Wohnstandort. Dementsprechend sind folgende Umsetzungsschritte erforderlich:

- Definition der Zuständigkeit für die Außendarstellung zum Wohnstandort Freilassing und Abstimmung mit dem WiFo zum Teilnehmerkreis, dem Verfahren und den Anforderungen.
- Klärung des Beratungs- und Unterstützungsbedarfs.
- Festlegung der Kategorien und Zielgruppen für eine profilierte Außendarstellung zum Leitthema „Leben in Freilassing“.
- Potenzialermittlung (örtlich und überörtlich) nach Themen und Zielgruppen.
- Ausarbeitung einer Marketingkonzeption
- Überarbeitung der Kommunikationsmedien und Implementierung der Werbelinie „Leben in Freilassing“ (Homepage der Stadt Freilassing, Infomaterial, ...).

#### 2.4.4.5 Leitprojekt 17: Wirtschaftsstandort Freilassing - BusinessArea

##### Warum

Ergänzend zur Positionierung als Wirtschaftsstandort für verarbeitendes Gewerbe gilt es diese Ausrichtung bzw. thematische Weiterführung der Standortentwicklung der Stadt Freilassing auch entsprechend nach außen darzustellen. Zielgruppen sind dabei sowohl die örtlichen Bürger und Unternehmen als auch Unternehmen, Beschäftigte und Kunden von außerhalb. Gerade bezüglich der eigenen Bürger/innen ist eine Imagebildung zum Wirtschaftsstandort Freilassing wesentlich, um aus diesem Selbstbild heraus den wirtschaftsbezogenen Handlungsbedarf für die Bürger/innen nachvollziehbar zu machen bzw. ein positives Klima und Verständnis für wirtschaftsbezogene Maßnahmen und Projekte der Standortentwicklung und -profilierung bereits im Vorfeld zu schaffen und zu pflegen. In Verbindung mit der Vermittlung eines hochwertigen und modernen Bildes zum Wirtschaftsstandort Freilassing wurde als Arbeitstitel die Werbelinie „BusinessArea“ gewählt.

## Was

Im bisherigen Außenauftritt der Stadt Freilassing ist das Thema „Wirtschaftsstandort“ nur stellenweise präsent und sehr allgemein gehalten. Für eine umfassende und dauerhafte Präsenz des Themas innerhalb der Stadt Freilassing und eine Ansprache der unterschiedlichen Zielgruppen sind folgende Teilprojekte zielführend:

- **Teilprojekt 17a: Kommunikation „Business Area“**  
Bündelung der Außendarstellung zum Wirtschaftsstandort Freilassing unter einer Werbelinie (Arbeitstitel BusinessArea) und umfassende Kommunikation.
  - Kommunikation auf (eigenen) Veranstaltungen.
  - Implementierung in alle eigenen Kommunikationskanäle und Kommunikationsmedien (Anzeigen, Serie im Stadtmagazin, Plakatwerbung an Frequenzpunkten – ggf. auch in der Stadt Salzburg).
- **Teilprojekt 17b: Veranstaltung „Business Area“**  
Durchführung einer überörtlich wahrnehmbaren, wirtschaftsbezogenen Veranstaltung die in die Werbelinie (Arbeitstitel BusinessArea) eingegliedert ist.
  - z.B. Freilassinger Firmensommer
  - **Teilprojekt 17c: Infodienst „Business Area“**  
Zusammenstellung von Informationen zu aktuellen (auch unternehmensbezogenen) Themen, Leistungen oder Aktivitäten am Wirtschaftsstandort Freilassing oder mit Bezug zum Wirtschaftsstandort Freilassing und periodische Veröffentlichung über ein Kommunikationsmedium das in die Werbelinie (Arbeitstitel BusinessArea) eingebunden ist.
  - z.B. Newsletter
- **Teilprojekt 17d: Themenzentriertes Informationsangebot „BusinessArea“**  
Ausweitung der Printmedien und des Informationsangebotes auf der Homepage speziell zum Thema Wirtschaftsstandort Freilassing unter der Werbelinie (Arbeitstitel) BusinessArea.
  - Standortbroschüre „Business Area“ (Wirtschaftsstandort Freilassing)
  - Infobroschüre Gründung-Ansiedlung-Verlagerung
  - Imagebroschüre „Wohnstandort Freilassing“ (Zielgruppe zuziehende Arbeitnehmer).
- **Teilprojekt 17e: Handwerk im „BusinessArea“**  
Einbindung der Außendarstellung zum Handwerks

in die Werbelinie (Arbeitstitel BusinessArea) für eine gebündelte Außendarstellung

- Kampagne: „handgemacht“ bzw. ggf. „hand crafted“

## Wie

Die Neupositionierung einer Außendarstellung zum Thema Wirtschaftsstandort Freilassing unter dem Arbeitstitel „BusinessArea“ erfordert während der Konzeptionsphase eine intensive Einbindung der örtlichen Akteure (WiFo und Stadt) sowie der imageprägenden Unternehmen. Hierfür ist eine eigenständige Organisationsstruktur (Arbeitsgruppe) vorzusehen, um den erforderlichen Informationsfluss im Rahmen einer gemeinsamen Projektentwicklung sicherzustellen. Dementsprechend sind folgende einleitende Umsetzungsschritte erforderlich:

- Definition der Zuständigkeit auf Seiten der Stadt Freilassing für die Außendarstellung zum Thema Wirtschaftsstandort Freilassing (Arbeitstitel „BusinessArea“) und Abstimmung mit dem WiFo zum Teilnehmerkreis und dem Verfahren.
- Klärung des Beratungs- und Unterstützungsbedarfs.
- Projektbezogene Definition der Zielsetzung und Aufgabenstellung.
  - Ermittlung Betroffene/Beteiligte,
  - Ressourcen.
- Ausschreibung und Auswahl eines Dienstleisters.
- Beauftragung, Umsetzung und Implementierung.

### 2.4.4.6 Leitprojekt 18: Standortmarketing Freilassinger Innenstadt

#### Warum

Ergänzend zum Leitprojekt 8 (Standortentwicklung Freilassinger Innenstadt) gilt es auch im Handlungsfeld Image und Marketing den Standort Innenstadt anhand einer separaten Rubrik in der Außendarstellung der Stadt Freilassing zu positionieren. Derzeit ist die Innenstadt weder als besondere Örtlichkeit noch im Sinne eines Produktes dargestellt. Der Außenauftritt der Stadt Freilassing stellt vielmehr die innenstadtbezogene Aktivität „Einkaufen“ weitgehend singulär dar. Ziel ist aber zum einen eine tatsächlich multifunktionale Darstellung der Innenstadt, die

den Gesamtstandort Innenstadt in seinen unterschiedlichen Funktionen als

- Einzelhandels- und Gastronomiestandort,
- Standort von Verwaltung und Dienstleistung sowie als
- Veranstaltungsort und Treffpunkt

darstellt und auch als Versorgungszentrum sowie als Treffpunkt und Veranstaltungszentrum etabliert. Diese Form der Vermarktung der Innenstadt als Standortverbund setzt eine gemeinsame Angebots- und Produktentwicklung der Innenstadtakteure voraus.

### Was

Die Revitalisierung der Innenstadt und ihre Positionierung als Versorgungszentrum sowie ihre Etablierung als Treffpunkt und Veranstaltungszentrum erfordert eine Kooperation und gemeinsame Angebotsentwicklung der Innenstadtakteure. Dementsprechend ist ein erstes Teilprojekt, das grundlegend für das Marketing als Standortverbund ist, die Einrichtung einer branchenübergreifenden Organisationsform ggf. in Form einer Arbeitsgruppe, die sich der Vermarktung des gesamten Standortes annimmt und eine entsprechende Produktentwicklung betreibt. Innerhalb dieser Organisationsform gilt es zu klären, welche der derzeit vorgeschlagenen Produktlinien zur Innenstadt bedient werden sollen. Hierfür ist jeweils eine entsprechende Potenzialermittlung und darauf aufbauend eine entsprechende Angebotsgestaltung vorzunehmen. Die Kommunikation des Angebotes (Print und Web) erfolgt dann gebündelt nach Produktlinien bzw. Werbelinien. Beispielhaft sind:

- „Innenstadt rund um die Uhr“  
Zeitraumbezogene Darstellung des Innenstadtangebotes, ggf. differenziert nach Altersgruppen (Schwerpunkt Gastronomie).
  - Angebotsbaustein Tag,
  - Angebotsbaustein Mittag,
  - Angebotsbaustein Nacht.
- „Freiluft Einkaufszentrum FuZo“  
Umfassende Darstellung der Handelsfunktion der Innenstadt (Gesamtstandort) mit Kopplungsoptionen zu anderen Bereichen.
- „Marktplatz FuZo - regional & direkt“  
Bündelung von Informationen zur Marktfunktion sowie

zur Herkunft der Produkte (Erkennbarkeit regionaler Produkte erhöhen).

- „meet & move“ / „meet Fu & move Zo“  
Bündelung der Information und Außendarstellung zur Innenstadt als Treffpunkt und Veranstaltungsort (innenstadtbezogener Veranstaltungskalender „Sommer/Winter in der FuZo“).

### Wie

Das Leitprojekt „Standortmarketing Freilassing Innenstadt“ erfordert zunächst den Aufbau einer Organisationsstruktur als Grundlage für die Produktentwicklung und Vermarktung. Dementsprechend sind folgende einleitende Umsetzungsschritte erforderlich:

- Definition der Zuständigkeit auf Seiten der Stadt Freilassing für das Thema „Standortmarketing Freilassing Innenstadt“.
- Abstimmung mit dem WiFo zum Teilnehmerkreis und einer geeigneten Organisationsform.
  - Ermittlung Betroffene/Beteiligte,
  - Ressourcen.
- Klärung des Beratungs- und Unterstützungsbedarfs.
- Potenzialermittlung und Angebotsgestaltung nach Produktlinien.
- Konzept und Gestaltung der Werbelinien.
- Implementierung der entsprechenden Werbelinien in den Außenauftritt der Stadt Freilassing (Web und Print).

#### 2.4.4.7 Leitprojekt 19: Freilassing - „Stadt der Eisenbahn“

### Warum

Nicht nur die Stadtgeschichte der Stadt Freilassing ist eng mit der Eisenbahn verknüpft, sondern auch das Selbstverständnis und die Außendarstellung werden durch das Motto „Freilassing – Stadt der Eisenbahn“ geprägt. Bisher ist das Thema in der Außendarstellung stark auf die Lokwelt konzentriert, aus der heraus es auch entstanden ist. Dieses Thema besitzt aber deutlich mehr Potenzial und kann als übergeordnetes, gesamtstädtisches Thema genutzt

werden, das authentisch ist und identitätsstiftend nach innen und außen wirkt.

### Was

Ziel ist es, das Thema „Stadt der Eisenbahn“ zum Kern des Stadtportraits der Stadt Freilassing zu machen. Dies erfordert nicht nur eine Integration des Themas in die Außendarstellung der Stadt (Printmedien, Webauftritt), sondern auch eine Präsenz des Themas im öffentlichen Raum und im Außenauftritt der unterschiedlichen Akteure am Standort Freilassing.

Für die Integration des Themas in den Außenauftritt der Stadt Freilassing ist die Darstellung der unterschiedlichen Produktschienen der Lokwelt bereits beispielgebend. Die Produkt- bzw. Werbelinien

- Faszination Bahn,
- Kultur auf dem richtigen Gleis sowie
- Kinderwelt - mit allen Sinnen erfahren

lassen sich auf die Entwicklung und Außendarstellung des Gesamtangebotes der Stadt Freilassing übertragen.

Die Präsenz des Themas innerhalb der Stadt (Sichtbarkeit/Wahrnehmbarkeit) lässt sich an einer Vielzahl von Stellen/Objekten oder Veranstaltungen (Lokwelt-Event) und für eine Vielzahl von Werbelinien (siehe oben) herstellen. Darüber hinaus sollte das Thema aber auch durch alle übrigen Akteure aus der Stadt Freilassing genutzt werden. Hierzu zählen die Schulen ebenso wie die Unternehmen. Gerade bei den Merchandising Produkten der Unternehmen bietet das Thema „Stadt der Eisenbahn“ einen allgemein nutzbaren, standortbezogenen Ansatzpunkt (z.B. USB-Stick in Form einer Lokomotive, ... ).

### Wie

Die Implementierung des Themas „Stadt der Eisenbahn“ in die Außendarstellung und ins Stadtbild der Stadt Freilassing sowie ein Aufgreifen dieses Bildes durch weitere Akteure setzt eine entsprechende Initiative der Stadt Freilassing voraus. Umsetzungsschritte sind:

- Definition der Zuständigkeit auf Seiten der Stadt Freilassing für das Thema „Stadt der Eisenbahn“.

- Abstimmung mit dem WiFo.
- Potenzialermittlung (Orte, Objekte und Akteure) sowie Bestimmung der Präferenzen.
- ggf. Konzept und Gestaltung.
- Implementierung
  - Aktualisierung Außenauftritt der Stadt Freilassing (Web und Print),
  - dauerhafte Thematisierung.

### 2.4.4.8 Leitprojekt 20: Kommunikation im öffentlichen Raum

#### Warum

Der öffentliche Raum bietet für die Kommunikation der für die Stadt Freilassing relevanten Themen großes Potenzial. Dieses Potenzial, das sich aus einer Verwendung des öffentlichen Raumes als Kommunikationskanal für die städtischen Leitthemen sowie zur Darstellung aktueller/ dauerhafter Besuchsansätze ergibt, wird bisher nicht aktiv genutzt. Speziell die Zufahrten in die Stadt Freilassing wie auch die Durchfahrtsstrecken (B20) vermitteln keinen positiven (modern, urban, offen) Ersteindruck und geben auch keinen Hinweis auf die authentischen Themen oder Attraktionen der Stadt Freilassing bzw. auf die damit verbundenen Aktivitäten. Gleiches gilt für die auch von auswärtiger Bevölkerung stärker frequentierten Standorte in der Stadt Freilassing (Globus, Bahnhof, Badylon, Freibad). Gerade die besondere Lage der Stadt Freilassing an der Grenze zur Stadt Salzburg mit der B20 und der Salzburger Straße als stark frequentierte Verkehrswege bietet ein hohes Potenzial für eine gezielte Ansprache der Salzburger Bevölkerung und damit einer für die Stadt Freilassing wesentlichen Nachfragegruppe. Darüber hinaus wird Freilassing erst durch eine entsprechende Präsenz an der B20 für den vorbeifließenden Verkehr wahrnehmbar und auch der für den Gesamteindruck zu einer Stadt ganz wesentliche Ersteindruck entsteht aus dem Bild, das die wesentlichen Zufahrten in die Stadt vermitteln.

#### Was

Ziel des Projektes ist die dauerhafte Präsenz der Leitthemen der Stadt Freilassing sowie eine Darstellung aktueller Besuchsansätze an den Stadteingängen, den städtischen Frequenzpunkten sowie den stark frequentierten Tangenten. Teilprojekte für eine (nach einem einheitlichen Gestal-

tungskonzept) Nutzung des öffentlichen Raumes als Kommunikationskanal sind

- **Teilprojekt 20a: Stadteingänge**  
Aufwertung der Stadteingänge von Empfangspunkten zu gestalteten Informationsstellen.
- **Teilprojekt 20b: Salzburger Straße**  
Nutzung der Salzburger Straße (von der Landesgrenze bis zur B20) zur Kommunikation der Leitthemen und Besuchsanlässe insbesondere für die Zielgruppe der Salzburger Bevölkerung.
- **Teilprojekt 20c: B304**  
Nutzung des Globus-Standortes zur Kommunikation der Leitthemen und Besuchsanlässe insbesondere für die Zielgruppe der Salzburger Bevölkerung.
- **Teilprojekt 20d: B20**  
Präsentation der Leitthemen und Besuchsanlässe der Stadt Freilassing an der B20.
- **Teilprojekt 20e: Plakatierung**  
Gestaltung der Plakatierungsbereiche und -infrastruktur, Ordnung und Koordination der Plakatierung.

## Wie

Die Durchführung von Teilprojekten des Leitprojektes „Kommunikation im öffentlichen Raum“ setzt eine entsprechende Initiative und Koordination durch die Stadt Freilassing voraus. Umsetzungsschritte sind:

- Definition der Zuständigkeit auf Seiten der Stadt Freilassing für das Thema „Kommunikation im öffentlichen Raum“.
- Abstimmung mit dem WiFo.
- Klärung des Beratungs- und Unterstützungsbedarfs.
- Festlegung des Verfahrens sowie der Beteiligten/Betroffenen.
- Potenzialermittlung und Standortfestlegung (Informationsstellen, Plakatierungsstellen).
- Inhaltliches Konzept und Gestaltungskonzept.
- Schrittweise Umsetzung.

## Wie

Die Durchführung von Teilprojekten des Leitprojektes „Kommunikation im öffentlichen Raum“ setzt eine entsprechende Initiative und Koordination durch die Stadt Freilassing voraus. Umsetzungsschritte sind:

- Definition der Zuständigkeit auf Seiten der Stadt Freilassing für das Thema „Kommunikation im öffentlichen Raum“.
- Abstimmung mit dem WiFo.
- Klärung des Beratungs- und Unterstützungsbedarfs.
- Festlegung des Verfahrens sowie der Beteiligten/Betroffenen.
- Potenzialermittlung und Standortfestlegung (Informationsstellen, Plakatierungsstellen).
- Inhaltliches Konzept und Gestaltungskonzept.
- Schrittweise Umsetzung.

## 2.5 Anhang: Sortimentsliste der Stadt Freilassing

Für die planungsrechtliche Steuerung der Einzelhandelsentwicklung ist eine konkret auf die Stadt Freilassing bezogene Sortimentsliste zur Unterscheidung von nahversorgungsrelevanten, zentrenrelevanten und nicht-zentrenrelevanten Sortimenten dargestellt.

Mit der Sortimentsliste ist eine einheitliche Vorgehensweise bei der Steuerung von Einzelhandelssortimenten am

jeweiligen Standorttyp gewährleistet, die dem Bestimmtheitsgrundsatz gerecht wird.

Die Realisierung des Standort- und Sortimentskonzeptes setzt die Wahrnehmung der kommunalen Planungshoheit zur räumlichen Lenkungs- und inhaltlichen Steuerungsfunktion durch die Kommune voraus.

<b>Nahrungs- und Genussmittel</b>	Back- und Konditoreiwaren	nahversorgungsrelevant
	Metzgerei- und Fleischereiwaren	nahversorgungsrelevant
	Obst und Gemüse	nahversorgungsrelevant
	Lebensmittel, Naturkost und Reformwaren	nahversorgungsrelevant
	alkoholfreie und alkoholische Getränke Spirituosen	nahversorgungsrelevant
<b>Gesundheits- und Körperpflege</b>	Drogeriewaren (Kosmetika, Körperpflege, Wach-, Putz- und Reinigungsmittel, etc.)	zentrenrelevant
	Parfümeriewaren	zentrenrelevant
	freiverkäufliche Apothekerwaren und Pharmazeutika	nahversorgungsrelevant
	Sanitätsbedarf (med. und orthopädische Artikel)	zentrenrelevant
<b>Schreibwaren, Papier, Bücher</b>	Zeitungen, Zeitschriften	nahversorgungsrelevant
	Papier, Bürobedarf, Schreibwaren	zentrenrelevant
	Büromaschinen, Organisation	zentrenrelevant
	Bücher	zentrenrelevant
<b>Bekleidung</b>	Damenoberbekleidung, Herrenoberbekleidung	zentrenrelevant
	Kinderbekleidung	zentrenrelevant
	Wäsche, Nachtwäsche, Miederwaren, Dessous	zentrenrelevant
	sonstige Bekleidung (Berufsbekleidung, Pelz- und Lederbekleidung, Motorradbekleidung etc.)	zentrenrelevant
	Handarbeitsbedarf, Kurzwaren, Meterware Stoffe, Wolle	zentrenrelevant
<b>Schuhe, Lederwaren</b>	Lederwaren, Taschen, Koffer, Regenschirme	zentrenrelevant
	Schuhe	zentrenrelevant

<b>Sportartikel, -geräte, Fahrräder, Camping</b>	Sportbekleidung, Bademoden	zentrenrelevant
	Sportschuhe	zentrenrelevant
	Fahrräder und Zubehör	zentrenrelevant
	Camping- und Outdoorartikel	zentrenrelevant
	Reiter- und Anglerbedarf	zentrenrelevant
	Sportgeräte	zentrenrelevant
	Sportgroßgeräte	nicht-zentrenrelevant
<b>Hausrat, Glas, Porzellan</b>	Geschenkartikel	zentrenrelevant
	Glas, Porzellan, Keramik	zentrenrelevant
	Haushaltswaren, Bestecke, Schneidwaren	zentrenrelevant
<b>Spielwaren, Hobby</b>	Spielwaren	zentrenrelevant
	Baby- und Kleinkindausstattung	zentrenrelevant
	Künstlerbedarf, Bastelbedarf, Bastelzubehör	zentrenrelevant
	Musikinstrumente und Zubehör	zentrenrelevant
	Jagdbedarf, Waffen, Pokale	zentrenrelevant
<b>Uhren und Schmuck</b>	Uhren	zentrenrelevant
	Schmuck	zentrenrelevant
<b>Elektroartikel und Leuchten</b>	Elektrogroßgeräte (weiße Ware: Kühl- und Gefrierschränke, Kochgeräte, Waschmaschinen, Wäschetrockner, Geschirrspülmaschinen, etc.)	zentrenrelevant
	Elektrokleingeräte (Toaster, Kaffeemaschinen, Rühr- und Mixgeräte, Staubsauger, Bügeleisen etc.)	zentrenrelevant
	Unterhaltungselektronik und Zubehör (Rundfunk-, Fernseh-, phonotechnische Geräte, Videokameras, Videorekorder, etc.)	zentrenrelevant
	Informationstechnik (Computer und Zubehör, Hardware, Software, etc.)	zentrenrelevant
	Telekommunikation und Zubehör	zentrenrelevant
	Bild- und Tonträger (Schallplatten, CDs, Video, etc.)	zentrenrelevant
	Leuchten	zentrenrelevant
<b>Foto, Optik, Akustik</b>	Foto	zentrenrelevant
	Optik, Augenoptik	zentrenrelevant
	Hörgeräte	zentrenrelevant
<b>Einrichtungsbedarf</b>	Wohnmöbel, Küchenmöbel, Büromöbel, Gartenmöbel, Küchen	nicht-zentrenrelevant
	Bilder, Bilderrahmen, Kunstgewerbe, Antiquitäten	zentrenrelevant
	Haus-, Bett- und Tischwäsche	zentrenrelevant
	Heimtextilien, Dekostoffe, Gardinen	zentrenrelevant
	Bettwaren, Matratzen	nicht-zentrenrelevant

Fortsetzung auf der nächsten Seite

<b>Bau- und Gartenmarktsortiment</b>	Bauelemente, Baustoffe	nicht-zentrenrelevant
	Türen, Fenster, Wintergärten	nicht-zentrenrelevant
	Rollläden, Markisen	nicht-zentrenrelevant
	Kamine, Kachelöfen	nicht-zentrenrelevant
	Bodenbeläge (Fliesen, Teppich, Auslegware, etc.)	nicht-zentrenrelevant
	Farben und Lacke, Tapeten	nicht-zentrenrelevant
	Maschinen und Werkzeuge	nicht-zentrenrelevant
	Eisen-, Metall-, Kunststoffwaren, Elektroinstallationsmaterial	nicht-zentrenrelevant
	Bad, Sanitär, Heizung, Klima	nicht-zentrenrelevant
	Kfz- und Motorrad-Zubehör	nicht-zentrenrelevant
	zoologischer Bedarf	zentrenrelevant
	Tiernahrung	nahversorgungsrelevant
	Holz	nicht-zentrenrelevant
	Blumen (Schnittblumen)	zentrenrelevant
	Pflanzen (Topf- und Freilandpflanzen), Sämereien,	nicht-zentrenrelevant
	Gartenartikel und Gartengeräte	nicht-zentrenrelevant
	Pflanzengefäße, Erde, Torf, Pflege- und Düngemittel, Gartenhäuser, Zäune, Teichbau	nicht-zentrenrelevant
	Sauna- und Schwimmbadanlagen	nicht-zentrenrelevant
<b>Kfz-Handel</b>	Kraftfahrzeuge, Reifen	nicht-zentrenrelevant

## Quellenverzeichnis

Nachfolgend sind die wesentlichen sekundärstatistischen Datenquellen und Unterlagen angegeben, die im Rahmen der Erarbeitung des Wirtschaftsentwicklungskonzeptes und der Wohnraumanalyse für die Stadt Freilassing Verwendung fanden:

Amt der Salzburger Landesregierung (Hrsg.) (2008): Wohnungsbedarf Land Salzburg & Teilräume 2009 – 2013, Ausblick 2028. Salzburg.

Statistik Austria (Hrsg) (2010: Kleinräumige Bevölkerungsprognose für Österreich 2010-2030 mit Ausblick bis 2050 („ÖROK-Prognosen“), Teil 1: Endbericht zur Bevölkerungsprognose. Wien.

Stadt Salzburg (Hrsg.) (2010): Salzburg in Zahlen 2/2010, Gebäude, Wohnungen und Grundstückspreise im Jahr 2009. (=Beiträge zur Stadtforschung), Salzburg.

Geschäftsstelle der österreichischen Raumordnungskonferenz (ÖREK) (2011): Österreichisches Raumentwicklungskonzept ÖREK 2011. Wien.

Amt der Salzburger Landesregierung (2011): Salzburger Raumordnungsbericht 2010. Salzburg.



## 3.0 ENERGIE

3.1 Energie- und CO <sub>2</sub> -Bilanz	146
3.1.1 Energiebilanz	147
3.1.2 CO <sub>2</sub> -Bilanz	149
3.2 Potenzialanalyse	151
3.2.1 Einsparpotenziale	151
3.2.2 Potenziale zur Nutzung erneuerbarer Energien	154
3.2.2.1 Sonne	154
3.2.2.2 Geothermie	155
3.2.2.3 Biomasse	156
3.2.2.4 Wind	157
3.2.2.5 Wasser	158
3.2.2.6 Klärgas und Klärschlamm	159
3.3 Szenarien	160
3.3.1 Szenario Wärme	160
3.3.2 Szenario Strom	161
3.3.2.1 Szenario Strom ohne Wind	161
3.3.2.2 Szenario Strom mit Wind	162
3.4 Leitbild und Ziele	163
3.5 Handlungsfelder und Maßnahmen	164
3.5.1 Handlungsfelder	164
3.5.2 Maßnahmen	166

### 3.1 Energie- und CO<sub>2</sub>-Bilanz

Die Stadt Freilassing hat sich zur Aufgabe gemacht, die Energieversorgung der Stadt nachhaltig zu gestalten. Ziel ist es, die zukünftige Energieversorgung zu bezahlbaren Preisen, ressourcenschonend und umweltverträglich zu gewährleisten und somit auch dem Klimaschutz Rechnung zu tragen. Um unter anderem die Energiewende in der Stadt voranzutreiben, wurde ein integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK) erarbeitet, aus dem Ausgangssituation, Ziele und Handlungsoptionen hervorgehen. Seit März des Jahres 2011 ist die B.A.U.M. Consult GmbH bei der Erstellung des integrierten Stadtentwicklungskonzepts für die Stadt Freilassing mit dem Bereich Energie betraut.

Die Erstellung des integrierten Stadtentwicklungskonzepts erfordert mehrere Schritte. Dazu gehört eine Bestandsaufnahme sowie eine fortschreibbare Energie- und CO<sub>2</sub>-Bilanz. Hierzu werden Grunddaten und Verbräuche der Sektoren öffentliche Verwaltung, Haushalte, und Wirtschaft aufgenommen sowie die Emissionen in den Sektoren bestimmt. Dabei wird auch auf den bestehenden Energiemix und den Anteil der erneuerbaren Energien eingegangen. Als nächstes werden die noch ungenutzten Potenziale zum Einsatz erneuerbarer Energien, zur Energieeinsparung und zur Steigerung der Energieeffizienz ermittelt. Daraus können Handlungsoptionen und Ziele für die Region abgeleitet werden. Um Handlungsoptionen zu verdeutlichen und damit einen Entwicklungspfad von der heutigen Energiesituation zu dem angestrebten künftigen Sollzustand aufzuzeigen, werden Szenarien für den Zeitraum bis zum Jahr 2030 erstellt.

In diesem Kapitel wird die Energie- und CO<sub>2</sub>-Bilanz der Stadt Freilassing dargestellt. Für die Bilanz werden zunächst die Energieverbräuche in den Sektoren Haushalte,

kommunale Gebäude und Wirtschaft für die Nutzungsarten Wärme und Strom analysiert. Folgend wird die aktuelle Situation der Energieerzeugung aus erneuerbaren Energiequellen beleuchtet.

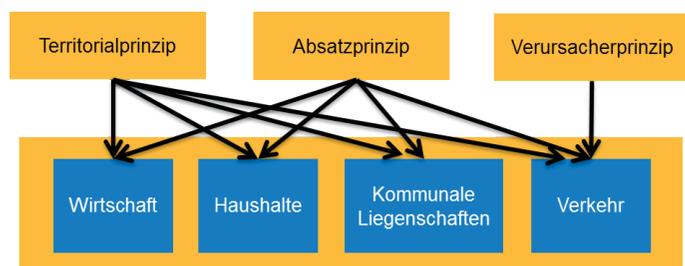


Abb. 1: Bilanzierungsprinzipien der angewandten Methode (ECORegion, 2010)

### 3.1.1 Energiebilanz

#### Methodik und Datengrundlage

Für die Erstellung der Energie- und CO<sub>2</sub>-Bilanz wird die internetbasierte Software ECORegionsmart DE verwendet. Diese Software wird vom Europäischen Klima-Bündnis<sup>1</sup>, dem European Energy Award<sup>2</sup> und dem Konvent der Bürgermeister (Covenant of Mayors<sup>3</sup>) empfohlen. Entwickelt wurde sie unter Berücksichtigung der neuesten international etablierten Standards und Methoden sowie der aktuellen Umweltdaten von der Züricher Firma ECOSPEED AG<sup>4</sup>.

In einem ersten Schritt werden für die Energie- und CO<sub>2</sub>-Bilanzierungen bundesweite Durchschnittswerte herangezogen und nach dem Territorialprinzip (siehe Abbildung 1) auf die jeweilige Region heruntergebrochen. Die Einwohnerzahlen, die Beschäftigtenzahlen und die Zahl der

1 Das Europäische Klima-Bündnis ist ein Netzwerk von mehr als 1.600 Städten, Gemeinden und Landkreisen in 18 Europäischen Ländern, die sich verpflichtet haben, das Weltklima zu schützen. Bundesländer, Verbände und andere Organisationen wirken als assoziierte Mitglieder mit. Auch der Landkreis Neu-Ulm ist Mitglied im Klimabündnis. Siehe <http://www.klimabuendnis.org>.

2 Der European Energy Award® (eea®) ist ein Programm für eine umsetzungsorientierte Energie- und Klimaschutzpolitik in Städten, Gemeinden und Landkreisen. Der eea® ist ein Qualitätsmanagementsystem und Zertifizierungsverfahren mit dem die Energie- und Klimaschutzaktivitäten der Kommune erfasst, bewertet, geplant, gesteuert und regelmäßig überprüft werden können. Siehe <http://www.european-energy-award.de>.

3 Der Konvent der Bürgermeister ist eine offizielle europäische Bewegung, im Rahmen derer sich die beteiligten Städte freiwillig zur Steigerung der Energieeffizienz und Nutzung nachhaltiger Energiequellen verpflichten. Selbst auferlegtes Ziel der Unterzeichner des Konvents ist es, die energiepolitischen Vorgaben der Europäischen Union zur Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen um 20 % bis zum Jahr 2020 zu übertreffen. Siehe [http://www.konventderbuergermeister.eu/index\\_de.html](http://www.konventderbuergermeister.eu/index_de.html).

4 Siehe <http://www.ecospeed.ch>

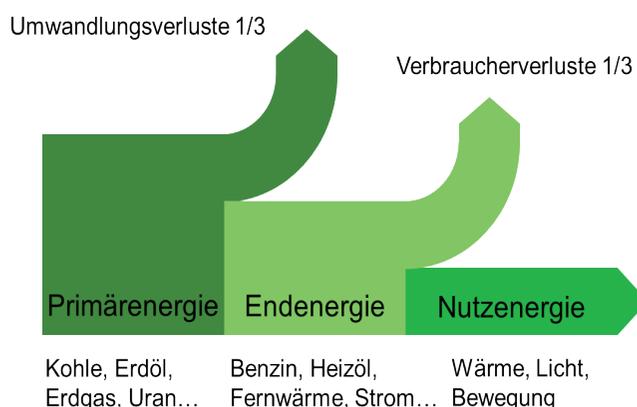


Abb. 2: Energiearten und -verluste bei der Erzeugung (Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland. Fachgruppe Bauen und Wohnen. 2012)

zugelassenen Fahrzeuge bilden die wichtigsten Eingangsgrößen für die Ermittlung des Energieverbrauchs nach dem Territorialprinzip. Die Bilanzierungsmethode nach ECORegionsmart DE kombiniert das Territorialprinzip mit der Möglichkeit, regionale Daten je nach Verfügbarkeit im Verursacher- und Absatzprinzip zu ergänzen (siehe Abbildung 1). In einem zweiten Schritt werden demnach regionale Daten eingepflegt.

Durch die Verwendung von ECORegion können die Ergebnisse der Stadt Freilassing mit anderen Städten und Gemeinden, deren Bilanz ebenfalls mit diesem Werkzeug erstellt wurde, verglichen werden. Die Vergleichbarkeit resultiert aus der vorgegebenen Struktur, den methodischen Vorgaben und der umfangreichen und aktuellen Datenbank für Energie-, Emissions- und anderen Umweltfaktoren, die im Programm hinterlegt sind und regelmäßig aktualisiert werden. ECORegion ermöglicht auch über mehrere Jahre hinweg einen transparenten Bilanzierungsprozess. Änderungen in den Datengrundlagen oder der Methodik können jederzeit nachvollzogen werden.

Die vorliegenden Bilanzierungen der Energieverbrauchs- werte geben den jeweiligen Energieverbrauch der Region als Endenergie an. Im Gegensatz zur Primärenergiebilanzierung erfasst die Endenergiebilanzierung den gesamten Energiekonsum nach Energieträgern beim Endverbraucher (vergleiche Abbildung 2). Verbrauchswerte gehen demnach ab Steckdose, Zapfsäule, Öltank, Gashahn, etc. in die Berechnung ein. Der Energieverbrauch der Bereitstellungskette (Herstellung und Vertrieb der Energie) wird dabei nicht berücksichtigt.

Die Bilanz im Bereich Verkehr erfasst den Energieverbrauch einheitlich für alle Verkehrsmittel und Verkehrsarten (auch für den ÖPNV und Güterverkehr) nach dem

Verursacherprinzip, d. h. es gehen alle Verbrauchswerte

der Bürgerinnen und Bürger sowie Unternehmen der Region in die Berechnung ein, auch wenn die zurückgelegten Wegstrecken außerhalb des Gebietes liegen. Die Anwendung des Verursacherprinzips wurde an dieser Stelle dem Territorialprinzip vorgezogen, da auch für die Emissionen außerhalb des Landkreises Bürgerinnen und Bürger als auch Unternehmen aus der Region verantwortlich sind. Zudem liegt für den Kfz-Verkehr keine umfassende kommunale Verkehrszählung vor, die Voraussetzung für die Anwendung des Territorialprinzips ist.

Bei Arbeitsaufnahme im Jahr 2011 lagen die aktuellsten vollständigen Daten für das Jahr 2010 vor. Die Einwohnerzahlen, die Beschäftigtenzahlen und die Zahl der zugelassenen Fahrzeuge bilden die wichtigsten Eingangsgrößen für die Ermittlung des Energieverbrauchs nach dem Territorialprinzip. Diese werden durch regionale Verbrauchsdaten (bezogen von örtlichen Energieversorgern und Verbrauchern) ergänzt.

### **Ergebnis**

Auf den Sektor Wirtschaft entfiel im Jahr 2010 33%, auf den Sektor Verkehr 38 % des Endenergieverbrauchs der Stadt Freilassing. Diese sind gefolgt vom Bereich Haushalte mit 27 %. Die öffentliche Hand hat einen Anteil von

zwei Prozent. Der absolute Endenergieverbrauch ist von 531 GWh/a im Jahr 1990 auf 560 GWh/a im Jahr 2010 um rund 5 % gestiegen (siehe Abbildung 3).

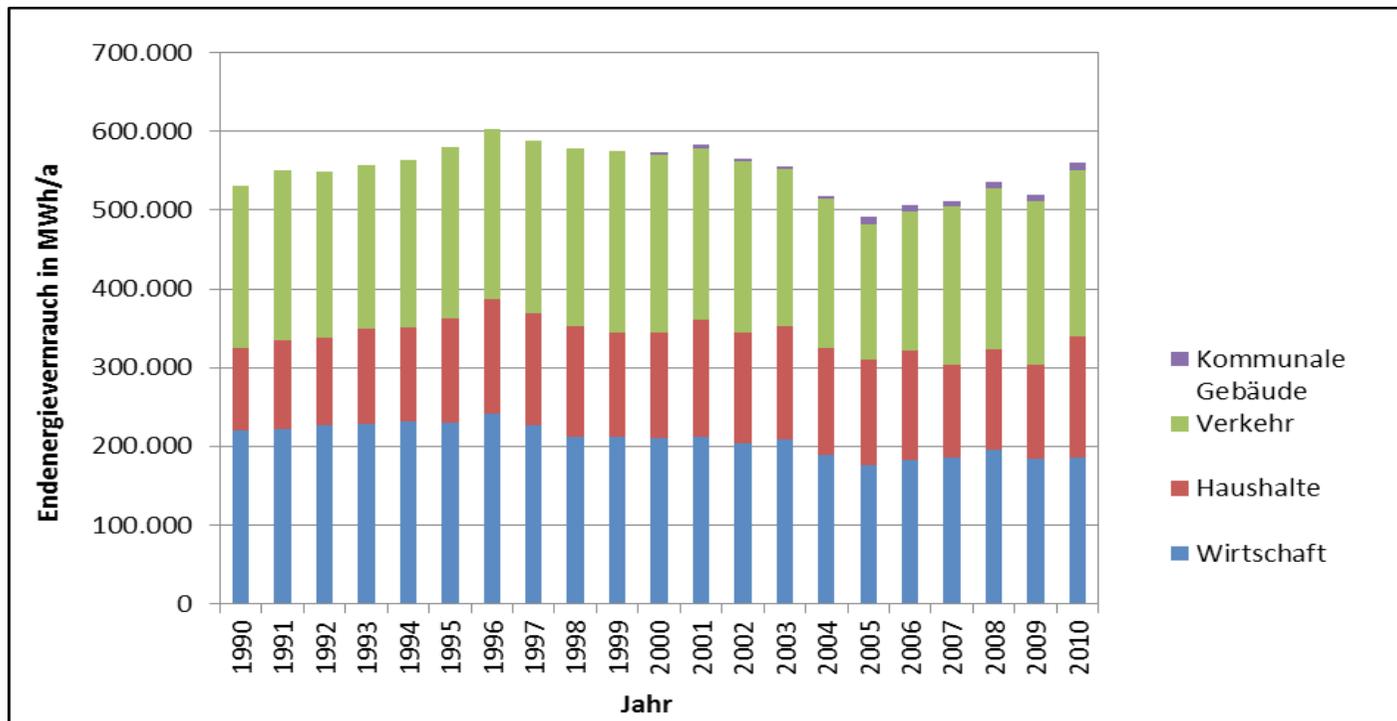


Abb. 3: Endenergieverbrauch nach Sektoren in Freilassing (1990 -2010), (ECORegion, 2012)  
(Verbrauchsdaten für die öffentliche Hand werden erst ab dem Jahr 2000 statistisch erfasst, zuvor wurden sie mit dem Bereich Wirtschaft zusammengefasst)

### 3.1.2 CO<sub>2</sub>-Bilanz

#### Methodik und Datengrundlage

Die CO<sub>2</sub>-Bilanz der Stadt Freilassing stellt die Emissionen des Treibhausgases Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>) für den Zeitraum von 1990 bis 2010 dar. 1990 ist das Bezugsjahr, an dem seit dem Kyoto-Protokoll die Entwicklung im Klimaschutz üblicherweise gemessen wird. Die CO<sub>2</sub>-Bilanz basiert auf dem Energieverbrauch der Bevölkerung, Betriebe, Fahrzeuge und kommunalen Liegenschaften der Region. Für die Erstellung der Bilanz wird die internetbasierte Software ECORegionsmart DE (siehe Erläuterungen zu Beginn dieses Kapitels) eingesetzt.

Nach dem Kyoto-Protokoll müssen die Industrieländer ihre Emissionen der sechs Treibhausgase Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>), Methan (CH<sub>4</sub>), Distickstoffoxid (N<sub>2</sub>O), wasserstoffhaltige Fluorkohlenwasserstoffe (HFKW), Perfluorkohlenwasserstoffe (PFKW) und Schwefelhexafluorid (SF<sub>6</sub>) bis 2012 um durchschnittlich 5,2 % reduzieren. Die einzelnen Treibhausgase tragen dabei in unterschiedlichem Maße zu dieser Entwicklung bei.

Im Jahr 2010 war die Freisetzung von Kohlendioxid mit einem Anteil von 87,4 % Hauptverursacher der Treibhausgasemissionen (Umweltbundesamt,

2012). Diese stammen größtenteils aus der stationären und mobilen Verbrennung fossiler Energieträger. In den meisten Bundesländern werden statt der gesamten Treibhausgasemissionen üblicherweise die energiebedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen erfasst, da diese in Deutschland den größten Teil der Treibhausgase ausmachen und damit repräsentativ für die Treibhausbilanzierung insgesamt sind.

Die vorliegende CO<sub>2</sub>-Bilanz basiert auf dem Primärenergieverbrauch der Stadt Freilassing. Entsprechende Aufwendungen fallen lokal, national und auch global an. Es gilt dabei in erster Linie das Territorialprinzip, d. h. die CO<sub>2</sub>-Emissionen werden aus den Primärenergieverbrauchswerten der einzelnen Energieträger berechnet, die innerhalb des Gebietes verbraucht werden. Für die CO<sub>2</sub>-Bilanzierung wurde dieser Methode der Vorzug gegeben, da – im Gegensatz zur Endenergie-Bilanzierung – der Energieträger Strom nicht als emissionsfrei eingeht. Im Gegensatz zur Endenergiebilanz berücksichtigt die Primärenergiebilanz auch die für die Erzeugung und Verteilung der Endenergie notwendigen Energieaufwendungen (siehe Abbildung 2). Eine Erhöhung des Anteils erneuerbarer Energien im Strom-Mix vermindert somit auch die berechneten CO<sub>2</sub>-Emissionen, da erneuerbare Energien weniger CO<sub>2</sub> emittieren als fossile Energieträger. Da auch die Emissionen in der Vorkette der Energieproduktion mit einbezogen werden, wird diese Methode als LCA-Metho-

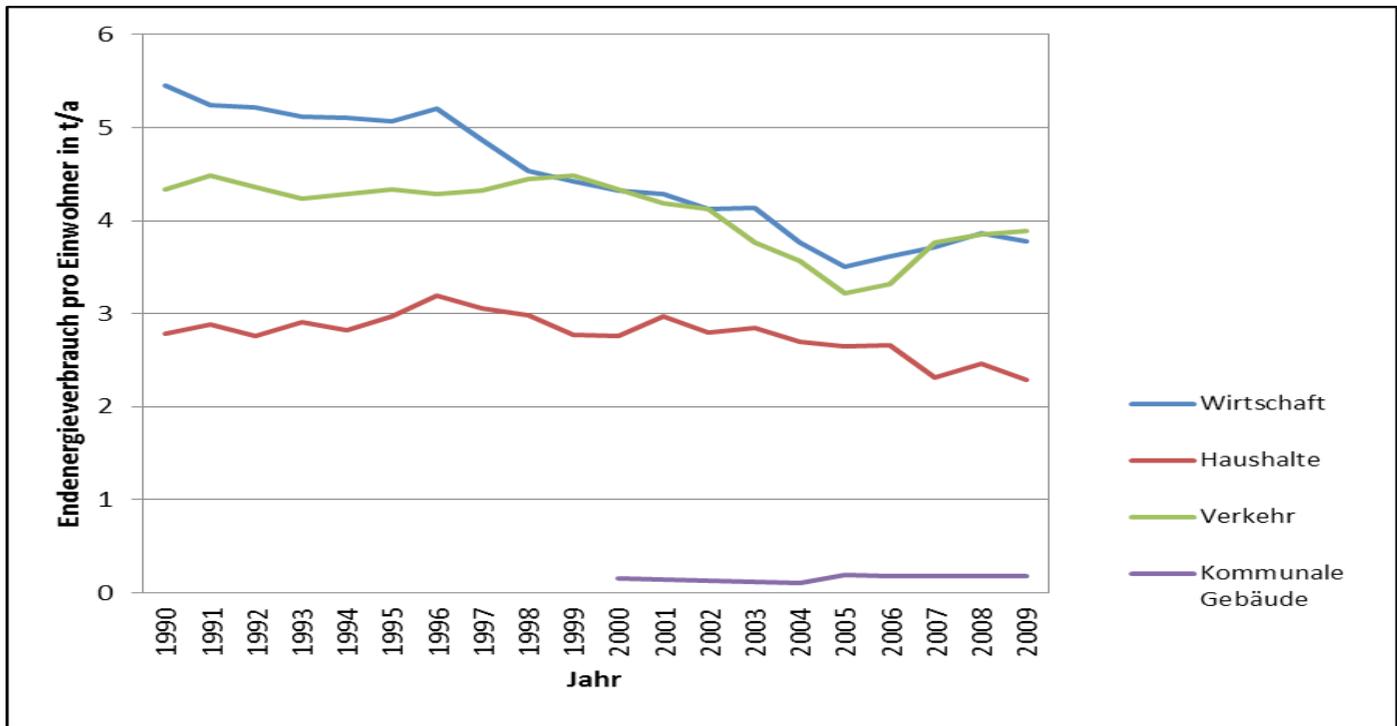


Abb. 4: CO<sub>2</sub>-Emissionen entlang des Lebenszyklus (LCA-Methode) pro Einwohner nach Bereichen (1990-2009), (ECORegion, 2012)

de (LCA = Life Cycle Assessment = Lebenszyklusanalyse) bezeichnet.

Bei Arbeitsaufnahme im Jahr 2011 lagen die aktuellsten vollständigen Daten für das Jahr 2010 vor. Die CO<sub>2</sub>-Emissionen pro Energieeinheit für die einzelnen Energieträger, ebenso wie die Umrechnungskoeffizienten zur Ermittlung der Primärenergie auf Basis der Endenergie sind in dem verwendeten Software Tool ECORegionsmart DE hinterlegt.

### Ergebnis

In der Stadt Freilassing verursacht die Wirtschaft 33% und der Verkehr 38 % der CO<sub>2</sub>-Emissionen. Haushalte haben einen Anteil von 27 % und die kommunalen Gebäude einen Anteil von zwei Prozent.

Mit Hilfe der CO<sub>2</sub>-Emissionen pro Einwohner (siehe Abbildung 4) wird deutlich, dass insbesondere die Wirtschaft den CO<sub>2</sub>-Ausstoß merklich um ca. 37 % reduziert hat. Insgesamt betrug die Reduktion des Pro-Kopf-CO<sub>2</sub>-Ausstoßes von 1990 bis 2010 ca. 17%. Im Jahr 2010 betrug der Pro-Kopf-Ausstoß in der Stadt Freilassing insgesamt 10 t/(a · EW) CO<sub>2</sub>. Dies liegt im Bundesdurchschnitt, der auch von ca. 10 t/(a · EW) im Jahr 2010 (ECORegion, 2011; Umweltbundesamt, 2012) ausgeht.

## 3.2 Potenzialanalyse

Verschiedene Potenzialbegriffe ermöglichen eine Vergleichbarkeit und eine differenzierte Betrachtung von Potenzialuntersuchungen. Die gängigste Unterscheidung geht auf Kaltschmitt (Kaltschmitt, 2003) zurück und unterscheidet den Potenzialbegriff in vier Kategorien, welche folgend vorgestellt werden (siehe Abbildung 5).

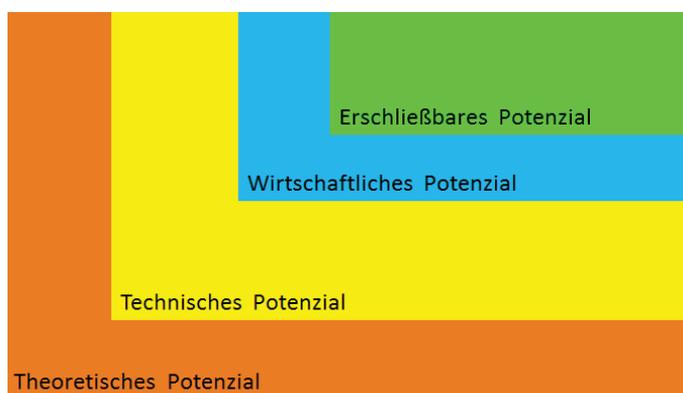


Abb. 5: Potenzialbegriffe nach Kaltschmitt (Kaltschmitt, 2003)

### Das theoretische Potenzial

Das theoretische Potenzial ist als das physikalisch vorhandene Energieangebot einer bestimmten Region in einem bestimmten Zeitraum definiert (deENet, 2010). Das theoretische Potenzial ist demnach z. B. die Sonneneinstrahlung innerhalb eines Jahres, die nachwachsende Biomasse einer bestimmten Fläche in einem Jahr oder die kinetische Energie des Windes im Jahresverlauf. Dieses Potenzial kann als eine physikalisch abgeleitete Obergrenze aufgefasst werden, da aufgrund verschiedener Restriktionen in der Regel nur ein deutlich geringerer Teil nutzbar ist.

### Das technische Potenzial

Das technische Potenzial umfasst den Teil des theoretischen Potenzials, der unter den gegebenen Energieumwandlungstechnologien und unter Beachtung der aktuellen gesetzlichen Rahmenbedingungen erschlossen werden kann. Im Gegensatz zum theoretischen Potenzial ist das technische Potenzial veränderlich (z. B. durch Neu- und Weiterentwicklungen) und vom aktuellen Stand der Technik abhängig (deENet, 2010).

### Das wirtschaftliche Potenzial

Das wirtschaftliche Potenzial ist der Teil des technischen Potenzials, „der unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen interessant ist“ (deENet, 2010).

### Das erschließbare Potenzial

Bei der Ermittlung des erschließbaren Potenzials werden neben den wirtschaftlichen Aspekten auch ökologische Aspekte, Akzeptanzfragen und institutionelle Fragestellungen berücksichtigt. Demnach werden sowohl mittelfristig gültige wirtschaftliche Aspekte als auch gesellschaftliche und ökologische Aspekte bei der Potenzialerfassung herangezogen.

## 3.2.1 Einsparpotenziale

### Methodik und Datengrundlage

Die Annahmen zur Reduktion des Energieverbrauchs bis zum Jahr 2030 erfolgen differenziert nach den Nutzungsarten Wärme, Strom und Treibstoffe für die Sektoren private Haushalte, öffentliche Verwaltung und Wirtschaft.

Die Reduktionspotenziale wurden aus der Betrachtung des jeweiligen Entwicklungstrends abgeleitet, mit überregional gewonnenen Erfahrungswerten sowie wissenschaftlichen Erhebungen abgeglichen und auf die Stadt Freilassing übertragen. Im Rahmen von Workshops mit Bürgerinnen und Bürgern, Vertretern von Unternehmen, Vereinen und Verbänden wurden die möglichen Einsparpotenziale der Stadt Freilassing diskutiert und gemeinsam abgeschätzt, bzw. erste Annahmen revidiert.

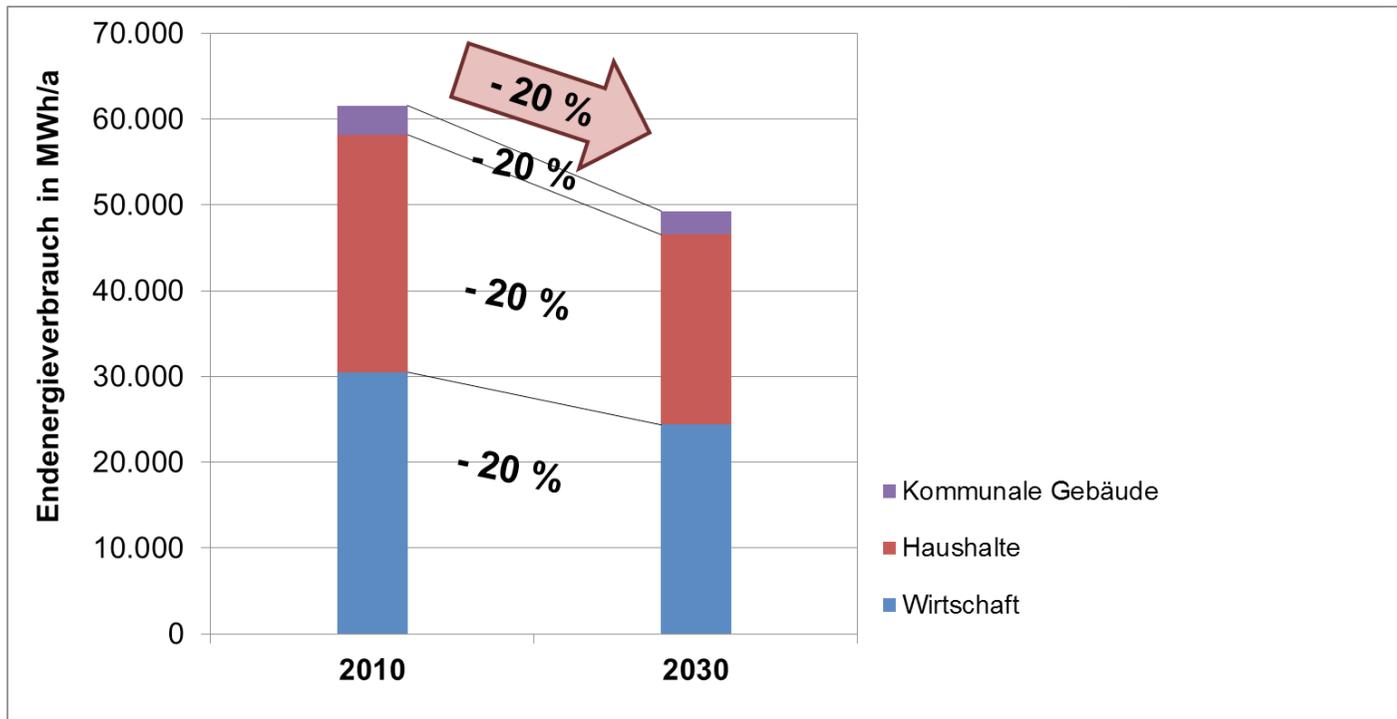


Abb. 6: Stromeinsparung bis 2030 nach Sektoren

## Ergebnis Strom

Das Einsparpotenzial im Bereich Strom bis zum Jahr 2030 ist für die drei Sektoren öffentliche Verwaltung, Haushalte und Wirtschaft in Abbildung 6 dargestellt. In diesem Bereich weist Freilassing in den letzten Jahren keine Reduktion auf. Bis zum Jahr 2030 wird von einem um 20 % geminderten Strombedarf ausgegangen. Einschätzungen der Bundesregierung zur durchschnittlichen Stromeinsparung in Deutschland untermauern diesen Wert (Umweltbundesamt, 2009). Höhere Potenziale werden nicht gesehen, denn der Zunahme effizienterer Geräte stehen eine steigende Anzahl von Geräten und die Erhöhung des Lebensstandards gegenüber.

Es gibt verschiedene Möglichkeiten den Stromverbrauch zu reduzieren. Dies fängt bereits bei kleinen Maßnahmen jedes einzelnen Bürgers an (z. B. Vermeidung des Stand-By-Verbrauchs, Abschalten elektrischer Geräte bei Nichtbenutzung oder Einsatz effizienter Leuchtmittel und energiesparender Haushaltsgeräte). In kommunalen Einrichtungen kann z. B. darauf geachtet werden, dass bei Abwesenheit in den Büros alle elektrischen Geräte abgestellt sind, energieeffiziente Bürogeräte zum Einsatz kommen oder die Klimatisierung effizient betrieben wird. Ein weiteres Handlungsfeld in der kommunalen Verwaltung ist

z. B. die Investition in eine effiziente Straßenbeleuchtung. Betriebe können ihren Stromverbrauch ebenfalls durch die Vermeidung von Stand-By, den Einsatz effizientester Leuchtmittel und Bürogeräte oder durch Abschaltung aller Geräte bei Abwesenheit, reduzieren. Weitere Möglichkeiten zur Stromverbrauchssenkung in Betrieben bestehen z. B. bei Pumpen, Motoren, raumlufttechnischen Anlagen oder Kühlsystemen, indem effiziente Geräte zum Einsatz kommen und diese entsprechend des tatsächlichen Bedarfs ausgelegt sind.

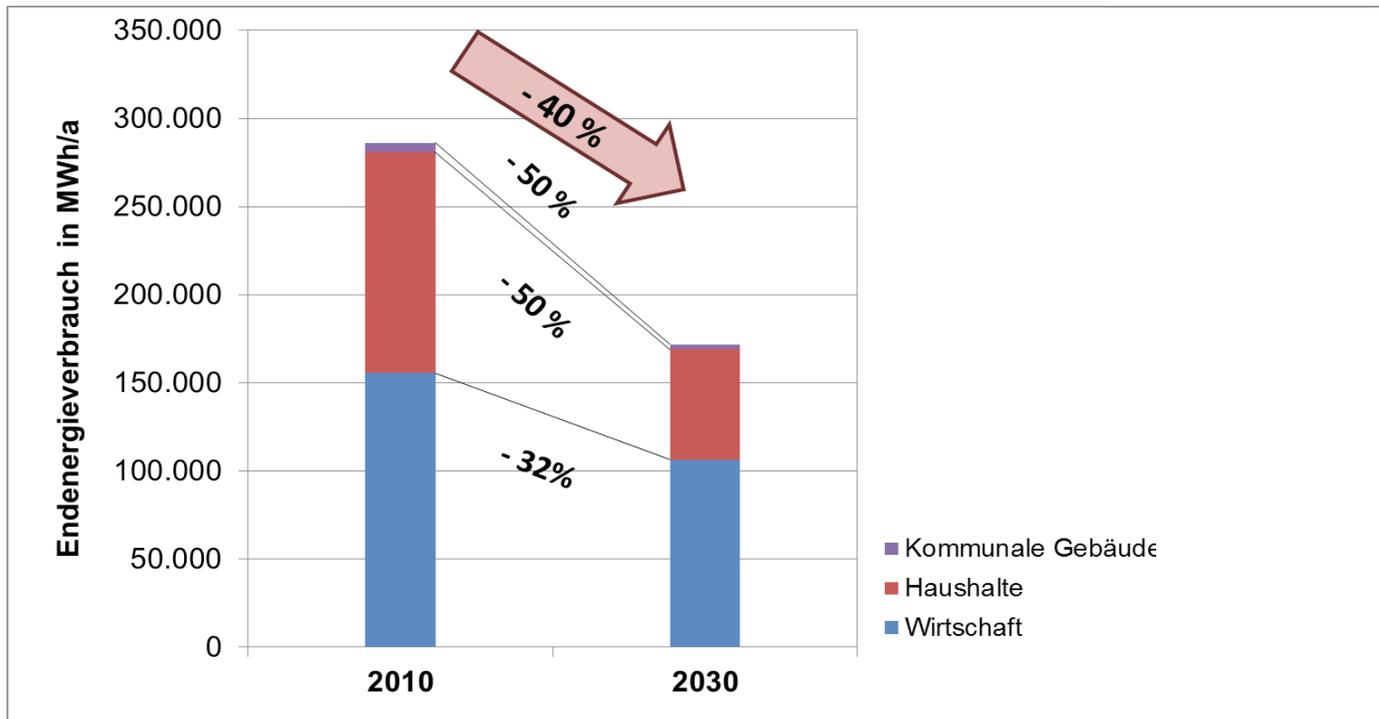


Abb. 7: Wärmeeinsparung bis 2030 nach Sektoren

## Ergebnis

### Wärme

Das Einsparpotenzial im Bereich Wärme bis zum Jahr 2030 ist in Abbildung 7 dargestellt. Der Bereich wird in die drei Sektoren öffentliche Verwaltung, Haushalte und Wirtschaft aufgeteilt. Durch gezielte Maßnahmen zur Senkung des Wärmebedarfs kann ein höheres Potenzial angenommen werden. Maßnahmen zur Reduktion des Wärmeverbrauchs sind z. B. die Erneuerung der Heizungsanlage, die Erneuerung des Kühlsystems, die Dämmung der äußeren Gebäudehülle und ein bewusster Umgang mit Heizenergie.

Bei den Haushalten und öffentlichen Einrichtungen kann der Wärmeverbrauch um die Hälfte reduziert werden. Das Reduktionspotenzial der kommunalen Verwaltung wird durch ihre Vorbildfunktion ebenso ambitioniert wie im Bereich Haushalte eingestuft. Der Sektor Wirtschaft erreicht einen Wert von 32 % Einsparung von Wärmeenergie bis zum Jahr 2030. Von besonderer Bedeutung für die Realisierung dieses Einsparpotenzials sind die energetische Sanierung der Gebäude und die Effizienzsteigerung bei Heizungssystemen ebenso wie die energetische Optimierung von Produktionsprozessen in der Wirtschaft. Insgesamt ist in den drei Bereichen ein Einsparpotenzial von 40 % erreichbar.

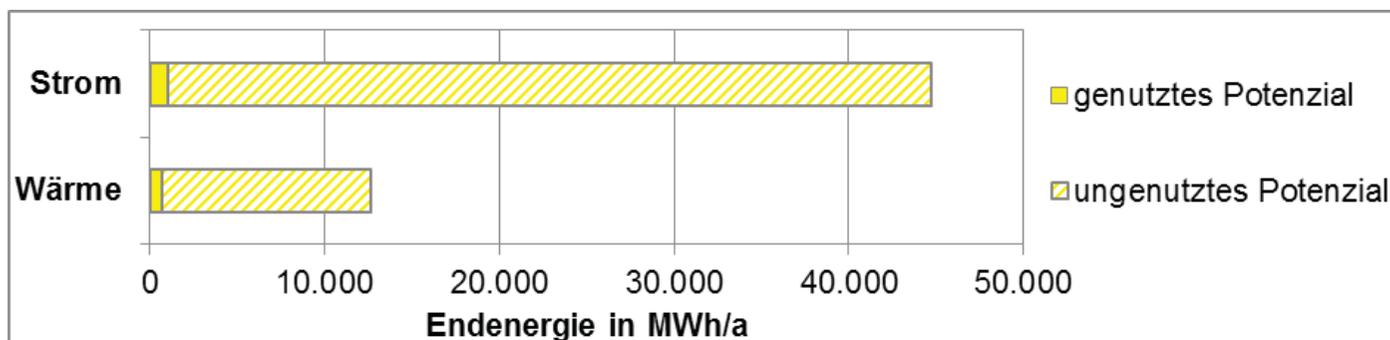


Abb. 8: Genutztes und ungenutztes Potenzial Photovoltaik und Solarthermie

### 3.2.2 Potenziale zur Nutzung erneuerbarer Energien

#### 3.2.2.1 Sonne

##### a) Photovoltaik

**Genutztes Potenzial:** Das bereits genutzte Potenzial der Photovoltaik (PV) in Freilassing wird über die Einspeisedaten im Jahr 2010 nach dem Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG) ermittelt.

**Ungenutztes Potenzial:** Bei der Betrachtung des ungenutzten Potenzials wurde aufgrund der im Freiland möglichen Flächenkonkurrenz, z. B. mit der Landwirtschaft, eine Konzentration auf Dachflächen vorgenommen. Das ungenutzte Potenzial beinhaltet somit keine Freiflächenanlagen.

Daten über die Dachflächen in der Region liegen nicht vor. Die Dachflächen wurden deshalb rechnerisch mit Hilfe statistischer Daten (Gesamtdachflächen, Einwohnerzahlen) ermittelt.

Der für die Photovoltaik nutzbare Anteil der Dachflächen, der aufgrund der Dachexposition, Dachneigung und Verfügbarkeit eingeschränkt ist, wurde zunächst mit 30 % (B.A.U.M. Consult GmbH nach Rücksprache mit regionalen Experten während des Partizipationsprozesses) angenommen. Von der berechneten nutzbaren Dachfläche wird die benötigte Dachfläche für thermische Solarkollektoren abgezogen. Somit wird die nutzbare Dachfläche nicht doppelt verwendet.

Das PV-Potenzial ergibt sich aus der nutzbaren Dachfläche, der Globalstrahlung und dem Nutzungsgrad von PV-Anlagen. In das Potenzial sind zukünftige Gewerbebauten und deren Dachflächen mit eingeflossen.

##### Ergebnis

Das genutzte PV-Potenzial in Freilassing beträgt 1.050 MWh/a. Dies entspricht einem Anteil von rund 1,7 % am Gesamtstromverbrauch im Jahr 2010. Damit liegt Freilassing unter dem bayerischen Durchschnitt von drei Prozent.

Das ungenutzte Potenzial aus Photovoltaik beträgt 43.634 MWh/a. Das genutzte und noch ungenutzte Potenzial, ergeben zusammen ein erschließbares elektrisches Gesamtpotenzial von 44.684 MWh/a (siehe Abbildung 8).

##### b) Solarthermie

**Genutztes Potenzial:** Für das bereits genutzte thermische Potenzial aus Sonnenergie werden die Angaben zur installierten Kollektorfläche in der Stadt Freilassing aus dem Internetportal „Solaratlas“<sup>5</sup> in Kombination mit der regionalen Globalstrahlung und dem durchschnittlichen Nutzungsgrad für Kollektoranlagen, herangezogen.

**Ungenutztes Potenzial:** Die mögliche Gesamtsolarkollektorfläche wird über eine durchschnittliche Solarkollektorfläche pro Einwohner und die Einwohnerzahl der Stadt Freilassing berechnet. Das ungenutzte Potenzial ergibt sich durch Multiplikation der Gesamtkollektorfläche mit der Globalstrahlung im Landkreis und dem durchschnittlichen Nutzungsgrad von Solarkollektoranlagen abzüglich des bereits genutzten Potenzials.

##### Ergebnis

Freilassing bezieht derzeit eine Wärmemenge von 661 MWh/a aus der Nutzung solarthermischer Anlagen. Dieser Wert entspricht einem prozentualen Anteil von 0,2 % am Gesamtwärmebedarf im Jahr 2010 und liegt damit unter dem Bundesdurchschnitt von 0,4 %.

Das ungenutzte thermische Potenzial aus Sonnenergie beträgt 11.986 MWh/a. Addiert mit dem genutzten Potenzial, ergibt sich ein gesamtes erschließbares Potenzial von 12.647 MWh/a. Das Balkendiagramm in Abbildung 8 verdeutlicht die Potenziale der Solarthermie grafisch. Es ist zu erkennen, dass derzeit nur rund 5 % des gesamten erschließbaren thermischen Potenzials aus Sonnenergie genutzt wird.

<sup>5</sup> siehe <http://www.solaratlas.de>

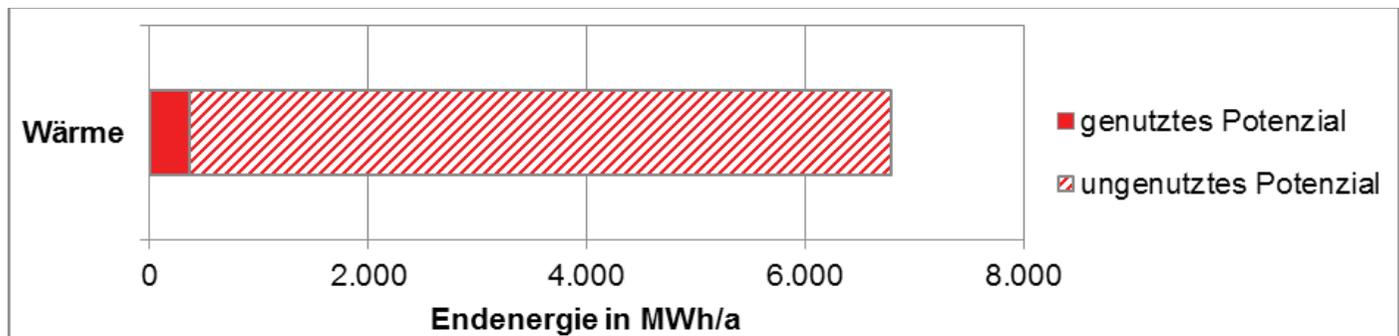


Abb. 9: Genutztes und ungenutztes Potenzial Geothermie

### 3.2.2.2 Potenzial Geothermie

#### Methodik und Datengrundlage

**Genutztes Potenzial:** Für die Berechnung des genutzten Potenzials wird der Stromverbrauch für Wärmepumpen (aus den gelieferten Daten der regionalen Netzbetreiber) mit der Jahresarbeitszahl von 4 berechnet.

**Ungenutztes Potenzial:** Für die Berechnung des ungenutzten Potenzials wurden Daten der Wohnflächen vom Bayerischen Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung zugrunde gelegt und mit einem für 2030 angenommenen durchschnittlichen Heizwärmebedarf von 80 kWh/(m<sup>2</sup> · a) zugrunde gelegt. Zudem wurde für 2030 angenommen, dass 15 % der Häuser im Bestand eine Wärmepumpe wirtschaftlich sinnvoll einsetzen können. Diese Annahme konnte im Rahmen von Experten-Workshops bestätigt werden. Über die Jahresarbeitszahl wurde der Stromverbrauch der Wärmepumpen berechnet und dem Strombedarf für das Jahr 2030 aufgeschlagen.

#### Ergebnis

Mittels oberflächennaher Geothermie wird in Freilassing eine Wärmeenergie in Höhe von ca. 359 MWh/a bereitgestellt. Das entspricht einem prozentualen Anteil von 0,1 % am Wärmeverbrauch im Jahr 2010. Das ungenutzte Potenzial beträgt 6.433 MWh/a. Insgesamt ist ein erschließbares Gesamtpotenzial in Höhe von 6.792 MWh/a in der Region vorhanden. Abbildung 9 fasst die Potenziale der oberflächennahen Geothermie in der Stadt zusammen.

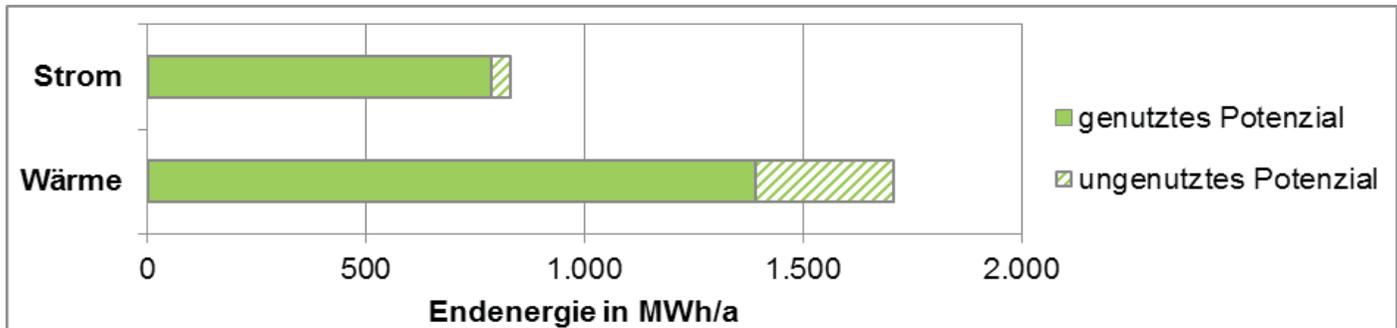


Abb. 10: Genutztes und ungenutztes Potenzial Biomasse

### 3.2.2.3 Potenzial Biomasse

#### Holz

**Genutztes Potenzial:** Zur Berechnung des genutzten thermischen Potenzials aus Waldholz werden die Waldfläche mit den Hiebsätzen und den Brennholz- und Hack-schnitzelanteilen von Nadel- und Laubholz herangezogen. Die Daten wurden durch die Befragung regionaler Experten aus der Forstwirtschaft erhoben. Die ermittelten Holz-mengen werden mit den Heizwerten der jeweiligen Baumart und dem Nutzungsgrad für Heizwerke zu Energiemengen verrechnet.

**Ungenutztes Potenzial:** Die Bewertung des ungenutzten thermischen Potenzials aus Waldholz erfolgte ebenfalls in Absprache der lokalen Forstexperten. So konnte der nutzbare Energieholzanteil, differenziert in Laub- und Nadelholz sowie in die unterschiedlichen Forsttypen, bestimmt werden. Die ermittelten Holz-mengen werden mit den Heizwerten der jeweiligen Baumart und dem Nutzungsgrad für Heizwerke zu Energiemengen verrechnet.

#### Landwirtschaftliche Biomasse

**Genutztes Potenzial:** Das genutzte Potenzial für Biogas wurde aus EEG-Einspeisedaten der Netzbetreiber, über die Einwohnerzahl des Landkreises Neu-Ulm und den thermischen und elektrischen Anteilen hochgerechnet.

**Ungenutztes Potenzial:** Für die Ermittlung des ungenutzten Potenzials werden keine Flächen, die zur Versorgung der Stadt Freilassing mit Nahrungsmitteln benötigt werden, herangezogen. Der zur energetischen Nutzung erschließbare Anteil wurde im Rahmen des Partizipationsprozesses gemeinsam mit regionalen Experten diskutiert und ermittelt. Neben der aus der energetischen Nutzung von Ackerflächen resultierenden Energiemenge werden zudem die Energiemengen aus der Schnittnutzung von Grünland sowie der Verwertung von Gülle und Mist ermittelt.

#### Organische Reststoffe

**Ungenutztes Potenzial:** Zur Ermittlung des ungenutzten Potenzials werden durch die Befragung regionaler Akteure

energetisch nutzbare Anteile organischer Reststoffe aus Biomüll und Gastronomieabfällen ermittelt. Das ungenutzte Potenzial zur Energiegewinnung ergibt sich aus der nutzbaren Reststoffmenge, dem Methanertrag der jeweiligen Reststoffe, der darin enthaltenen Energiemenge und dem Nutzungsgrad von Biogas-Blockheizkraftwerken.

#### Landschaftspflegeprodukte

**Ungenutztes Potenzial:** Zur Ermittlung des ungenutzten Potenzials werden durch die Befragung regionaler Akteure energetisch nutzbare Anteile organischer Reststoffe aus der Landschaftspflege (Gras- und Grünschnitt, Garten- und Parkabfälle, etc.) ermittelt. Das ungenutzte Potenzial zur Energiegewinnung ergibt sich aus der nutzbaren Reststoffmenge, dem Methanertrag der jeweiligen Reststoffe, der darin enthaltenen Energiemenge und dem Nutzungsgrad von Blockheizkraftwerken.

#### Holzartige Reststoffe

**Ungenutztes Potenzial:** Zur Ermittlung des ungenutzten Potenzials werden durch die Befragung regionaler Akteure energetisch nutzbare Anteile holzartiger Reststoffe (Stückholz, Altholz, etc.) ermittelt. Das ungenutzte Potenzial zur Energiegewinnung ergibt sich aus der nutzbaren Reststoffmenge, dem Heizwert der jeweiligen Reststoffe und dem thermischen Nutzungsgrad von Heizwerken.

#### **Ergebnis**

Das genutzte elektrische Potenzial aus Biomasse in Freilassing beträgt 788 MWh/a. Das entspricht einem Anteil von ca. 1,3 % des Strombedarfs im Jahr 2010. Das ungenutzte elektrische Potenzial aus Biomasse beträgt 43 MWh/a. Somit ergibt sich ein erschließbares Gesamtpotenzial in Höhe von 831 MWh/a.

In Freilassing wird eine Wärmemenge von 1.390 MWh/a aus Biomasse bereitgestellt. Das entspricht bereits einem Anteil von 0,5 % des Wärmeverbrauchs im Jahr 2010. Das ungenutzte thermische Potenzial aus Biomasse beträgt 316 MWh/a. Somit ergibt sich ein erschließbares thermisches Gesamtpotenzial in Höhe von 1.706 MWh/a.

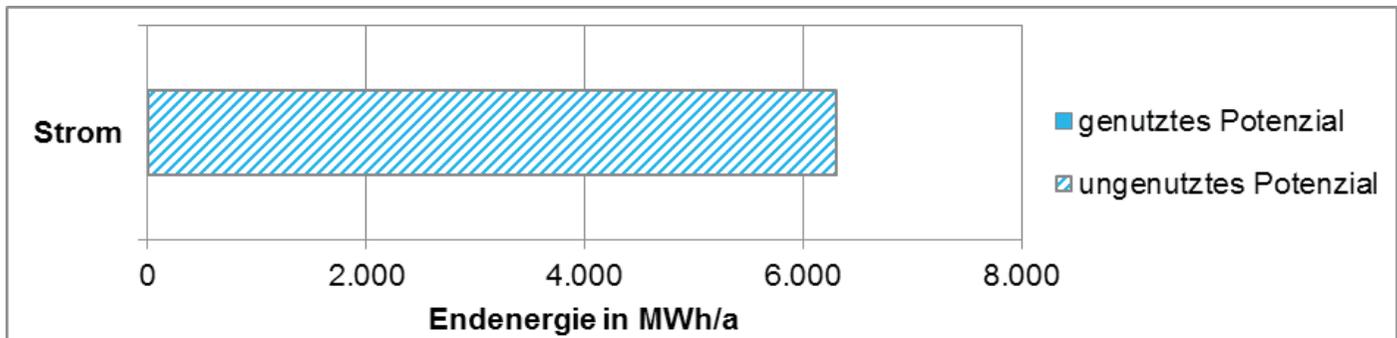


Abb. 11: Genutztes und ungenutztes Potenzial Windkraft

### 3.2.2.4 Potenzial Wind

#### Methodik und Datengrundlage

**Genutztes Potenzial:** Als Datengrundlage für das bereits genutzte Potenzial der Windkraft dienen die Strommengen der Einspeisedaten im Jahr 2010 nach dem Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG).

**Ungenutztes Potenzial:** Mögliche Standorte für Windenergieanlagen wurden basierend auf Untersuchungen des regionalen Planungsverbandes ermittelt. Aus den Untersuchungen ging die maximale Anzahl neu zu errichtender Anlagen hervor. Weitere Abschläge wurden aufgrund der Realisierbarkeit vorgenommen. In die Ermittlung des ungenutzten Potenzials fließen zudem die Windgeschwindigkeit in 140 m Höhe sowie der Abstand zur Wohnbebauung und zwischen den Windenergieanlagen ein. Bereiche mit einer Windgeschwindigkeit  $\geq 5$  m/s in 140 m Höhe sind gut für den Einsatz von Windenergieanlagen geeignet. Vorrang- und Vorbehaltsgebiete sowie Naturschutzgebiete wurden in der vorliegenden Analyse berücksichtigt. Weitere Belange des Landschafts-, Natur- und Artenschutzes sind späteren Verfahrensschritten vorbehalten. Dabei wurde die Einflugzone in erster Näherung berücksichtigt.

#### Ergebnis

Im Jahr 2010 wird in der Stadt Freilassing noch keine Energie aus Windkraftanlagen gewonnen, während im bayerischen Durchschnitt bereits ca. 0,6 % vom Stromverbrauch aus Windkraft gewonnen wird (Bayerische Staatsregierung, 2011).

Das ungenutzte Potenzial einer 3-MW-Windenergieanlage umfasst eine Strommenge von 6.300 MWh/a und entspricht dem erschließbaren Gesamtpotenzial elektrischer Energie aus der Nutzung der Windkraft in der Region (siehe Abbildung 11).

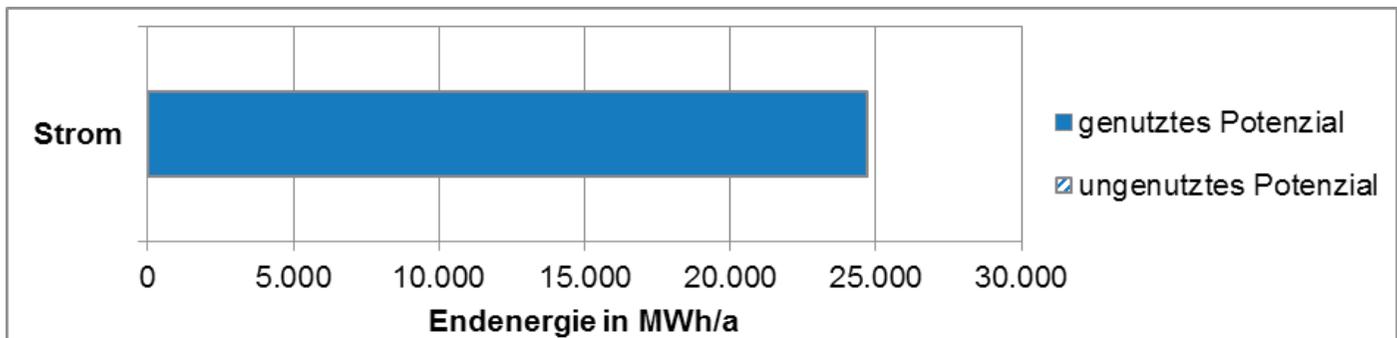


Abb. 12: Genutztes und ungenutztes Potenzial Wasserkraft

### 3.2.2.5 Potenzial Wasser

#### Methodik und Datengrundlage

**Genutztes Potenzial:** Das genutzte Potenzial der Wasserkraft wird über die Einspeisedaten im Jahr 2010 nach dem Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG)<sup>6</sup> ermittelt.

**Ungenutztes Potenzial:** Ein ungenutztes Potenzial ist nicht vorhanden. Es können auf dem Gemeindegebiet der Stadt Freilassing keine weiteren Wasserkraftwerke erbaut werden.

#### Ergebnis

Die derzeit in Freilassing erzeugte Strommenge aus Wasserkraft beläuft sich auf 24.706 MWh/a. Dies entspricht einem Anteil von 40 % am Stromverbrauch im Jahr 2010. Ein Ausbaupotenzial durch Modernisierung (Erhöhung des Wirkungsgrades), Umrüstung, Nachrüstung und Reaktivierung bereits bestehender Anlagen besteht nicht. Somit entspricht das genutzte Potenzial bereits dem Gesamtpotenzial (siehe Abbildung 12).

<sup>6</sup> Gesetz für den Vorrang erneuerbarer Energien (Erneuerbare-Energien-Gesetz - EEG) vom 29.03.2000, i.d.F. vom 25.10.2008, zuletzt geändert durch Art. 6 G vom 21.07.2011

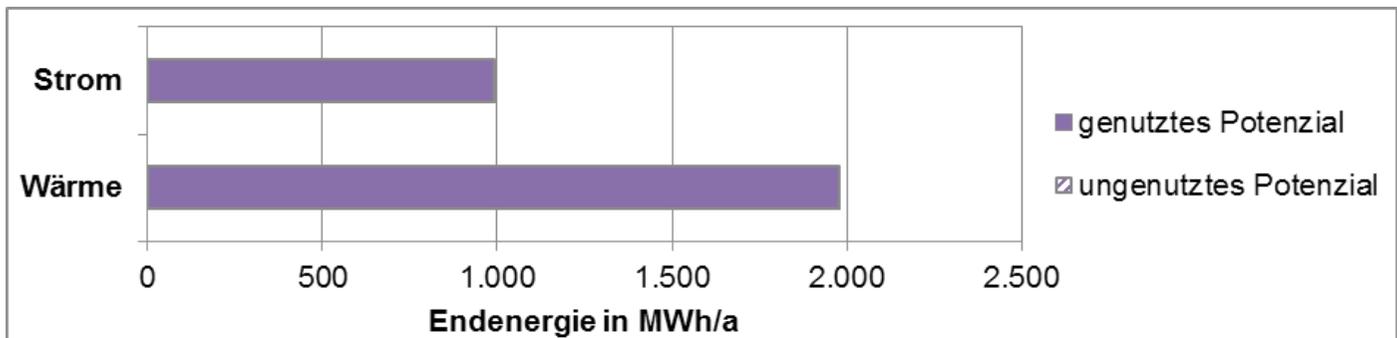


Abb. 13: Genutztes und ungenutztes Potenzial Klärgas

### 3.2.2.6 Potenzial Klärgas und Klärschlamm

#### Methodik und Datengrundlage

**Genutztes Potenzial:** Das genutzte Potenzial wurde durch Einspeisedaten ermittelt.

#### Ergebnis

Die Potenziale aus Klärgas und Klärschlamm werden mit zwei BHKWs genutzt. Die derzeit in der Stadt Freilassing erzeugte Strommenge aus Klärgas und Klärschlamm beläuft sich auf 990 MWh/a. Dies entspricht einem Anteil von 1,6 % am Stromverbrauch im Jahr 2010.

Gleichzeitig wird eine Wärmemenge von 1.980 MWh/a bereitgestellt. Das entspricht bereits einem Anteil von 0,7 % des Wärmeverbrauchs im Jahr 2010 (siehe Abbildung 13).

Basierend auf der Energiebilanz (Kapitel 4.1.1) und der Potenzialanalyse (Kapitel 4.2) werden im nächsten Kapitel 3.3. verschiedene Szenarien, differenziert nach den Nutzungsarten Strom und Wärme erstellt.

Als zeitliche Perspektive wird das Jahr 2030 gewählt, da innerhalb der nächsten 20 Jahre eine Abschätzung der Potenziale vor dem Hintergrund der technischen, politischen und gesellschaftlichen Entwicklung möglich erscheint.

### 3.3 Szenarien

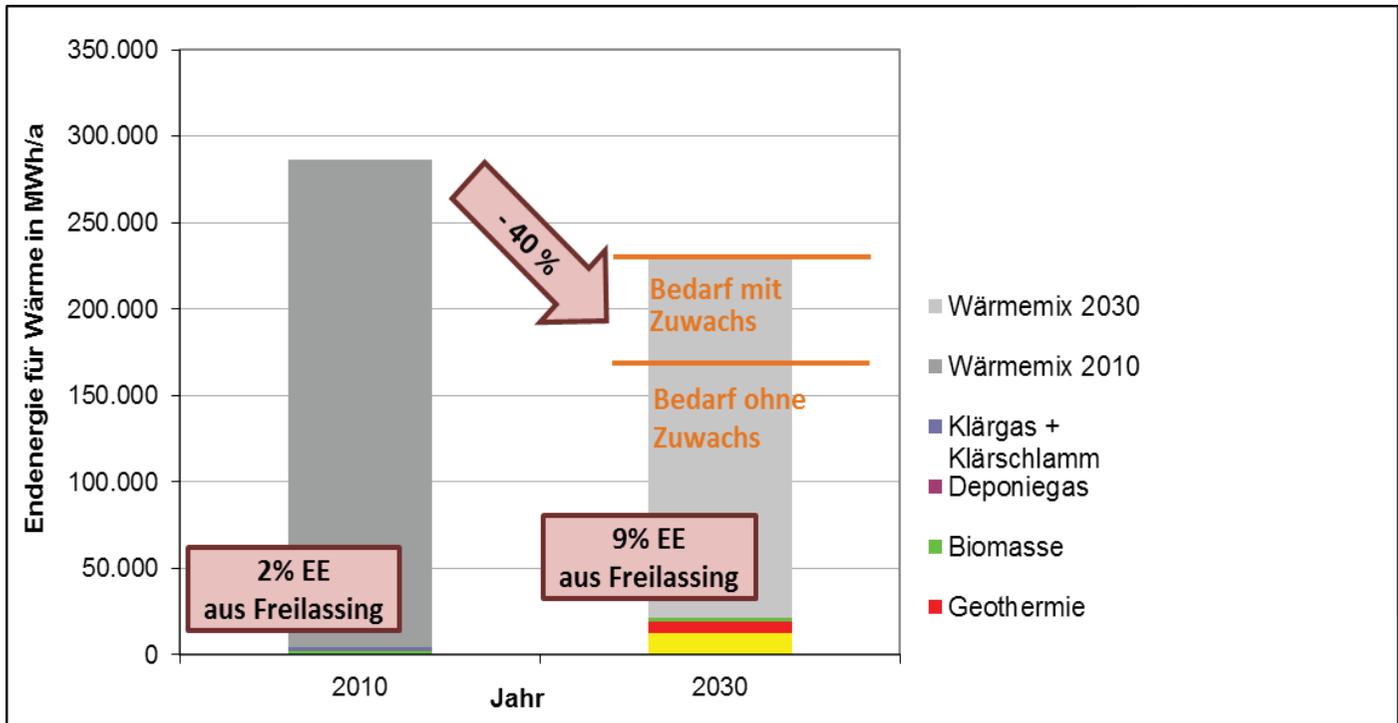


Abb. 14: Szenario Wärme - Wärmeverbrauch und Einsatz erneuerbarer Energien 2010 und 2030 (B.A.U.M. Consult GmbH)

#### 3.3.1 Szenario Wärme

##### Methodik und Datengrundlage

Das Szenario Wärme wird auf Basis des in der Energiebilanz dargestellten Wärmeverbrauchs im Jahr 2010, den derzeit genutzten Anteilen erneuerbarer Energieträger an der Wärmeversorgung und den ermittelten Potenzialen zur Verbrauchssenkung und Nutzung erneuerbarer Energien erstellt. Weiterhin gehen die Einwohner- und Wirtschaftsentwicklung in die Berechnung mit ein.

##### Ergebnis

Das in Abbildung 14 dargestellte Szenario „Wärme“ verdeutlicht die Entwicklung, die sich bis 2030 aus einer konsequenten Nutzung der ermittelten Potenziale ergibt. Der Bedarf unter Berücksichtigung einer möglichen Einwohner- und Wirtschaftsentwicklung liegt bei 228 GWh/a. Vernachlässigt man diesen Zuwachs, liegt die Summe des Wärmebedarfs im Jahr 2030 bei 172 GWh/a.

Der Wärmebedarf kann entsprechend der ermittelten Potenziale um insgesamt 40 % gesenkt werden. Während der Anteil erneuerbarer Energien an der Wärmeerzeugung im Jahr 2010 rund 2 % beträgt, kann der Wärmebedarf im Jahr 2030 zu 9 % aus regionalen erneuerbaren Energien gedeckt werden. Die restlichen 90 % des Wärmebedarfs im

Jahr 2030 können nicht mit erneuerbaren Energieträgern aus der Region bereitgestellt werden. Dieser Anteil muss aus überregionalen Energieträgern (Wärmemix 2030) bezogen werden. Die Angaben sind als Durchschnittswerte nach dem derzeitigen Stand der Technik, resultierend aus den benötigten Energiemengen, zu verstehen.

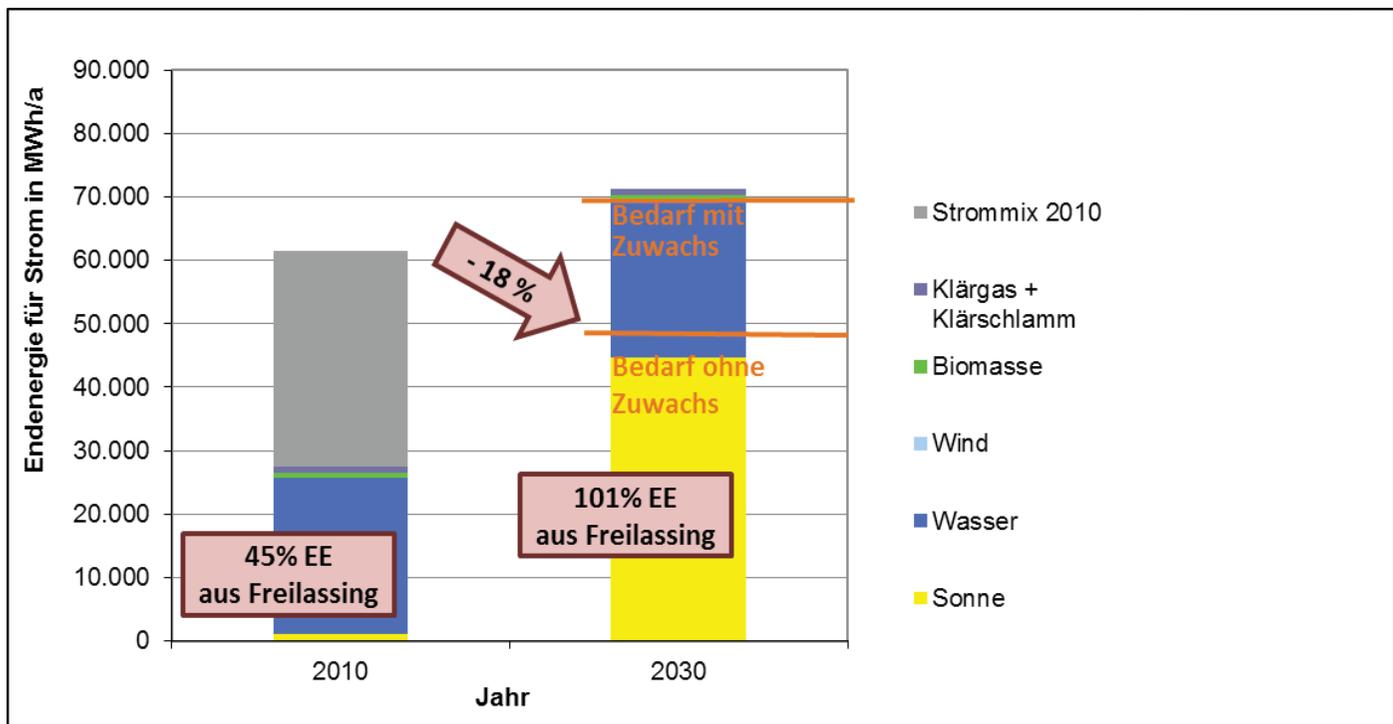


Abb. 15: Szenario Strom ohne Wind - Stromverbrauch und Einsatz erneuerbarer Energien 2010 und 2030 (B.A.U.M. Consult GmbH)

### 3.3.2 Szenario Strom

#### 3.3.2.1 Szenario Strom ohne Wind

##### Methodik und Datengrundlage

Das Szenario „Strom“ wird auf Basis des in der Energiebilanz dargestellten Stromverbrauchs im Jahr 2010, den derzeit genutzten Anteilen erneuerbarer Energieträger an der Stromerzeugung und den ermittelten Potenzialen zur Verbrauchssenkung und Nutzung erneuerbarer Energien berechnet. Hinzu kommen die Einwohner- und Wirtschaftsentwicklungen.

##### Ergebnis

Das in Abbildung 15 dargestellte Szenario „Strom ohne Wind“ verdeutlicht die Entwicklung, die sich bis 2030 aus einer konsequenten Nutzung der ermittelten Potenziale ergibt. Hierbei nicht berücksichtigt ist das Windpotenzial von 6.300 MWh/a. Der Bedarf unter Berücksichtigung einer möglichen Einwohner- und Beschäftigungsentwicklung liegt bei 69 GWh/a. Wird dieser Zuwachs vernachlässigt, liegt die Summe des Strombedarfs im Jahr 2030 bei 49 GWh/a.

Im Jahr 2010 beträgt der Anteil erneuerbarer Energien an der Stromerzeugung in Freilassing rund 45 %. Dieser

kann bis 2030 auf 101 % erhöht werden. Das Bundesziel, 50 % EE-Anteil im Strombereich, wird demnach weit übertroffen. Die Region kann sich bilanziell selbst mit Strom aus heimischen erneuerbaren Energiequellen versorgen. Die wichtigsten Säulen auf dem Weg zur erneuerbaren Stromerzeugung sind die Nutzung von Photovoltaik und Wasserkraft.

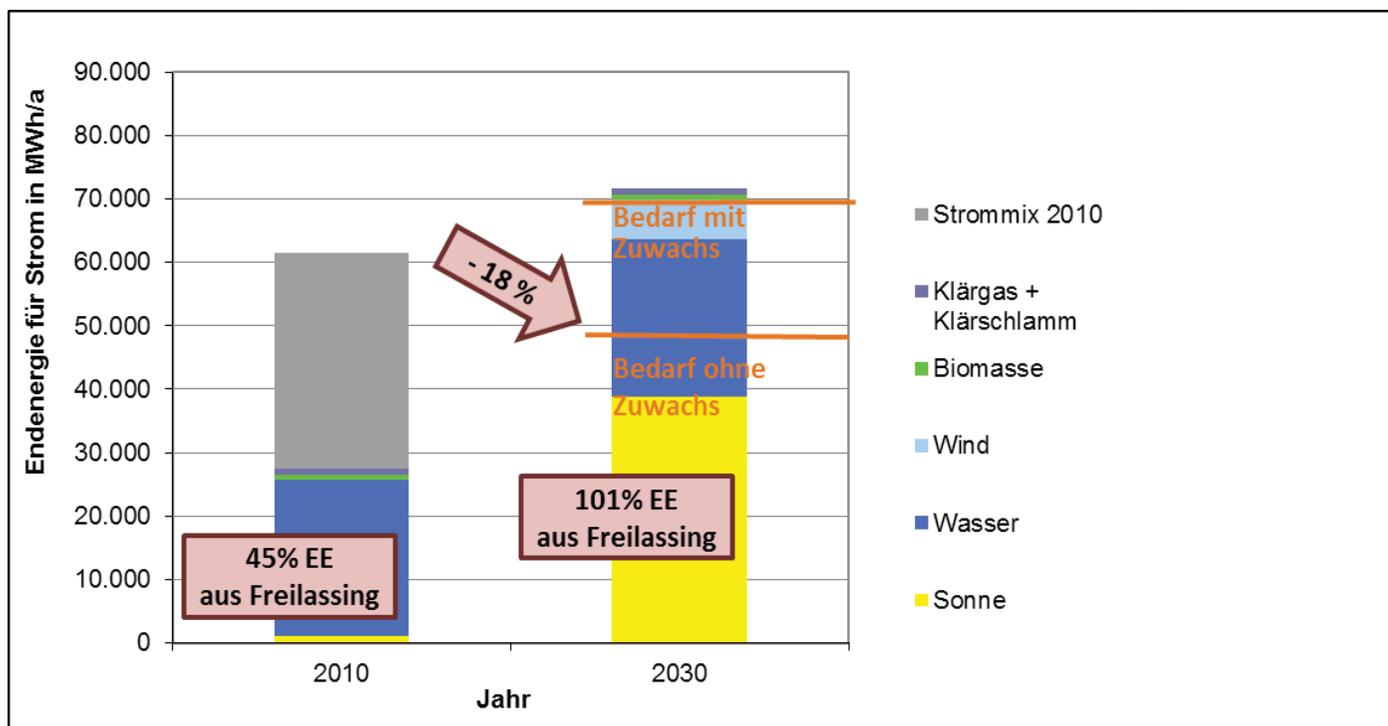


Abb. 16: Szenario Strom mit Wind - Stromverbrauch und Einsatz erneuerbarer Energien 2010 und 2030 (B.A.U.M. Consult GmbH)

### 3.3.2.2 Szenario Strom mit Wind

In Abbildung 16 wird das Szenario „Strom mit Wind“ dargestellt. Hierbei wird das Photovoltaikpotenzial nicht vollständig genutzt und stattdessen mit Windenergie ein Anteil von 6.300 MWh/a in das regionale Energieversorgungszenario für 2030 integriert.

### 3.4 Leitbild inklusive Ziele

Das Leitbild für die Stadt Freilassing gibt die Vision an, wohin sich die Stadt im Energiebereich entwickeln soll. Hier wurden die Teilbereiche Wärme und Strom berücksichtigt. Das Leitbild beinhaltet Ziele zur bilanziellen Versorgung mit Strom und Wärme aus dem Gemeindegebiet. Das Leitbild ist inklusive der Ziele im Folgenden beschrieben:

Freilassing will bis 2030 einen angemessenen Beitrag zur Energiewende in der Region Berchtesgadener Land leisten. Das bedeutet:

- An oberster Stelle muss die konsequente / substantielle Reduktion des Verbrauchs stehen.
- Der „verbleibende“ Bedarf soll für
  - Strom zu 100 % aus erneuerbaren Energien aus der Stadt,
  - Wärme zu 10 % aus dem Stadtgebiet, ansonsten soweit als möglich aus erneuerbaren Energien aus der Region gedeckt werden.
- Das gesamte Versorgungs- und Verbrauchssystem soll geprägt sein von Vielfalt, Effizienz und der parallelen Nutzung vieler Möglichkeiten. Das gilt sowohl für die technischen Lösungen als auch für den Arbeitsprozess.
- Die gesamte Stadtgesellschaft wird am gleichen Strang ziehen – und in der gleichen Richtung.

### 3.5 Handlungsfelder und Maßnahmen



Abb. 17: Top 10 der Handlungsfelder

Bei der Erarbeitung des integrierten Stadtentwicklungskonzepts für Freilassing wurden gemeinsam mit regionalen Akteuren und Experten Maßnahmen entwickelt. Neben Einzelgesprächen und speziellen Beteiligungen fand der Austausch insbesondere im Rahmen von vier Arbeitssitzungen statt. Die besprochenen Themen der Arbeitsgruppe wurden entsprechend der sich in der Stadt abzeichnenden Handlungsfelder gewählt.

#### 3.5.1 Handlungsfelder

Die folgenden Handlungsfelder (siehe Abbildung 17) repräsentieren zehn Schwerpunkte, in denen die Kommune direkten Einfluss auf die energiepolitische Entwicklung nehmen kann.

Maßnahmen, die von der Arbeitsgruppe Energie und von B.A.U.M. Consult erarbeitet wurden, sind:

- M 1 Klimaschutzmanager
- M 2 Fortschrittskontrolle
- M 3 Effizienzinitiative
- M 4 Haus sanieren – profitieren
- M 5 Aktivierungskampagne
- M 6 Biogas aus der Region für die Region
- M 7 Energiezukunft gemeinsam gestalten
- M 8 Optimierung der Straßenbeleuchtung
- M 9 Photovoltaik für das Rathausdach
- M 10 Mobil ohne CO<sub>2</sub>

		M1	M2	M3	M4	M5	M6	M7	M8	M9	M10
A	Energieoffensive Neuhofham	x	x		x	x					x
B	Modellprojekt Mikronetze	x	x	x	x						
C	Untersuchung Fernheizwerk	x	x	x	x						
D	Gemeindeeigene Verbräuche	x	x						x	x	x
E	Solarsiedlung Sonnenfeld	x	x			x					
F	PV überdachter Parkplatz	x	x								
G	PV-Dächer Gewerbegebiet	x	x					x			
H	Gemeinschaftsversorgung	x	x		x						
I	Sanierung BHKW Klärwerk	x	x	x			x				
J	Bürger-Windkraftanlage	x	x					x			

Abb. 18: Handlungsbedarfswelder und Maßnahmenpakete (Matrix)

Abbildung 18 zeigt die Handlungsfelder A - J in vertikaler Richtung. Die Verzweigung mit den Maßnahmen M1 - M10 wird in horizontaler Richtung dargestellt. Maßnahmen wie M1 und M2, die zu jedem Handlungsfeld zuzuweisen sind, können als übergeordnete Maßnahmen gesehen werden. Diese bewirken, dass die Handlungsfelder strukturiert und mit ausreichend Personalkapazität in der Verwaltung umgesetzt werden können.

Wiederum können verschiedene Maßnahmen ein Handlungsfeld zusammen voranbringen. Hier sind als Beispiel die Maßnahmen M8 bis M10 zu nennen, die dem Handlungsfeld Gemeindeeigene Verbräuche zugeordnet sind.

Genauso kann eine Maßnahme bewirken, dass durch die Ausführung deren erster Schritte Antöße in unterschiedlichen Handlungsfeldern erreicht werden. Ein Beispiel wäre Maßnahme M4, die Fortschritte in den Handlungsfeldern A, B, C und H bewirken kann.

### **3.5.2 Maßnahmen**

Im Folgenden sind die prioritären Maßnahmen (M 1 bis M 10) tabellarisch zusammengefasst. Es wird jeweils beschrieben, welche Ziele die einzelne Maßnahme besitzt.

Des Weiteren wird beschrieben, welche ersten Schritte nötig sind, um die Maßnahme zu starten. Sollten mehrere Ziele verfolgt werden, können die ersten Schritte zum Teil parallel gestartet werden. Es muss nicht unbedingt Schritt eins abgeschlossen sein, bevor Schritt zwei oder drei angegangen wird. Für Rückfragen und Hilfestellungen steht gerne die Arbeitsgruppe Energie zur Verfügung.

Auf die Frage nach den handelnden Akteuren, die die Maßnahme in Schwung bringen sollen, wird in Zeile drei der Maßnahmentabellen hingewiesen.

**Maßnahme M1 Klimaschutzmanager**

<b>Ziel(e)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Koordinierte Umsetzung der ISEK-Maßnahmen im Bereich Energie und deren Controlling</b></li> <li>• <b>Verbesserte Kommunikation zwischen Stadt und Landkreis</b></li> <li>• <b>Verbesserte Kommunikation zwischen Nachbargemeinden</b></li> <li>• <b>Verbesserte Kommunikation zur Staatsregierung</b></li> </ul>
erste Schritte	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Fördermittel für die ersten 3 Jahre beim BMU beantragen</li> <li>2. Festlegen, ob Klimaschutzmanager angestellt oder freiberuflich arbeiten soll</li> <li>3. Ausschreibung für den Klimaschutzmanager erstellen</li> <li>4. Klimaschutzmanager unter den geeigneten BewerberInnen auswählen (unter Einbeziehung des Energieteams, siehe M2)</li> <li>5. Vorstellungsgespräche des Klimaschutzmanagers bei den einzelnen Akteuren</li> <li>6. Erstellung eines Arbeitsplans mit detaillierten Projektschritten für die einzelnen Maßnahmen mit Jahresplänen</li> </ol>
Akteure	Stadt Freilassing – Verwaltung zur Antragstellung und Stadtrat zur Beschlussfassung

**Maßnahme M2: Fortschrittskontrolle**

<b>Ziel(e)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Controlling der gemeindeeigenen Verbräuche</b></li> <li>• <b>formales Controlling der Fortschritte bei der Umsetzung des Handlungsprogramms</b></li> <li>• <b>Vergleichbarkeit mit anderen Städten</b></li> <li>• <b>jeweils für 3 Jahre festgelegtes Aktivitätenprogramm mit Jahres- und Mittelfristplan</b></li> </ul>
erste Schritte	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Aufbau eines Energie-Controllings für die kommunalen Liegenschaften</li> <li>2. Beschluss des Stadtrats am European Energy Award® (eea) teilzunehmen</li> <li>3. Etablierung der bestehenden ISEK Energiegruppe als Energieteam mit Einbeziehung von Verwaltung, Stadtrat, Wirtschaft und Bürgerschaft</li> <li>4. Überführung aller bisherigen Aktivitäten auf Ebene der Gebietskörperschaft und Einordnung der Maßnahmen aus dem ISEK als Aktivitäten in das eea-Programm</li> <li>5. Informationsveranstaltung im Zusammenhang mit der öffentlichen Verleihung des eea®-Zertifikats (nach Möglichkeit durch den Umweltminister)</li> </ol>
Akteure	Energieteam (Arbeitsgruppe Energie) als Mitwirkende am eea®, Stadtrat zur Beschlussfassung, Klimaschutzmanager

### Maßnahme M3 Effizienzinitiative

Ziel(e)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• über „Energiefresser“ und Alternativen aufgeklärte Bürgerinnen und Bürger</li> <li>• Klarheit zum Handlungsbedarf bei städtischen Anlagen bzw. Einrichtungen</li> <li>• Erleichterter Zugang zu effizienten Anlagen für private und gewerbliche Nutzer</li> </ul>
erste Schritte	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Informationskampagne zu Energiefressern in Haushalten und Betrieben planen und mit Hilfe von Sponsoren durchführen</li> <li>2. Förderprojekt „Zelluläres System Innenstadt“ entwickeln und beantragen</li> <li>3. Gutachterliche Klärung herbeiführen (unter Einbeziehung Betroffener) zu Energieeffizienz und Handlungsoptionen ausgewählter Systeme             <ol style="list-style-type: none"> <li>a. BHKWs in der Kläranlage</li> <li>b. Heizwerk / Fernwärmenetz Zirbenstraße</li> </ol> </li> <li>4. Prioritätenliste und Umsetzungsplan für Sanierung erstellen</li> <li>5. Angebote beschaffen und Rahmenverträge abschließen</li> </ol>
Akteure	Stadtverwaltung für Kampagne und zur Antragstellung, Stadtwerk zur Unterstützung und Beauftragung, Stadtrat als beschließendes Gremium

### Maßnahme M4 Haus sanieren – profitieren

Ziel(e)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• (sehr) hohe Sanierungsquote privater Wohngebäude (Sanierungsmaßnahmen)</li> <li>• Wertschöpfung für das Handwerk in der Region</li> </ul>
erste Schritte	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Einrichten einer unabhängigen Beratungsmöglichkeit in der Stadt (ggf. in Verbindung mit der entsprechenden Initiative im Landkreis: Energiezentrum BGL in Freilassing)             <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Aufklärung über generelle Mängel und Handlungsoptionen</li> <li>b. Darstellung des Kosten- / Nutzeneffekts ausgewählter Sanierungsmaßnahmen</li> <li>c. Information über Fördermöglichkeiten</li> </ol> </li> <li>2. Fachliche Partnerschaften schaffen (z. B. Handwerker-Kooperationen)</li> </ol>
Akteure	Stadtrat als beschließendes Gremium und für Druck in den Landkreis, Verwaltung zur Antragstellung

**Maßnahme M5 Aktivierungskampagne**

<b>Ziel(e)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>hohe Eigenverantwortung in der Bürgerschaft</b></li> <li>• <b>modernste, energieeffiziente Technik am Ort</b></li> <li>• <b>Akzeptanz auch für weitreichende Maßnahmen (z. B. im Erzeugungsbereich)</b></li> </ul>
erste Schritte	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kampagnenplan erstellen</li> <li>2. Partner gewinnen und Sponsoren einwerben</li> <li>3. für die Bürgerschaft attraktive Website erstellen (z.B. mit DEKRA)</li> <li>4. Gründungsfest „Freilassing feiert seine Energiezukunft!“ durchführen</li> <li>5. Projekt „Energiekunst“ initiieren</li> <li>6. Partnerschaft mit der Lokalpresse eingehen</li> <li>7. Unabhängige Anlaufstelle „Energie“ etablieren</li> <li>8. Musteranlage im Sonnenfeld entwickeln</li> <li>9. Erfolge sichtbar machen (z. B. Energiesparpreis, CO<sub>2</sub>-Anzeige am Rathaus)</li> </ol>
Akteure	Bürgerschaft als ehrenamtliches Gremium, Stadtrat als beschließendes Gremium und Unterstützung, Verwaltung zur Durchführung mit externen Experten

**Maßnahme M6 Biogas aus der Region für die Region**

<b>Ziel(e)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Erzeugung regenerativer Energie aus der Region</b></li> <li>• <b>Berücksichtigung von „Tank / Teller“</b></li> <li>• <b>neue Perspektiven für Landwirte durch die energetische Nutzung von Biomasse</b></li> <li>• <b>genossenschaftlicher Ansatz</b></li> </ul>
erste Schritte	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Darstellung der aktuellen Bestrebungen und der Aktivitäten auf Landkreisebene</li> <li>2. Einberufung eines Interessentenkreises (Betreiber und Nutzer)</li> <li>3. Rentabilität feststellen</li> <li>4. ggf. Kooperationen mit anderen Gemeinden aufbauen, um Verfügbarkeit von Substraten sicherzustellen</li> <li>5. Standortsuche und Materialbestimmung (z. B. Rasenschnitt, kein Mais)</li> <li>6. Betriebs- und Betreibermodell definieren (z. B. Regelenergieerzeugung, Kooperation mit ESB und / oder E.ON)</li> </ol>
Akteure	Stadtrat als Aktivator und Unterstützer, Verwaltung als Umsetzer, Landwirte als Beteiligte

### Maßnahme M7 Energiezukunft gemeinsam gestalten

Ziel(e)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• den Bürgerinnen und Bürgern die Beteiligung an Energieprojekten ermöglichen</li> <li>• durch kommunale Beteiligung Anteile an der Wertschöpfung sichern</li> <li>• Effizienz bei der Projektumsetzung (Leistungsbündelung, Kostenteilung) steigern</li> <li>• erfolgreiche Projekte als Motivation für weitere Projekte</li> </ul>
erste Schritte	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Erfolgreiche Beteiligungsmodelle (Stadtwerke, Genossenschaften) aufzeigen</li> <li>2. Beteiligungsmodell(e) für die Stadt Freilassing erarbeiten</li> <li>3. klären, in welcher Gesellschaftsform die Stadtwerke Freilassing als Partner operieren könnten (z. B. für Projekt Wärmeverbund Klärwerk-Badylon-Schulen)</li> <li>4. Interessenten für die Bildung von Beteiligungen gewinnen</li> <li>5. Begleitung durch Fachverbände sichern (z. B. Vertragsgestaltung)</li> </ol>
Akteure	Stadtwerke, Energiegenossenschaft

### Maßnahme M8 Optimierung der Straßenbeleuchtung

Ziel(e)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Energie- und Kosteneinsparung durch effiziente Straßenbeleuchtung</li> <li>• hohe Wegesicherheit durch hohe Beleuchtungsqualität</li> <li>• Verringerung der Lichtverschmutzung</li> </ul>
erste Schritte	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Erstellung eines Konzepts für bedarfsgeführte Straßenbeleuchtung</li> <li>2. Prüfung und ggf. Beantragung von Fördermitteln für Pilotanlagen</li> <li>3. exemplarische Umstellung auf bedarfsgeführte Beleuchtung und öffentlichkeitswirksame Darstellung des Projektes über die Stadtgrenze hinaus</li> <li>4. Erstellung eines Konzepts für eine langfristige Umstellung auf LED-Straßenbeleuchtung inkl. lichttechnischer Berechnung</li> </ol>
Akteure	Verwaltung (Klimaschutzmanager)als Umsetzer, Stadtrat

**Maßnahme M9 Photovoltaik für das Rathausdach**

<b>Ziel(e)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Stadt übernimmt Vorbildfunktion für Eigennutzung von PV-Strom</b></li> <li>• <b>nur Einspeisung der überschüssigen Energie ins Stromnetz</b></li> </ul>
erste Schritte	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Unterschiede darstellen zwischen Anlage mit Eigennutzung und Fremdbetrieb</li> <li>2. Beschluss im Stadtrat</li> <li>3. Ausschreibung und Auftragsvergabe an lokale Anbieter</li> <li>4. weitere Standorte für vergleichbare Anlagen in Liegenschaften der Stadt ermitteln (PV-Dächer auf öffentlichen Parkplätzen, Freibad, Badylon, Dollinger)</li> </ol>
Akteure	Stadtrat als beschließendes Gremium, Verwaltung oder Stadtwerke als Umsetzer

**Maßnahme M10 Mobil ohne CO<sub>2</sub>**

<b>Ziel(e)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>bewusster Umgang mit Mobilität</b></li> <li>• <b>CO<sub>2</sub>-freie / -reduzierte Technik am Ort verfügbar</b></li> <li>• <b>Kooperation von Unternehmen und Verkehrsträgern</b></li> </ul>
erste Schritte	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Aktion „CO<sub>2</sub>-frei zur Arbeit“</li> <li>2. Fußweg-Beschilderung</li> <li>3. E-Fahrzeuge und E-Tankstellen für kommunale Betriebe</li> <li>4. Modellprojekt Elektromobilität (Carsharing und multimodaler Verkehr, evtl. in Zusammenarbeit mit der DB)</li> </ol>
Akteure	Verwaltung, Unternehmen



## 4.0 VERKEHR

4.1 Aufgabenstellung	174
4.2 Bestandsanalyse	175
4.3 Verkehrskonzepte	180
4.3.1 Verkehrliche Zielvorgaben	180
4.3.2 Fließender KFZ-Verkehr	180
4.3.2.1 Großräumige Verkehrsentwicklung	180
4.3.2.2 Verbesserung innerstädtischer Verkehr	181
4.3.2.3 Münchener Straße	182
4.3.3 Ruhender Verkehr	186
4.3.4 Fußgänger- und Radverkehr	187
4.3.5 Öffentlicher Personennahverkehr	188
4.4 Mobilitätsmanagement	189
4.5 Anlagen / Anhang	193

## 4.1 Aufgabenstellung

Aufbauend auf der verkehrstechnischen Untersuchung des Büros Lang+Burkhardt aus dem Jahre 2010 zur hochbelasteten Münchener Straße (St 2104), sollen konkrete Planungen für die Umgestaltung des Straßenraums zur Verbesserung der Verkehrsabläufe für alle Verkehrsteilnehmer erarbeitet werden.

Untersucht und bewertet wurden der bauliche Querschnitt der Zufahrt West sowie eine Westumfahrung und verkehrslenkende Maßnahmen zur Entlastung der Münchener Straße.

Neben dem fließenden Kfz-Verkehr war die Einbeziehung des ruhenden Verkehrs, des Öffentlichen Verkehrs, des Rad- und Fußgängerverkehrs und der Aufenthaltsansprüche erforderlich. Die Betrachtungen zum Rad- und Fußgängerverkehr wurde im Hinblick auf Sicherheit, Netzverknüpfung, Komfort und Erreichbarkeit und verkehrsrechtliche Umsetzung berücksichtigt.

Zur Beurteilung der Verkehrswirksamkeit einzelner Maßnahmen wurde eine Aktualisierung der Datengrundlage erforderlich. Die Verkehrsuntersuchung von Prof. Kurzak aus dem Jahre 1991 ist aufgrund der großen Veränderungen im Deutsch-Österreichischen Grenzverkehr in den letzten 20 Jahren nicht mehr aktuell. Deshalb wurde eine Neuerhebung der Verkehrsbeziehungen, auch unter Berücksichtigung aller städtebaulichen Veränderungen der letzten Jahre, durchgeführt.

## 4.2 Bestandsanalyse

### Entwicklung der Verkehrsbelastungen in Freilassing

In Anhang 1 ist die Entwicklung der Verkehrsbelastungen in Freilassing für die Jahre 1990, 2000, 2005, 2009 und 2011 an drei ausgewählte Stellen dargestellt. Die Werte der Jahre 1990, 2000 und 2005 sind dem bayerischen Verkehrsmengenatlas entnommen. Die Ergebnisse von 2009 und 2011 stammen aus eigenen Zählungen. Die Belastung der Münchener Straße hatte ihre Höhepunkte 1990 und 2005 (ca. 19.000 Kfz/24 Std.), seitdem ist die Belastung rückläufig (2011: ca. 18.000 Kfz/24 Std.). Die Verkehrsbelastungen der B20 sind von 1990 bis 2011 deutlich angestiegen, die BGL2 erreichte im Jahr 2000 ihre höchste Belastung, die bis heute relativ konstant ist.

Zusätzlich sind in Anhang 2a und 2b die Ergebnisse der bayerischen Verkehrsmengenkarten aus den Jahren 2000, 2005 und 2010 dargestellt. Der Anhang 2 zeigt für die in und um Freilassing vorliegenden Zählstellen auf klassifizierten Straßen die Belastungen nach dem durchschnittlichen Tagesverkehr (DTV) für die betreffenden Jahre.

### Tageswerte Münchener Straße

Anhang 3 zeigt die Tageswerte in der Münchener Straße zwischen Schillerstraße und Mittlere Feldstraße in der Woche vom Samstag, den 19.9.2009 bis Freitag, den 25.9.2009. In der Darstellung ist sowohl der Gesamtverkehr abgebildet, als auch die einzelnen Verkehrsarten. Die höchste Belastung erreicht die Münchener Straße am Freitag und am Samstag. An den übrigen Wochentagen ist die Gesamtbelastung etwas geringer aber gleichmäßig. Am Sonntag reduziert sich das Verkehrsaufkommen etwa um die Hälfte auf etwas über 4.000 Kfz/24 Std.

### Verkehrserhebungen

Zu den Verkehrserhebungen, die im Rahmen der Verkehrsuntersuchung für Freilassing durchgeführt wurden, gehören neben den Zählungen im Zuge der Münchener Straße noch weitere Knotenstromzählungen an insgesamt 17 Einmündungen und Kreuzungen, 6 Befragungsstellen (Salzburger Str., Laufener Straße, Surheimer Straße, Wasserburger Straße, Reichenhaller Straße und Westendstraße) und eine Haushaltsbefragung, mit deren Hilfe vor allem der Binnenverkehr erfasst werden soll.

Die Haushaltsbefragung wurde für den Stichtag 19.7.2011 angesetzt. Die Erhebungen im fließenden Verkehr wurden am 19.5.2011 durchgeführt. Die Einweisung und Beauf-

sichtigung am Erhebungstag erfolgte durch das Gutachterbüro.

### Zählstellenplan

Die genaue Lage der einzelnen Zählstellen ist aus Anhang 4 ersichtlich. Mit den gewählten Zählpunkten sollten sowohl die Anschlussstellen von der Bundesstraße an den Ort als auch die Ortseinfahrten vollständig erfasst werden. Zudem wurden alle wichtigen innerörtlichen Verknüpfungspunkte in das Erhebungsprogramm miteinbezogen.

### Methodik

Es wurde für 8 Stunden in drei Zeitintervallen (früh, mittags, abends) gezählt. An allen Punkten wurden sämtliche Verkehrsströme differenziert nach Fahrzeugarten im Viertelstundentakt gesondert erfasst. An einem Knoten wurde durchgehend über 14 Stunden gezählt.

### Knotenstrom- bzw. Streckendarstellungen

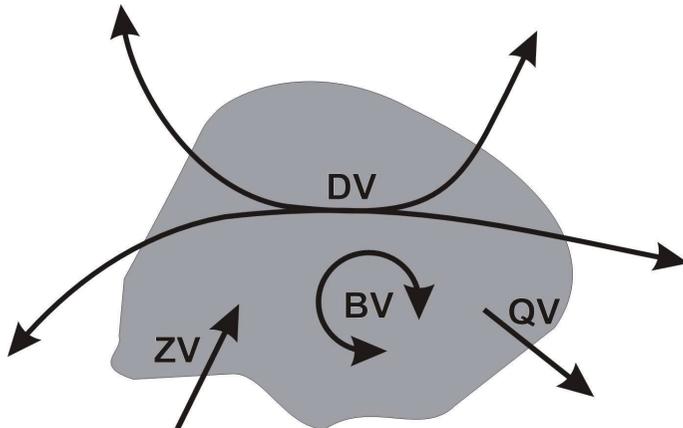
In Anhang 5 sind die Knotenströme für die Nachmittags-Spitzenstunde in der Münchener Straße dargestellt. Die Belastung der Münchener Straße ist in ihrem gesamten Verlauf in der Spitzenstunde relativ gleichmäßig. Die Belastung liegt circa zwischen 600 – 700 Kfz/Std. fe Fahrtrichtung. Die höchsten Belastungen sind in Höhe der Laufener Straße festzustellen. Betrachtet man den Tagesverkehr (vgl. Anhang 6), so ist deutlich ein Anstieg des Verkehrsaufkommens ausgehend von der Industriestraße in Richtung Laufener Straße zu erkennen. Die Schwerverkehrsanteile liegen zwischen 5,5 und 7%.

Nachdem an den erhobenen Knoten über jeweils acht bzw. 14 Stunden der Verkehr erfasst worden war, kann auch der 24-stündige Tagesverkehr mit Hilfe einer pauschalen Hochrechnung ermittelt werden. Dieser ist in Anhang 7 abgebildet, wobei ein Rundungsmodus gewählt wurde. Mit 19.000 Kfz/24 Std. ist der östlichste Straßenabschnitt der Münchener Straße der am stärksten belastete. Ein Blick auf den Anhang 7 zeigt deutlich die Konzentration des Verkehrs in Ost-West-Richtung auf die Münchener Straße. In Nord-Süd-Richtung wird der meiste Verkehr auf die Achse Laufener Straße/Reichenhaller Straße gebündelt.

### Verkehrsbefragungen

Insgesamt konnten 4.565 Autofahrer befragt werden. Bis auf eine kleine Menge im niedrigen zweistelligen Bereich konnten alle Ortsangaben zugeordnet werden.

Die im Folgenden verwendeten Begriffe Durchgangsverkehr (DV), Ziel-/ Quellverkehr (ZV bzw. QV) und Binnenverkehr (BV) lassen sich anhand der nachstehenden Grafik erläutern.



Als Durchgangsverkehr werden die Fahrten bezeichnet, bei denen Herkunft und Ziel außerhalb eines definierten Gebietes liegen. In diesem Fall ist dies das Gebiet, das von den sechs Befragungspunkten markiert wird.

Als Zielverkehr gelten alle Fahrten, bei denen die Herkunft außerhalb von Freilassing und das Ziel innerhalb liegen. Die entsprechenden Gegenrichtungen werden als Quellverkehr bezeichnet.

Beim Binnenverkehr liegen Herkunft und Ziel innerhalb des Definitionsgebietes.

Die unter Mithilfe der Polizei angehaltenen Autofahrer an den Befragungsstellen entsprechen keiner Vollerhebung. Dies ist auch nicht unbedingt erforderlich, da eine Hochrechnung durch benachbarte Zählstellen möglich ist. Um Staus zu vermeiden musste ein Teil der Autofahrer durchgewunken werden.

#### Durchgangsverkehr zwischen den Befragungspunkten

Anhang 8 enthält den Durchgangsverkehr durch die Stadt Freilassing zwischen den sechs Befragungspunkten. Insgesamt wurden rund 3.300 Kfz-Fahrten im Durchgangsverkehr am 19.05.2011 ermittelt. Die stärkste Beziehung besteht auf der Ost-West-Achse zwischen der Wasserburger Straße (B1) und der Salzburger Straße (B4) mit 980 Kfz/24 Std., die zweitstärkste Durchgangsverkehrsbeziehung bezieht sich mit ca. 700 Kfz/24 Std. auf Fahrten zwischen der Wasserburger (B1) und der Reichenhaller Straße (B5). Auch die Beziehung zwischen den Befra-

gungsstellen Wasserburger Straße (B1) und Westendstraße (B6) ist mit 480 Fahrten/24 Std. noch erwähnenswert. Die übrigen Durchgangsverkehrsbeziehungen spielen eine eher untergeordnete Rolle.

#### Durchgangsverkehr nach Verflechtungen

Anhang 9 zeigt den ortsbezogenen Durchgangsverkehr sofern Einzelverkehrsströme von mindestens 20 Kfz pro 24 Stunden vorliegen. Auch wenn dadurch nicht der gesamte Durchgangsverkehr dargestellt wird, so wird doch deutlich, dass Verkehrsbeziehungen von und nach Salzburg den größten Anteil am Durchgangsverkehr einnehmen. Ein großer Teil dieses Durchgangsverkehrs wiederum kommt aus Saaldorf-Surheim, Waging und Ainring. Weitere wichtige Durchgangsverkehrsbeziehungen bestehen mit Saaldorf-Surheim, Ainring, Laufen und Waging. Die nicht dargestellten Durchgangsverkehrsbeziehungen verteilen sich auf eine Vielzahl von Verflechtungen, die jede für sich genommen nur von wenigen Fahrzeugen wahrgenommen werden.

#### Ziel-/Quellverkehr nach Verflechtungsorten

In Anhang 10 ist eine Tabelle des überörtlichen Ziel-/Quellverkehrs abgebildet. Erwartungsgemäß besteht ein großer Verkehrsaustausch der Freilassinger Bevölkerung mit der Stadt Salzburg. Ca. 7.500 Fahrzeuge waren von Freilassing nach Salzburg beziehungsweise in der Gegenrichtung unterwegs. Ebenfalls ein großer Verkehrsaustausch von etwa 5.500 Kfz/24 Std. fand mit Ainring statt und mit 5.000 Kfz/24 Std. mit Saaldorf-Surheim. Andere umliegende Orte mit einem erwähnenswerten Verkehrsaustausch sind Bad Reichenhall, Laufen, Teisendorf, Kirchanschöring und Traunstein.

#### Ziel-/Quellverkehr nach Befragungsstellen und Binnenverkehrsströme für Verkehrszellen

Die Anhänge 11a – 11n enthalten für die Befragungsstellen die Ziel-/Quellverkehrsverflechtungen und für acht ausgewählte Verkehrszellen die jeweiligen Binnenverkehrsbeziehungen (Kfz und Fahrrad) mit dem übrigen Ort. Bei den Binnenverkehrsströmen ist nur der Binnenverkehr der Freilassinger Bevölkerung enthalten. Auswärtige Einpendler, die innerhalb des Stadtgebiets für eine Besorgung fahren, sind hierin nicht enthalten.

Anhang 11a zeigt den Ziel-/Quellverkehr, der an der Befragungsstelle 1 ermittelt wurde. Intensive Beziehungen

konnten hier mit den Zellen 8 (Einkaufszentrum West), 7 (Brodhausen) und 2 (Lindenstraße) ermittelt werden. An der Befragungsstelle 2 (vgl. Anhang 11b) hatten von den ca. 5.900 Kfz/24 Stunden ca. 1.800 Kfz/24 Stunden die Zelle 27 (Untereicht) und ca. 1.100 Kfz/24 Stunden die Zelle 8 (Einkaufszentrum West) zum Ziel bzw. Quelle. Je weiter entfernt die Zellen liegen, um so weniger spielen sie an der Befragungsstelle 2 eine Rolle. An der Befragungsstelle 3 (vgl. Anhang 11c) gibt es mit keiner Zelle besonders auffällige intensive Verflechtungen. Die größten Verflechtungen bestehen mit den beiden nächst gelegenen Zellen 23 (Laufener Straße Nord) und 24. Die am stärksten frequentierte Befragungsstelle B4 (9.335 Kfz/24 Stunden) ist in Anhang 11d dargestellt. Die intensivsten Beziehungen bestehen auch hier mit Zelle 8 (Einkaufszentrum West) und Zelle 17 (Klebing). Die Verkehrsbeziehungen der Befragungsstelle B5 (vgl. Anhang 11e) sind eher gleichmäßig auf viele Zellen verteilt. Einzig Zelle 7 (Brodhausen) fällt etwas auf. An der Befragungsstelle 6 (vgl. Anhang 11f) ist wiederum eine starke Ausrichtung auf die Zelle 8 (Einkaufszentrum West) und die Zelle 7 (Brodhausen) festzustellen.

In den Anhängen 11g – 11i sind verschiedene Verkehrszellen, die den Kfz-Binnenverkehr darstellen, abgebildet. Mit 2.615 Kfz-Fahrten ist die Bevölkerung eines der größeren Wohngebiete der Stadt Freilassing (Zelle 7, Anhang 11g) zu einem erheblichen Anteil am Binnenverkehr beteiligt. Es bestehen starke Verflechtungen mit der Stadtmitte (2, Lindenstraße, 300 Fahrten/24 Std.) und dem benachbarten Wohngebiet Klebing (17, 300 Fahrten/24 Std.). Das Verkehrsaufkommen der Zelle 2 „Lindenstraße“ (vgl. Anhang 11h) beträgt 1.820 Kfz-Fahrten/24 Std. Mit den Zellen 7, 8, 10 und 17 gibt es einen hohen Verkehrsaustausch, was vermutlich auf die Einwohnerzahlen dieser Zellen zurückzuführen ist. Die Beziehungen mit den übrigen Verkehrszellen sind eher gleichmäßig verteilt. Auch die Zelle 17 (Klebing) ist hauptsächlich vom Wohnen geprägt und unterhält intensive Beziehungen zur Zelle 7 (Brodhausen), 2 (Lindenstraße) und 22 (Obereicht).

Die Anhänge 11j bis 11n stellen den Binnenradverkehr dar. Die durch Wohnen geprägte Zelle 7 (Brodhausen) hat enge Verflechtungen mit den Zellen 8 (Einkaufszentrum West), 2 (Stadtmitte), 10 (Kreuzederstraße), 17 (Klebing) und 9 (Eichetfeld). Starke Verkehrsbeziehungen bestehen zwischen dem Einkaufszentrum West (8) und einwohnerstarken Zellen wie 7 (Brodhausen), 10 (Kreuzederstraße) oder 9 (Eichetfeld), die im näheren Umfeld liegen. Verkehrsbeziehungen bestehen aber durchaus auch zu weiter ent-

fernten Zellen (vgl. Anhang 11k). Mit 2.960 Radverkehrsfahrten ist die Stadtmitte (Zelle 2, Lindenstraße, Anhang 11l) zu einem erheblichen Anteil am Rad-Binnenverkehr beteiligt. Es bestehen Verflechtungen mit fast allen Zellen mit Wohnbebauung, auch wenn diese weiter entfernt liegen. Besonders starke Beziehungen bestehen mit Zelle 9 (Eichetfeld), 10 (Kreuzederstraße) und 7 (Brodhausen). Die Anhänge 11m und 11n zeigen den Binnenradverkehr der Zellen Klebing (17) und Hofham (15).

#### Repräsentativität

Die Frage nach der Repräsentativität einer Haushaltsbefragung kann durchaus bejaht werden und soll anhand der Diagramme in Anhang 12 noch weiter untermauert werden.

Das Durchschnittsalter der Freilassinger Bevölkerung der Haushaltsbefragung liegt bei 47,0 Jahren. Die etwas überdurchschnittliche Antwortquote in der Altersgruppe zwischen ca. 60 und 70 Jahren ist nicht ungewöhnlich. Dies liegt häufig daran, dass es sich dabei um eine Bevölkerungsgruppe handelt, die meist bereits seit langem am Ort wohnt und sich deshalb mit diesem stark identifiziert. Deshalb ist die überdurchschnittliche Antworthäufigkeit der Senioren nicht ungewöhnlich, auch bei Rücklaufquoten von 30 oder noch mehr Prozent tritt dieses Phänomen auf. Die unterdurchschnittliche Antwortquote in der Altersgruppe zwischen 20 und 30 ist ebenfalls weit verbreitet, da viele Menschen in diesem Lebensabschnitt andere Prioritäten setzen als sich mit Problemen des städtischen Lebensumfeldes zu beschäftigen.

#### Haushaltsbefragung

Erfahrungsgemäß weist eine Stadt der Größenordnung Freilassings einen erheblichen Anteil an Binnenverkehr auf. Die Kenntnis dieser Verkehrsmengen ist für die Beurteilung der Verkehrswirksamkeit von zahlreichen Planungsmaßnahmen von großem Vorteil. Mit einer Haushaltsbefragung können die durch die Verkehrsbefragung im fließenden Kfz-Verkehr nicht oder nur teilweise erfassten Binnenverkehrsbeziehungen innerhalb der Stadt Freilassing wesentlich exakter ermittelt und auch Angaben zum Verkehrsverhalten (Verkehrsmittelwahl, Zahl der täglichen Wege bzw. Fahrten) gewonnen werden.

#### Haushaltstypen

Im Hinblick auf soziodemographische Merkmale kann

davon ausgegangen werden, dass eine genügend hinreichende Grundgesamtheit zur Auswertung vorliegt. Die Haushalte wurden in fünf verschiedene Typen unterteilt.

- Singles (unter 65 Jahren);
- Paare (mindestens einer unter 65 Jahren);
- Senioren (keiner unter 65 Jahren);
- Familien mit Kindern (mindestens eines unter 18 Jahren);
- Mehrgenerationenhaushalte (z.B. Familien mit ausschließlich erwachsenen Kindern bzw. mit Kindern unter 18 und gleichzeitig mind. einem weiteren Haushaltsmitglied über 65).

Inwieweit Deckungsgleichheit mit der Gesamtheit der Freilassinger Haushalte besteht kann hier nicht beantwortet werden, da es hierzu keine offiziellen Daten gibt, vor allem nicht auf der räumlichen Grundlage der hier verwendeten Verkehrszellen.

Knapp 45% der Befragten gaben an, berufstätig zu sein. Damit liegt dieser Wert nahe beim bayerischen Durchschnitt. 35% der erfassten Haushaltsmitglieder leben als Senioren. Damit ist dieser Haushaltstyp am stärksten vertreten, gefolgt von Paaren und Familien. Fast 50% der Haushalte sind 2-Personenhaushalte. Die durchschnittliche Größe aller erfassten Haushalte beträgt 2,1.

#### Pkw- und Führerscheinbesitz

Anhang 13 gibt Auskunft über die Ausstattung der Haushalte mit Führerschein und PKW. Circa 15% der erfassten Haushalte verfügen über keinen PKW, 50% über ein Fahrzeug und immerhin über 20% besitzen zwei PKW. Unter 5% besitzen drei oder mehr PKW. Die Verknüpfung dieses Merkmals mit den Haushaltstypen führt zu der Erkenntnis, dass vor allem Single- und Seniorenhaushalte zu den Autolosen gehören. Den höchsten Anteil an Zweit- und Drittwagen weisen die Mehrgenerationenhaushalte auf. Hier gibt es so gut wie keine Haushalte ohne Pkw. Immerhin über ca. 25% der Familienhaushalte verfügen über zwei oder mehr PKW.

Die Ausstattung der Bevölkerung mit einem PKW-Führerschein ist in den Altersgruppen, in denen die Phase der Erwerbsfähigkeit hinein fällt, sowohl bei Männern als auch bei Frauen nahezu 100%. Während bei den Männern über 75 Jahre fast 90% einen PKW Führerschein haben, liegt der Führerscheinbesitz bei den Frauen dieser Altersgruppe bei etwa 60%.

Die Verknüpfung der Merkmale Geschlecht, Alter und PKW-Besitz zeigt bereits einen stärkeren Unterschied. Bereits ab dem Alter von circa 30 Jahren verfügen Männer in höherem Maße über einen eigenen PKW. In der Altersgruppe über 75 Jahren besitzen sogar noch rund 75% der Männer einen eigenen PKW, während es bei den Frauen ca. 25% sind.

#### Wegehäufigkeit

Anhang 14 enthält die Auswertung der Haushaltsbefragung nach der Wegehäufigkeit und deren Zusammenhänge. Im Durchschnitt legte jeder der 1.660 Bewohner, die im Rücklauf der Haushaltsbefragung enthalten sind, 4 Wege zurück. Unter 5% gaben an, das Haus am Stichtag nicht verlassen zu haben. Die meistens Freilassinger (knapp 40%) haben drei bis vier Wege zurückgelegt. Etwa 15% der Befragten erwiesen sich als besonders mobil, da sie mehr als sieben Wege am Stichtag zu Fuß oder mit einem Fahrzeug zurückgelegt hatten.

Eine Differenzierung nach dem Geschlecht erbringt gewisse Unterschiede, die jedoch nicht sehr deutlich ausfallen.

#### Wegehäufigkeit/Führerscheinbesitz (Anhang 14)

Einen eindeutigen Zusammenhang zwischen Wegehäufigkeit und PKW-Verfügbarkeit kann man ebenfalls ablesen. Während fast 75% der Frauen, die am Stichtag nicht unterwegs waren, über keinen eigenen PKW verfügen, sind es bei den hoch mobilen Frauen (mit mehr als sieben Wegen) nur rund 25%. Je weniger mobil die Befragten waren, umso seltener besitzen sie einen Pkw.

#### Verkehrsmittelwahl

In Anhang 15 ist die Verkehrsmittelwahl für den Binnenverkehr und den Ziel-/Quellverkehr grafisch dargestellt. Die Tabelle zeigt die gesamte Mobilität der Bevölkerung von Freilassing für den Stichtag.

Die rund 16.000 Einwohner der Stadt Freilassing legten am 19.07.2011 etwa 59.000 Wege und Fahrten zurück. Darin enthalten sind auch Ortsveränderungen, die die Bevölkerung außerhalb von Freilassing, zum Beispiel innerhalb von Laufen, Salzburg oder Ainring oder auch zwischen diesen und anderen Orten zurückgelegt hat. Der Anteil dieser Wege ist jedoch verhältnismäßig gering. Es ist jedoch auch möglich, dass diese Wege nicht von allen Befragten vollständig notiert wurden, da sie diese für die

Thematik in Freilassing eventuell als nicht bedeutend erachtet haben.

Für die Gesamtheit der Bevölkerung sind die untersuchten Merkmale sicherlich repräsentativ. Durch die Differenzierung in insgesamt 30 Verkehrszellen mit zum Teil sehr unterschiedlicher Einwohnerzahl kann anhand des Rücklaufs nicht mit abschließender Sicherheit festgestellt werden, ob die Mobilität der Einwohner z. B. der Zelle 17 (Klebing) exakt wider gegeben wird.

Insgesamt wurden von den rund 59.000 Wegen und Fahrten ca. 17% zu Fuß zurückgelegt, 32% mit dem Fahrrad, 10% als Beifahrer in einem PKW und über 37% als Selbstfahrer in einem PKW. Der Öffentliche Nahverkehr spielt mit ca. 4% nur eine äußerst untergeordnete Rolle.

Unterscheidet man die Verkehrsmittelwahl nach Verkehrsarten, so wird deutlich, dass die Fußgänger im Binnenverkehr am häufigsten unterwegs waren. Bus/Bahn wurden im Ziel-/Quellverkehr am ehesten benutzt. Die Pkw-Selbstfahrer sind etwa zu gleichen Teilen im Ziel-/Quellverkehr und im Binnenverkehr unterwegs.

Für Radfahrer wurden am Erhebungstag ca. 19.000 Fahrten ermittelt. 80% sind davon im Binnenverkehr mit ca. 15.000 Fahrten/24 Stunden vertreten. Das bedeutet das 40% aller erfassten Wege im Binnenverkehr mit dem Fahrrad zurückgelegt wurden. Im Ziel-/Quellverkehr konnten ca. 3.500 Fahrten/24 Stunden ermittelt werden. Folgende Verkehrsbeziehungen sind am wichtigsten:

Ziel – und Quellfahrten/24 Stunden mit dem Fahrrad:

- Von und nach Ainring 760
- Von und nach Bad Reichenhall 300
- Von und nach Saaldorf-Surheim 700
- Von und nach Salzburg 1050

Die Verkehrszusammensetzung aller Fahrten ergibt, dass ca. 65% im Binnenverkehr, ca. 33% im Ziel-/Quellverkehr und ca. 2% außerhalb statt finden.

Problemsicht der Bevölkerung.

In zwei offenen Fragen konnte die Bevölkerung in der Haushaltsbefragung ihre Meinung zu den verkehrlichen Problemen und ihre Verbesserungsvorschläge äußern. Rund 40% der Befragten äußerten sich konkret zu verkehrlichen Problemen und hatten konkrete Anregungen.

Die drei wichtigsten Themen, Problempunkte bzw. Anregungen waren:

Münchener Straße

- „zu viel LKW-Verkehr“
- „Ampelanlagen behindern den Verkehr“
- „Stau am Salzburger Platz“

ÖPNV

- „Stadtbus fährt nicht am Wochenende und nicht am Abend (nach 18 Uhr) und oft unpünktlich“
- „Linien und Taktfrequenz des Stadtbusses reichen nicht aus“
- + „Linien und Taktfrequenz des Stadtbusses erhöhen“

Radverkehr

- „viele Radler fahren auf dem Gehweg“
- „Bahnunterführungen unsicher“
- „Radln zu gefährlich auf der Münchener Straße“
- + „mehr Radwege bauen“

## 4.3 Verkehrskonzepte

### 4.3.1 Verkehrliche Zielvorgaben

Im Zuge der Öffentlichkeitsarbeit wurden Ziele für die verkehrsplanerische Entwicklung der Stadt Freilassing erarbeitet. Berücksichtigt wurden die Wünsche und Ideen der Bürger ebenso wie die Anregungen der Lenkungsgruppe. Für die gesamtstädtische Verkehrsentwicklung wurden folgende Ziele definiert:

- Orientierung der Verkehrsplanung an der Siedlungs- und Gewerbeentwicklung
- Keine neuen verkehrsintensiven Gewerbeeinrichtungen bzw. Einkaufsmärkte längs der Münchener und Wasserburger Straße
- Ansiedlung neuer Gewerbegebiete in erster Linie an den nördlichen und südlichen Stadtrandgebieten (Anbindung an die Laufener Straße bzw. die B 304)
- Verbesserung des Verkehrsflusses auf der Achse Salzburger Straße – Münchener Straße
- Verkehrsreduzierung - insbesondere des Schwerlastverkehrs – in den Wohnquartieren rund um den Sudentenplatz („Schleichwegerrouten“ der Lkw über die Sudenten-, Egerländer- und Böhmerwaldstraße) und die Eichendorffstraße zwischen Siebenbürger Straße und Schlesier Straße
- Möglichst nichtsignalisierte Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlagen realisieren
- Flüssigerer und dennoch langsamerer Verkehrsfluss mit Wunschgeschwindigkeit Tempo 30 km/h auf der Münchener Straße
- Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer, insbesondere längs der Münchener Straße zwischen Industriestraße und Salzburger Platz
- Durchgängiges, beidseitiges Angebot für Radfahrer auf der Fahrbahn längs der Münchener Straße zwischen Industriestraße und Salzburger Platz

### 4.3.2 Fließender Kfz-Verkehr

#### 4.3.2.1 Großräumige, gesamtstädtische Verkehrsentwicklung (vgl. Plandarstellung in der Anlage 1)

##### Umbau Knotenpunkt B20 / B304 / Salzburger Straße

- Mit der Realisierung der vierten Rampe von der Salzburger Straße zur B 20 im Südwestquadranten des Knotenpunktes wird der Verkehrsablauf an diesem Knoten durch den Wegfall der Lichtsignalanlage deutlich flüssiger ablaufen.
- Die Laufener Straße und der Salzburger Platz werden insbesondere zu den verkehrlichen Spitzenstunden entlastet werden: Der Schleichverkehr der heute von Norden kommend die Ausweichroute über die Laufener Straße in Richtung Salzburg nutzt, wird auf die B 20 zurückverlagert werden.
- Diese Umbaumaßnahme ist vom Staatlichen Bauamt Traunstein unabhängig vom ISEK Freilassing geplant worden und wird in absehbarer Zeit durchgeführt werden.

##### Westtangente (Verbindung St 2104 – B 304) Prognose der verkehrlichen Auswirkungen

Die seit vielen Jahren in der Diskussion stehende Westtangente wurde hinsichtlich ihrer möglichen Trasse, der möglichen Anbindungen an das bestehende Straßennetz sowie der verkehrlichen Auswirkungen untersucht:

- Mögliche Entlastungswirkung der östliche Münchener Straße (zwischen Rathaus und Salzburger Platz): ca. 500 Kfz-Fahrten/Tag
- Verlagerbarer Durchgangsverkehr aus Richtung Berchtesgaden, Ainring, Bad Reichenhall: ca. 1.000 Kfz-Fahrten/Tag
- Verlagerbare Ziel- Quellfahrten zum Gewerbegebiet Süd aus nordwestlicher Richtung: ca. 700 Kfz-Fahrten/Tag; zur westlichen Innenstadt aus südlicher Richtung: ca. 800 Kfz-Fahrten/Tag
- Verlagerbarer Lkw-Verkehr: ca. 250 LKW-Fahrten/Tag. Diese Fahrten sind Durchgangsverkehre und Ziel-/ Quellverkehr zum Industriegebiet Süd an der B 304. Nicht zu Verlagern ist aber ein großer Anteil des LKW-Verkehrs, der Ziel-/ Quellverkehr in das Industriegebiet Nord und das Gewerbegebiet Klebing.
- Für die mögliche Trassenführung der Westtangente wurde ein Korridor definiert, der über das Stadtgebiet von Freilassing und das der Gemeinde Ainring ver-

läuft. Als mögliche Knotenpunktsgestaltung der Anbindungen einer Westtangente an die B 304 und die Wasserburger Straße bieten sich Kreisverkehrplätze an. Aufgrund der vorhandenen räumlichen Gegebenheiten wäre auch eine Realisierung mit großen Außendurchmessern möglich.

- Eine Anbindung des Ortsteils Neuhofham an eine mögliche Westumfahrung wäre aus verkehrlicher Sicht durchaus denkbar und würde auch zu einer höheren Entlastung der Münchener Straße führen. Aus städtebaulichen, bzw. landschaftsplanerischen Gründen wird diese Verbindungsspanne aber nicht in die weiteren Planungen aufgenommen.

#### Brückenverbindung von Freilassing nach Salzburg

- Eine zweite Brückenverbindung von Freilassing nach Salzburg würde durch die Entflechtung der Verkehrsbeziehungen die bestehende einzige Querungsmöglichkeit für den Kfz-Verkehr zwischen Freilassing und Salzburg deutlich entlasten. Gerade in Verbindung mit einer Westumfahrung bietet sich als Standort für diese neue Saalachbrücke die Verlängerung der B 304 über den Knoten mit der B 20 in östliche Richtung nach Österreich an. In Salzburg Siezenheim könnte die Anbindung an die Mielstraße mit Weiterführung an die A1 erfolgen.

#### Halbanschluss B 20

- Zur Entlastung des hoch belasteten Salzburger Platzes wäre eine zusätzlich Verbindung zur B 20 hilfreich. Ein Halbanschluss auf Höhe der Unterführung der Bahnlinie Rosenheim – Salzburg könnte in Richtung Norden über die Zollhäuslstraße erfolgen und in der Gegenrichtung über eine Verbindungsrampe südlich der Bahnlinie zur Reichenhaller Straße.
- Ein Vollanschluss ist nicht notwendig, da die Verkehrsbeziehungen in südliche Richtung der B 20 über den Anschluss der B 304 erfolgen kann, der noch große Kapazitätsreserven aufweist.
- Der Halbanschluss würde für eine Verlagerung von ca. 1.000 Kfz-Fahrten/Tag von der Reichenhaller Straße und der Salzburger Straße hin zur B 20 in Richtung Salzburg und nördliche B20 sorgen. Auch die Münchener Straße wird entlastet (Verlagerungen hin zur Rupertusstraße).

#### LKW-Durchgangsverkehr

Für die Reduzierung des Schwerverkehrs, der insbeson-

dere über die Münchener Straße in Ost-West-Verbindung durch die Stadt rollt, bestehen folgenden Möglichkeiten:

- Ein LKW-Durchfahrverbot wäre evtl. im Zuge eines Lärmaktionsplans zu erreichen, dies ist allerdings schwierig zu realisieren.
- Mit einem Durchfahrverbot für Lkw in der Wohnsiedlung zwischen Siebenbürger Straße und Schlesier Straße wird die Wegeroute für den Ziel-Quell-Verkehr zum Gewerbegebiet Nord über die BGL 2 (Laufener Straße) gestärkt.
- Mit der Realisierung der Westtangente würde für den Durchgangsschwerverkehr eine Ausweichroute entstehen, dies kann als Grundlage für die rechtliche Aussperrung des LKW-Durchgangsverkehrs dienen.
- Mit der Realisierung der Verbindungsstraße zwischen der BGL 2 und der BGL 3 in Obersurheim (Gemeinde Saaldorf-Surheim) wird für die Kiestransporte der Firma Moosleitner aus Norden kommend die Route über die BGL2 attraktiver werden; Schwerverkehrsfahrten werden sich aus dem Stadtgebiet in Freilassing auf die BGL 2 verlagern. Dies wird noch verstärkt werden im Falle der Durchführung der Umbauvorschläge für die Münchener Straße.

#### **4.3.2.2 Innerstädtische Vorschläge zur Verbesserung des Verkehrsablaufes**

##### Erschließung möglicher Erweiterungsflächen

- Für die geplante neue Wohnsiedlung am Sonnenfeld mit ca. 1500 Einwohnern ist mit einer zusätzlichen täglichen Verkehrsbelastung von 1.800 - 2.000 Kfz/Fahrten am Tag zu rechnen. Die verkehrliche Anbindung des geplanten Neubaugebietes „Sonnenfeld“ erfolgt an sowohl an die Schillerstraße, die Münchener Straße, die Augustinerstraße sowie die Rupertusstraße. Für die Anbindung von der Münchener Str. aus schlagen wir einen unsignalisierten Knotenpunkt ohne Linksabbiegespur auf der Münchener Str. (von Osten kommend) vor.

Ein Kreislauf an dieser Stelle ist aufgrund der Verkehrsbelastungen nicht erforderlich und würde für die Radfahrer in Ost-West Richtung, die in diesem Abschnitt auf einem separaten Radweg geführt werden sollen, eine zusätzliche Ableitung auf die Fahrbahn bedeuten.

Wünschenswert wäre, möglichst viel des zusätzlichen Verkehrs, den das Sonnenfeld generiert (durch die unmittelbare Nähe des Bahnhofs soll-

te ein möglichst hoher ÖPNV-Anteil im Modal-Split angestrebt werden), über die Rupertusstraße und dann weiter über den möglichen Halbanschluss an die B20 im Zuge der Zollhäuslstraße abzuwickeln. So kann der Salzburger Platz entlastet werden. Die Zufahrt für diesen Abschnitt der Sonnenfeldsiedlung kann aus Osten über den geplanten Kreisel an der Augustinerstraße erfolgen, aus Westen ist das Rechtseinbiegen von der Münchener Str. aus unproblematisch.

- Für die Anbindungen der möglichen gewerblichen Erweiterungsflächen an das übergeordnete Straßennetz bieten sich im Norden die Knotenpunkte Laufener Straße / BGL 2 (möglicher Kreisverkehr) und im Süden die Traunsteiner Straße an.
- Für die Anbindung der angedachten Wohnbau-Erweiterungen in Hofham wird eine Verbindung an die Staufenerstraße und die Georg-Wrede-Straße vorgeschlagen.
- Als geeigneter Standort für eine großflächige Abstell- bzw. Parkanlage für Lkw wird die Fläche unmittelbar südlich des Kreisels und westlich der Heubergstraße angesehen. Durch die unmittelbare Nähe zur B 20 ist mit wenig Beeinträchtigung für die Freilassinger Bevölkerung zu rechnen.

#### Einbahnstraßenpaar Schulstraße / Birkenweg

Zur Entflechtung der Verkehrsströme und zur Erhöhung der Sicherheit wird vorgeschlagen, den Birkenweg in Westrichtung und die Schulstraße in Ostrichtung als Einbahnstraße auszuweisen. Die gering belasteten, kurzen Straßenabschnitte können auch von Radfahren gegen die Einbahnstraßenrichtung befahren werden. Längsparken sollte jeweils am rechten Straßenrand erlaubt werden.

#### Sudetenplatz

- Für die Wohnquartiere um den Sudetenplatz („Schleichwegerouten“ der Lkw über die Sudeten-, Egerländer- und Böhmerwaldstraße) wird eine Tonnagebegrenzung bis 7,5t mit Zusatzschild „Anlieger frei“ vorgeschlagen. Somit kann eine Verkehrsberuhigung erreicht werden (eine aktuelle Verkehrszählung durch das Tiefbauamt ergab 27 LKW-Fahrten/Tag).
- Um das Abstellen der Lkw in der Sudetenstraße zu verhindern, wird vorgeschlagen, durch bauliche Einschränkungen wie z.B. Bepflanzungen in jeweils 10 m langen Abschnitten eine Parksituation nur für PKW zu schaffen.



Beispiel Verkehrssituation Münchener Straße stadteinwärts  
Quelle: Lang+Burkhardt



Beispiel Verkehrssituation Münchener Straße stadtauswärts  
Quelle: Lang+Burkhardt

#### **4.3.2.3 Münchener Straße**

##### Städtebauliche Gliederung (vgl. Plan Anlage 2)

Von zentraler Bedeutung in Freilassing ist die in West-Ost-Richtung durch das gesamte Stadtgebiet verlaufende Münchener Straße. Hier treffen sowohl PKW, LKW (vornehmlich im Längsverkehr), Busse sowie Fußgänger und Radfahrer aufeinander. Das zu verfolgende Ziel muss eine Integration der Nutzungsansprüche für möglichst alle Verkehrsteilnehmer sein.

Eine Strukturierung der Münchener Straße erfolgte gemäß den Anforderungen und Charakteristika der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2006):

#### Östlicher Abschnitt (Industriestraße – Rathaus): Örtliche Hauptverkehrsstraße mit Mischnutzung

- Breiter, offener Straßeraum mit Seitenräumen (Allee auf der Südseite)
- Geradliniger Verlauf
- Augustinerstraße bis Salzburger Platz nach RAST 06 (5.2.7)

#### Mittlerer Abschnitt: Örtliche Geschäftsstraße im Stadtzentrum

- Hauptverkehrs- und Erschließungsstraße
- Verkehrsstärke zwischen 400 Kfz/h u. 2.600 Kfz/Std. Besondere Nutzungsansprüche durch Fußgängerlängs- und querverkehr, Parken, ÖPNV

#### Westlicher Abschnitt (Salzburger Platz – Anschluss B20): Örtliche Einfahrtsstraße

- Hauptverkehrsstraße
- Gemischte Nutzung
- Verkehrsstärke zwischen 400 Kfz/ Stunde und 1.800 Kfz/Stunde

Entsprechend der Forderung nach einem beidseitigen Angebot für Radfahren auf beiden Seiten der Münchener Straße und dem Wunsch nach langsamerem Kfz-Verkehr wurde ein Konzept entwickelt, das eine Verbesserung der Verkehrsabwicklung für alle Verkehrsteilnehmer bieten könnte.

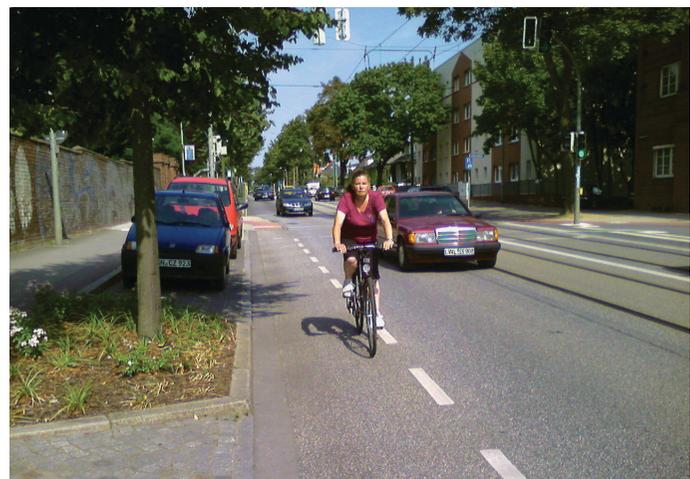
#### Umbauvorschläge zum nichtsignalisierten Ausbaukonzept Münchener Straße (Übersichtsplan vgl. Anlage 3)

- Knoten Münchener Straße / Bräuhausstraße / Lindenstraße: Keine Linksabbieger aus westlicher Richtung in die Bräuhausgasse. Auflösen der Linksabbiegespur: Die ca. 300 abbiegenden Kfz/Tag müssten über die Vinzentiusstraße und die Schulstr. oder Laufener Straße ausweichen.
- Knoten Münchener Straße / Vinzentius- / Augustinerstraße: Kleiner Kreis mit ca. 27 m Durchmesser
- Münchener Straße / Obere Feldstraße / Schillerstraße: Kleiner Kreis mit ca. 27 m Durchmesser
- Münchener Straße / Industriestraße / Sägewerkstraße: Kreis mit ca. 30 m Durchmesser und mit einem zusätzlichen Bypass für die aus Norden nach Westen abbiegenden Fahrzeuge
- Ausbau der Salzburger Straße zwischen Salzburger

#### Platz und Anschluss B 20 (Zwei Fahrspuren in Richtung Salzburg)

Durch den Verzicht auf Lichtsignalanlagen und den Bau von Kreisverkehren kann der Kfz-Verkehr flüssig, aber mit reduzierter Geschwindigkeit durch die Münchener Straße fahren. Ein Kreisverkehr am Salzburger Platz wäre prinzipiell auch denkbar und wünschenswert, aufgrund der hohen Belastungen zu den Spitzenstunden ist ein „normaler“ Kreisverkehr nicht leistungsfähig: Bei der Zufahrt von der Laufener Straße würden sich lange Rückstauungen bilden, da der in einer hohen Anzahl aus Salzburg kommende Verkehr bevorrechtigt wäre und nur wenig Lücken bieten würde. Die Leistungsfähigkeit für die vorgeschlagenen Kreisverkehre während der maßgeblichen Spitzenstunden am Vor- und Nachmittag wurde schon vom Büro Lang+Burkhardt 2009 nachgewiesen. Als Prognosehorizont für die Verkehrsuntersuchung wurde das Jahr 2025 gewählt und die Realisierung der Wohnsiedlung Sonnenfeld berücksichtigt.

Durch die reduzierte Fahrbahnbreite (keine Linksabbiegespuren mehr am Knoten Bräuhausstraße / Lindenstraße sowie am Knoten Augustinerstraße) kann im schmalsten Bereich der Münchener Straße zwischen dem Rathaus und dem Salzburger Platz beidseitig ein Angebotsstreifen für Radfahrer angelegt werden (vgl. Plandarstellung Anlage 4). Auf der südlichen Straßenseite vor der Pfarrkirche müsste auf Stellplätze (Längsparker) verzichtet werden. Ebenso würden die Stellplätze auf der nördlichen Straßenseite zwischen Bräuhausstraße und Raiffeisenbank entfallen müssen. Diese Stellplätze sollen aber nicht völlig



Beispiel Angebotsstreifen  
Quelle: Lang+Burkhardt

entfallen, sondern sollen im Zuge des Innenstadtkonzeptes in einer neuen Parkieranlage nahe das Salzburger Platzes positioniert werden.

#### Straßenquerschnitt östl. Abschnitt (vgl. Plan Anlage 5)

Der exemplarisch gewählte Straßenquerschnitt der Verkehrsuntersuchung im östlichen Abschnitt der Münchener Straße liegt westlich der Kreuzung mit der Lindenstraße. Im Bestand gibt es heute drei Fahrspuren für den Kfz-Verkehr. Der vorgeschlagene neue Querschnitt sieht nur noch zwei Spuren mit einer Breite von jeweils 3,25 m vor. Die Fahrbahnbreite beträgt 9,0 m. Die jeweiligen Seitenräume können mit einem Schutzstreifen für Radfahrer markiert werden (Breite: 1,5 m, vgl. Beispielfoto).

Dieser Streifen ist Teil der Fahrbahn; gemäß den Richtlinien der RAS 06 ist eine Fahrbahnbreite von 6,5 m ausreichend für den Begegnungsfall zweier LKW. Da auf der nördlichen Straßenseite Längsparker verbleiben, wird zum Schutz der Radfahrer ein zusätzlicher Sicherheitsabstand von 0,5 m vorgesehen.

#### Salzburger Platz

Im Zuge des Innenstadtkonzeptes (vertiefende Untersuchung im integrierten Konzept der ARC-Architekten) wird vorgeschlagen, die Fußgängerzone zu erweitern. Der südliche Bereich des Salzburger Platzes soll ein verkehrsberuhigter Bereich werden. Die Sebastianigasse soll ebenfalls verkehrsberuhigt werden. Die Funktion als Anliegerstraße bleibt aufrechterhalten, der aus Osten kommende Verkehr, der in die Lindenstraße abbiegen möchte, kann über die Knoten Münchener Straße / Lindenstraße zufahren.

In der Anlage 6 ist der durchgängige Angebotsstreifen beispielhaft in roter Farbe eingefärbt dargestellt. Die Lichtsignalanlage kann im Hinblick auf die Leistungsfähigkeit verbessert werden indem die Linksabbiegespur in die Hauptstraße entfällt. Somit kann die Haltepositionen aus westlicher Richtung kommend näher zur Kreuzung versetzt werden. Dies hat den Vorteil, dass weniger Grünzeitverlust und geringere Räumzeiten beim Signalphasenprogramm entstehen.

#### Kreisverkehrsplatz am Knoten Münchener Straße / Augustinerstraße

Die Entwurfsskizze des Straßenverlaufs in den Anlage 7 und 8 zeigen die mögliche neue Straßenraumplanung.

Der Schutzstreifen für die Radfahrer endet aus Osten kommend im Vorbereich des vorgeschlagenen Kreisels und die Radfahrer fahren auf der Fahrbahn in den Kreisverkehr ein. Weiterführend nach Westen können die Radfahrer den separat geführten Radweg nutzen. Aus östlicher Richtung kommend werden die Radler vom Radweg auf die Fahrbahn geführt (empfohlen wird eine farbliche Hervorhebung); nach dem Kreisverkehr durchqueren die Radfahrer in Richtung Osten die Bushaltestelle.

#### Straßenquerschnitt westl. Abschnitt (vgl. Plan Anlage 9)

In diesem Abschnitt der Münchener Straße gibt es in beiden Richtungen einen kombinierten Geh- und Radweg, der allerdings auf der Südseite durch die Baumscheiben systematisch in seiner Breite eingeschränkt wird, so dass



Bestandssituation westlicher Abschnitt der Münchener Str.  
Quelle: Lang+Burkhardt



Bestandssituation westlicher Abschnitt der Münchener Str.  
Quelle: Lang+Burkhardt

es immer wieder zu Konfliktsituationen kommt. Die Stellplätze im Straßenseitenbereich zwischen den Bäumen werden kaum angenommen (vgl. Fotobeispiel unten).

Auch in diesem Abschnitt wird eine Regelquerschnittsbreite von 6,5 m vorgeschlagen. Mit dem Verzicht auf die Längsstellplätze auf der nördlichen Straßenseite kann der Grünstreifen auf 2,0 m reduziert werden und somit genügend Platz an den Seitenräumen entstehen, um jeweils baulich getrennte Radwege und Gehwege mit einer Breite

von 2,0 m (Radweg) und ca. 2,25 m (Gehweg) anzuordnen. Der im Planungsprozess angedachte, begrünte, 2,5 m breite Mittelstreifen mit integrierten Querungshilfen wäre ebenfalls denkbar. Bei der Wahl der Variante ist zu berücksichtigen, dass die Fahrbahn auf der Staatsstraße nicht über eine Länge von 500 m oder länger, sondern über Abschnitte von 30 – 40 m getrennt werden sollte. Darüber hinaus sollte berücksichtigt werden, dass der Straßenraum

bei einem Mittelstreifen mit Bäumen leicht in zwei Teilräume zerfällt, da die Baumreihe auf der Nordseite fehlt.

#### Vorteile Kreisverkehre gegenüber Signalanlagen:

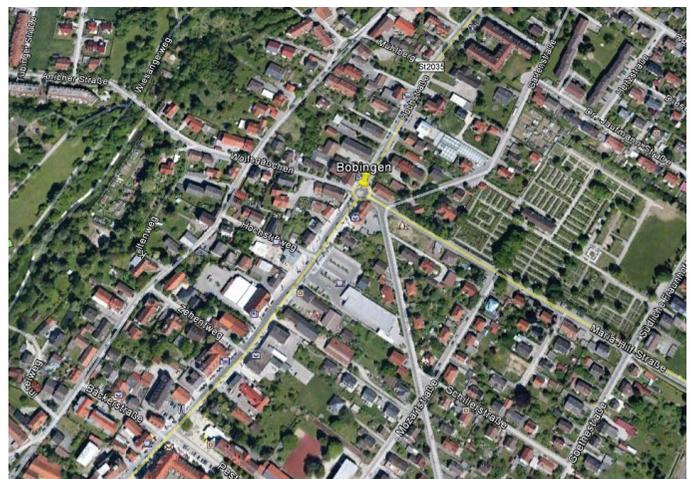
- Höhere Verkehrssicherheit durch Wegfall von Linksabbiegekonflikten
- Fahrbahnbreite kann reduziert werden (keine Linksabiegespuren nötig)
- Möglichkeit für Radfahrer-Angebotsstreifen auf der Fahrbahn bzw. separate Radwege längs der Münchener Straße
- Geringere Geschwindigkeit; in der Regel weniger schwere Unfälle, insbesondere weniger Personenschäden
- Insgesamt flüssiger Verkehrsablauf: Bei geringer und mittlerer Verkehrsbelastung (zu ca. 80% des Tages) sind die Wartezeiten beim Kreisel deutlich geringer als bei einer signalisierten Kreuzung. Das führt zu vermindertem Schadstoffausstoß und geringerem Kraftstoffverbrauch
- Geringere Betriebs- und Unterhaltskosten

#### Nachteile Kreisverkehre gegenüber Signalanlagen:

- Fußgängerquerungen an den Kreiselu- und -ausfahrten werden evtl. erschwert
- Konfliktpotential bei der Kreiselfahrt für Radfahrer, die vom Radweg oder Angebotsstreifen auf die Fahrbahn wechseln, um in den Kreisel einzufahren.

Um die veränderte Situation durch Kreisverkehre besser einschätzen zu können, bietet sich an, andere Städte oder Gemeinden mit vergleichbaren Verkehrsbelastungen und schon realisierten Kreisverkehrsanlagen zu betrachten.

Zusammenfassend folgen fünf Beispiele für innerstädtische Kreisel in Bayern (mit Angabe der Verkehrsmengen gemäß Verkehrsmengenatlas 2005 Luftbilder: jeweils Ausschnitte aus GoogleEarth):



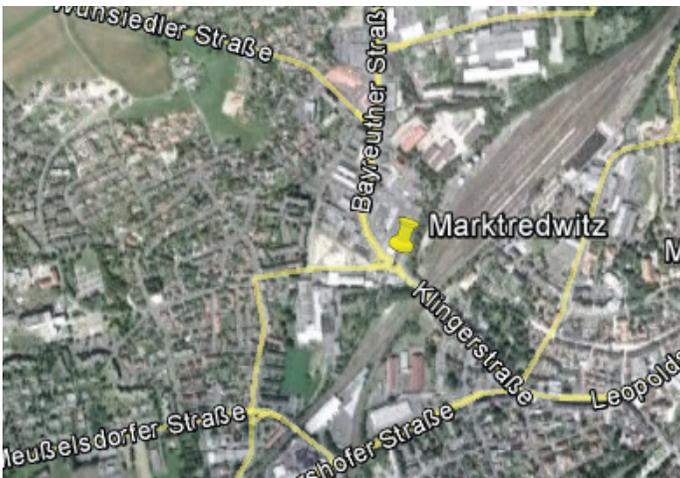
Kreisel in Bobingen (Hochstraße / Maria-Hilf-Straße)  
Querschnitts-DTW-Wert: Zufahrt Nord St 2035: 10389 Kfz/24h



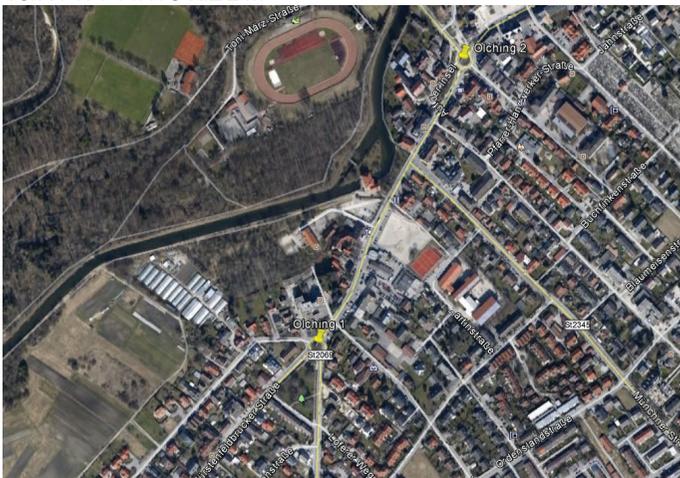
Kreisel in Lindau B11 / Kemptener Straße:  
Querschnitts-DTW-Werte: West: 20.906 Kfz/24h, Ost: 18624 Kfz/24



Kreisel in Schrobenuhausen: Thiers-Platz / Aichinger Straße /  
Querschnitts-DTV-Wert Aichinger Straße: 16.483 Kfz/24h,



Kreisel in Marktredwitz: Jean-Paul-Straße / Bayreuther Straße /  
Querschnitts-DTV-Werte: Von Süd: 18.275 Kfz/24h,  
Von N-W : 14.175 Kfz/24h



Kreisel in Olching an der Hauptstraße  
Querschnitts-DTV-Wert: Zufahrt St 2069: 16.483 Kfz/24h

#### 4.3.3 Ruhender Verkehr

Das vorhandene Angebot an öffentlichen Stellplätzen ist sehr gut. Im gesamten Stadtgebiet stehen ca. 2.000 Parkplätze zur Verfügung. Im Innenstadtbereich funktioniert die mit Parkscheibe auf maximal 2 Stunden begrenzte Parkdauer sehr gut, für Kunden und Besucher findet sich immer eine Parkmöglichkeit.

- Folgende Parkplätze im Innenstadtbereich bleiben unverändert erhalten: Parkplatz am Rathaus mit 54 Stellplätzen, Parkplatz Augustiner Straße mit 29 Stellplätzen, Parkplatz Lindenstraße 33 Badylon mit 108 Stellplätzen, Parkplatz an Salzburger Straße mit 122 Stellplätzen.
- Für die Anlage an der Rupertusstraße mit gegenwärtig ca.120 Stellplätzen kann im Zuge der Umplanungen im Bahnhofsumfeld (vgl. Detailkonzepte ARC-Architekten) eine Erweiterung, Umstrukturierung und Befestigung des Parkplatzes durchgeführt werden.
- Erweitert wird – ebenfalls im Zuge der Bahnhofsplannung – das Stellplatzangebot auf der Südseite des Bahnhofs. Der Parkplatz am Bahnhof (ca. 40 Stellplätze am Knotenpunkt Bahnhofstraße / Reichenhaller Straße) muss für das 3. Gleis aufgegeben werden. Als neue Abstellanlage ist westlich des Bahnhofs ein neuer Parkplatz vorgesehen, der auch den steigenden Bedürfnissen der Pendler nach Salzburg gerecht werden soll (vgl. Detailkonzepte ARC-Architekten).



Hinweisbeschilderung zum Parken am Ortseingang von Freilassing  
Quelle: Lang+Burkhardt

#### 4.3.4 Fußgänger- und Radverkehr

Der ohnehin schon hohe Anteil von Radfahrern am Binnenverkehrsaufkommen in Freilassing kann durchaus noch erhöht werden. In Anlage 10 sind die wichtigsten Haupt-/ und Nebenradwegrouten dargestellt. Im Kapitel zur Münchener Straße wurde schon auf die wichtige Hauptradwegroute längs der Wasserburger- und der Münchener Straße von West nach Ost in Richtung Salzburg verwiesen und es werden Vorschläge zum Radwegeausbau vorgestellt. Eine Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer auf der Münchener und Laufener Straße werden durch langsamere Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs erreicht.



Radwegführung an der Kreiselzufahrt Knoten Hoch- / Maria-Hilf-Str. in Bobingen, Quelle: Lang+Burkhardt



Kreiselausfahrt am Knoten Hoch- / Maria-Hilf-Straße in Bobingen  
Quelle: Lang+Burkhardt

Die Führung von Radfahrern an den innerstädtischen Kreisverkehren muss aufgrund der beengten Platzverhältnisse gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr erfolgen.

Um eine Verlagerung vom MIV zum Radverkehr zu realisieren, werden weitere Angebotserweiterungen für Radfahrer vorgeschlagen:

- Hauptradwegroute über die Obere Feldstraße stärken durch Ausbau zu einem Zwei-Richtungs-Radweg (Westseite der Oberen Feldstraße)
- Durchwegung der neuen Siedlung Sonnenfeld zwischen Münchener- und Rupertusstraße sowie Schiller- und Augustinerstraße ermöglichen
- Sichere und möglichst kurze Umfahrung des Knotenpunktes B20/B304 mit Anbindung an den Aumühlweg
- Realisierung einer Wegeverbindung zwischen der Ludwig-Zeller-Straße und dem Leitenweg im Zuge der Umbaumaßnahme am Knoten B 20 / Salzburger Straße
- Neue Hauptradwegroute parallel zur Laufener Straße: Aus südlicher Richtung vom Aumühlweg zum Badylon vorbei am Turn- u. Sportverein 1896 weiter zum Huber-Jackel-Weg. Nördlich der Grundschule könnte der Weg östlich des Friedhofs verlaufen und kurz vor dem Knotenpunkt mit der BGL 2 in die Laufener Straße einmünden.
- Anbindung (vor allem Beschilderung) der neuen Routen an die übergeordneten Radwege wie den Mozart Radweg von Berchtesgaden nach Salzburg
- Marketing und Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung des Radverkehrs (Beispiele im Kapitel Mobilitätsmanagement)
- Eine kurze Wegeverbindung nach Salzburg würde eine Brücke für Radfahrer und Fußgänger über die Saalach auf Höhe der Bahnlinie darstellen (diese Brücke könnte entweder als separate Fuß-/ Radwegebrücke gebaut werden oder an die Brücke, die im Zuge des 3. Gleisbaus entstehen wird, angebaut werden. Auf österreichischer Seite wäre die Anbindung an das bestehende Radwegenetz problemlos denkbar; ab der A1 zum Europark verläuft ein Radweg bis zur Salzburger Innenstadt.

#### 4.3.5 Öffentlicher Personennahverkehr (vgl. Übersichtsplan in Anlage 11)

##### S-Bahn

- Mit dem dreispurigen Ausbau der Bahnstrecke nach Salzburg wird in Zukunft eine zusätzliche schnelle und attraktive Verbindung mit einem 15 Minuten-Takt nach Salzburg zur Verfügung stehen.
- Mit Realisierung des 3. Gleises wird die Stellplatznachfrage am Bahnhof Freilassing erhöht werden. Neue Parkmöglichkeiten sollen im Zuge der Neugestaltung des Bahnhofumfelds entstehen.
- An der Bahnlinie zwischen Freilassing und Berchtesgaden wird die geplante neue S-Bahn-Haltestelle in Höhe Freilassing-Hofham entstehen. Der Einzugsbereich dieser Haltestelle deckt die Wohnsiedlung Hofham ebenso ab wie geplante Erweiterungsflächen (vgl. Einzugsbereich in der Anlage 12).
- Wichtig für die Nutzung des Potentials der geplanten neuen Haltestelle sind attraktive Zuwegungen, insbesondere auch für den Fußgänger- und Radverkehr (u.a. Fahrradabstellmöglichkeiten und Wartehäuschen).

##### Stadtbus – Linienführung / Fahrplangestaltung / Angebots- erweiterung / Tarifsystem

- Optimierung des Fahrplans zur Verbesserung der Umsteigemöglichkeiten zwischen den Buslinien (Anschlussicherung zwischen Bahn, Bus 24 und Stadtbus)
- Wetterfeste Wartehäuschen an den Haltestellen Sonnenfeld (Richtung Salzburg), am Globus (beidseitig), am Salzburger Platz (Richtung Salzburg) und am Friedhof sind noch im Jahr 2012 geplant.
- Haltestelle Hofham von Süden mit einer Stichstraße für den Kfz-Verkehr anbinden den auch der Stadtbus mit der Linie 81 anfahren könnte
- Marketing und Öffentlichkeitsarbeit für den ÖPNV sollten verstärkt werden: Plakataktionen, Kooperation mit Gewerbe, Jobtickets (Monats- oder Jahreskarten bei größeren Arbeitgebern in Freilassing zu günstigeren Konditionen für ihr Personal erwerben und im Gegenzug auf Investitionen, zum Beispiel für Beschäftigtenstellplätze, verzichten)
- Taktverdichtung zu einem Halbstunden-Takt an Werk-

tagen (während der Geschäftszeiten in Freilassing)

- Spätfahrten nach 18 Uhr; regelmäßiger Betrieb am Wochenende
- Sondertickets für besondere Zielgruppen, z.B. Seniorenticket, Familienticket, Happy-Hour-Ticket, etc.
- Harmonisierung des Tarifsystems mit den benachbarten Tarifgebieten (insbes. Salzburg) mit dem Ziel eines einheitlichen Tarifsystems im gesamten Großraum Salzburg – Freilassing – Berchtesgadener Land
- Berücksichtigung des demographischen Wandels, d.h. Einstellung des Bussystems auf Komfortbedürfnis und Langsamkeit der Senioren
- Haltestelle Hofham von Süden mit einer Stichstraße für den Kfz-Verkehr anbinden
- Überprüfung der Möglichkeiten, flexiblere Fahrzeuge für den Stadtbus einzusetzen (z.B. Buszüge oder Busse mit Personenanhänger)

## 4.4 Mobilitätsmanagement

Strategien zur Verkehrsreduzierung des Individualverkehrs

Fließender Kfz-Verkehr

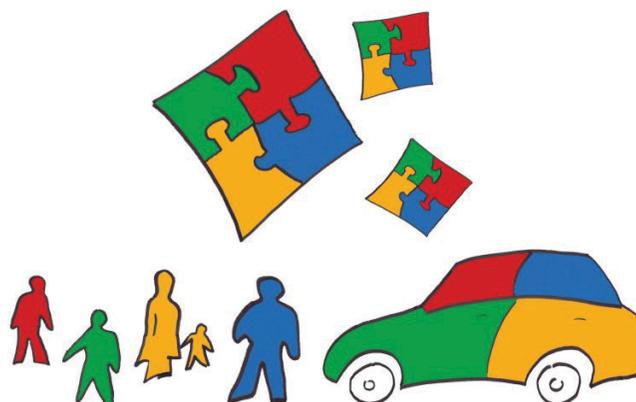
Verkehrsleitung

Verkehrsleitung hat das Ziel, den Verkehr aus dem Innenstadtbereich herauszuhalten und diesen in weniger sensible Gebiete zu verlagern oder neu zu führen. z.B. Verkehre zum Globus Markt im Gewerbegebiet von Salzburg über die B20 führen.

Ähnlich wie im ÖPNV ist auch für den allgemeinen Kfz-Verkehr der vermehrte Einsatz von schadstofffreien Fahrzeugen anzustreben. Auch wenn dies nicht für alle Zwecke möglich sein wird, so ist angesichts der vielen Kurzstreckenfahrten ein intensiverer Gebrauch von Elektromobilen machbar. Das Angebot von Stromtankstellen ist das Mindeste, was vorhanden sein muss, damit sich Bewohner von Freilassing mit dem Kauf eines Elektrofahrzeugs befassen. Diese Tankstellen sollten vor allem im Bereich von größeren Parkplätzen positioniert sein, wo Einpendler-PKW tagsüber während eines längeren Zeitraums abgestellt sind.



Technik umweltfreundliche Antriebsarten  
Quelle: Lang+Burkhardt



Car Sharing, Quelle: www.greencity.de

Car-sharing

Gedanken wie Stadtteilauto, car-sharing und dergleichen sind auf den ersten Blick für eine Stadt wie Freilassing zwar ungewöhnlich, sie können auf Dauer aber noch wesentlich stärker als Verkehrsberuhigungsmaßnahmen das Bewusstsein der Bevölkerung verändern und zu einer anderen Verkehrsmittelwahl führen. Die zurzeit noch offene Frage, ob sich in Zukunft noch so viele Haushalte wie heute einen Zweitwagen leisten können, könnte mit einem solchen System relativ leicht beantwortet werden. Die damit verbundenen leichten Einschränkungen, wie zum Beispiel die Verfügbarkeit eines solchen gemeinsamen Fahrzeugs, sind vor allem eine Frage der Gewöhnung und stellen heute in den Orten, wo es diese Systeme gibt, kein nennenswertes Hindernis mehr dar. Ein Vorteil beim car-sharing ist, dass man unter verschiedenen Fahrzeugtypen je nach Bedarf auswählen kann (z.B. Van für den Familienurlaub).

Fußgänger- und Fahrradverkehr

Eine wesentliche Grundvoraussetzung für einen hohen Anteil des Fahrradverkehrs in Freilassing ist bereits vorhanden: die Stadt weist eine flache Topographie und praktisch keine Steigungen auf. Abseits der Hauptverkehrsstraßen ist stellenweise ein gutes und dichtes Radwegenetz vorhanden;

Verbesserungen im Hauptstraßennetz

Für manche Verkehrsbeziehungen mögen diese Radwegrouten ideal sein, eine Reihe von Verkehrsmagneten und Anziehungspunkten liegen jedoch an den Hauptkreuzungen und Hauptverkehrsstraßen der Stadt, insbesondere

der Münchener Str. Die Errichtung von Radwegen entlang der Münchener Straße wäre wünschenswert ist aus Sicht des Baulastträgers, aufgrund des zur Verfügung stehenden Platzes nicht ohne Umplanungen zulasten des Ruhenden Verkehrs bzw. des Individualverkehrs zu realisieren.

### Radfahrstreifen

Eigenständige Radwege können nicht an allen Hauptverkehrsstraßen in Freilassing angelegt werden. Dennoch gibt es Möglichkeiten, die Attraktivität mit dem Fahrrad zu erhöhen. Ein wichtiger Aspekt ist hierbei die Verkehrssicherheit. Die Markierung von Radfahrstreifen, wie für die Münchener Straße vorgeschlagen, ist ein wichtiger Baustein



Gehwege frei für Radfahrer, Quelle: Lang+Burkhardt

Überall dort, wo Gehwege breit genug sind, um neben den Fußgängern auch vor allem die unsicheren Radfahrer aufzunehmen, könnte durch das Zusatzschild Radfahrer frei die Befahrung des Wegs durch Radfahrer erlaubt werden.

Eine Benutzungspflicht ist damit jedoch nicht verbunden. Nachdem Kinder bis zehn Jahren generell den Gehweg mit dem Fahrrad benutzen müssen, könnten auch etwas ältere Kinder oder auch Senioren, die sich auf der Fahrbahn zusammen mit dem fließenden Verkehr häufig eher unsicher fühlen, solche Gehwege benutzen. Eine Gehwegsbreite von wenigstens 2 m sollte jedoch vorhanden sein, um diese Möglichkeit zu eröffnen.

### Querungshilfen

Querungshilfen zur Förderung des Fußgängerverkehrs

zum Beispiel in Form von Zebrastreifen oder Mittelinseln sind zur Erhöhung der Verkehrssicherheit unverzichtbar. Um die erforderlichen Mindestbreiten der Mittelinseln zu gewährleisten, sind ggf. Abstriche bei der verbleibenden Fahrbahnbreite zu machen.

### Fahrradabstellanlagen

Im Bereich der Ostseite des Bahnhofs sowie des Busbahnhofs ist eine zusätzliche Fahrradabstellanlage zu erwägen.

### e-bike

Die mittlerweile stärker werdende Verbreitung der so genannten e.bikes – Fahrräder mit Elektro-Antrieb zur Un-



Fahrradabstellanlagen, Quelle: Lang+Burkhardt

terstützung – könnte in einer gemeinsamen Aktion der Stadt Freilassing mit den örtlichen Fahrradhändlern einen erheblichen Schub erfahren, wenn es gelingt, Sonderkonditionen zum Beispiel für die Anschaffung von z. B. 500 entsprechenden Fahrrädern in Freilassing auszuhandeln. Das Prinzip der Sammelbestellung, das auch aus anderen Bereichen der Wirtschaft bekannt ist, könnte es ermöglichen, dass ein entsprechender Mengenrabatt der Bevölkerung der Stadt Freilassing zugute käme. Entsprechendes gilt auch für den Verkauf von Fahrradanhängern zum Transport von Kleinkindern und/oder Gütern. Ein bemerkenswertes Beispiel ist die Fa. Bosch in Immenstadt im Oberallgäu. Dort nehmen die rund 1.500 Stellplätze für die Mitarbeiter ca. ein Drittel der gesamten Fläche des Betriebsgrundstücks ein. Das Unternehmen versuchte einen Teil des Personals davon zu überzeugen, mit dem Fahrrad zur Arbeit zu kommen. Da festgestellt wurde, dass ab

einer einfachen Entfernung von ca. 3 km der Anteil des Fahrrads im Berufsverkehr deutlich zurückgeht, stellte die Fa. Bosch mit Erfolg e-bikes zur Verfügung, um den Fahrradanteil auch in den mittleren Entfernungs-klassen zu erhöhen.

Ein etwas anderes System, wie es die Deutsche Bahn in zahlreichen Großstädten Deutschlands bereits praktiziert, ist auf fest gelegte Entleihstationen nicht angewiesen. Die Fahrräder können an jeder beliebigen Stelle im Stadtbereich abgestellt werden wieder neu verliehen werden.

Ein solches System erfordert allerdings eine entsprechende organisatorische Vorbereitung. Die Information und Vermittlung eines solchen Konzepts kann keine einmalige Angelegenheit im Rahmen eines Amtsblattes oder eines



Foto: Bertram Bourdrez

Zeitungsartikels sein. Damit ein solches System erfolgreich greift ist eine entsprechende Werbekampagne erforderlich. Eine derartig professionelle Werbung wäre auch bei der Modernisierung und Ausweitung eines Freilassinger Stadtbussystems dringend anzuraten.

#### Marketing und Öffentlichkeitsarbeit

Die Ziele der Stadt müssen im Rahmen einer solchen Öffentlichkeitskampagne zu den Zielen jedes einzelnen Bewohners werden. Dabei ist die Anwendung eines gewissen sportlichen Ehrgeizes nicht falsch. Freilassing als erste Stadt im Landkreis oder gar im Regierungsbezirk, die die selbst verursachte Emissionsmenge um einen bestimmten Prozentsatz reduziert, kann nicht häufig genug kommuniziert werden.

Dabei sollte grundsätzlich nicht mit dem erhobenen Zei-

finger argumentiert („Auto fahren schadet der Umwelt“), sondern mit positiven Anreizen vermittelt werden, welche Vorteile der anfangs gelegentliche und später immer häufigere Verzicht auf den PKW bei Kurzstrecken bietet. Verkehrsmittelwahl/Mobilitätsmanagement

Eine ähnliche Vorbereitung bedarf ein weiterer Maßnahmenvorschlag, der darauf zielt, die Verkehrsmittelwahl vor allem im Bring- und Holverkehr zu den Kindergärten und Schulen deutlich zu verändern. Gerade in diesem Bereich finden sehr viele Kurzstreckenfahrten innerhalb der Stadt mit dem PKW statt. Dabei geht es nicht nur um die Emissionen, die durch diesen Verkehr erzeugt werden. Es geht vielmehr auch darum, dass hier Verhaltensweisen im Verkehr bereits bei Kindern und Jugendlichen angelegt und verfestigt werden, die auch in Zukunft darauf schließen



Foto: [www.zu-fuss-zur-schule.de](http://www.zu-fuss-zur-schule.de)

lassen, dass sie als Erwachsene später für das zu Fuß gehen, das Fahrradfahren oder mit dem Bus fahren nur noch schwer motiviert werden können.

Mithilfe eines solchen Mobilitätsmanagements, das zum Beispiel in innerhalb der Aktionen „zu-Fuß-zur-Schule“ und „Bus auf Füßen“ seit Jahren erfolgreich an vielen Orten im Bundesgebiet durchgeführt wird, lassen sich nicht nur kurzfristige Erfolge, sondern auch mittel- und langfristige Verhaltensänderungen erzielen.

## Mobilitätszentrale

Im Rahmen einer Mobilitätszentrale, die häufig in erster Linie für Auskünfte zum öffentlichen Nahverkehr gedacht ist, könnte auch eine Börse für Fahrgemeinschaften eingerichtet werden. Es liegt in einer Stadt wie Freilassing auf der Hand, dass zahlreiche Bewohner zur Arbeit oder Ausbildung nach Salzburg oder Berchtesgaden auspendeln.

Viele dieser Pendler wissen häufig nicht, dass in ihrer unmittelbaren Nachbarschaft noch jemand wohnt, der fast den gleichen Arbeitsweg hat. Eine Mobilitätszentrale könnte dabei die Aufgabe übernehmen, ähnliche oder nahezu identische Fahrten aufzuzeigen und somit bei der Gründung von Fahrgemeinschaften zu helfen.

Das örtliche Automobilgewerbe einschließlich der Tankstellen sollte dazu aufgerufen werden, nicht nur auf den Absatz der eigenen Produkte zu schauen, sondern im Rahmen der häufig stattfindenden Automobilausstellungen auf regionaler Ebene auch alternative Angebote vorzustellen. Diese können aus Spritsparkursen, aber auch aus gemeinsamen Ausstellungen mit dem örtlichen Fahrradhändlern und/oder Busunternehmen bestehen.



Foto: [www.marburg.de](http://www.marburg.de)

Von den Schwarzen Brettern in Universitäten ist dieses System bereits seit langem bekannt und etabliert.

## Vorbildrolle der Stadt

Es erklärt sich von selbst, dass die Stadt Freilassing sich an ihren selbst gesteckten Zielen und Forderungen auch messen lassen muss. Alle Empfehlungen, Ratschläge und Anregungen an die Bevölkerung – von Forderungen sollte aus psychologischer Sicht hier weniger die Rede sein – werden teilweise oder weit gehend verhallen, wenn die Stadt keine Vorreiterrolle einnimmt. Die Umrüstung des städtischen Fuhrparks – soweit möglich – auf schadstoffarme oder freie Fahrzeuge ist dabei eine besonders wichtige Maßnahme.

## Anlagen und Anhang

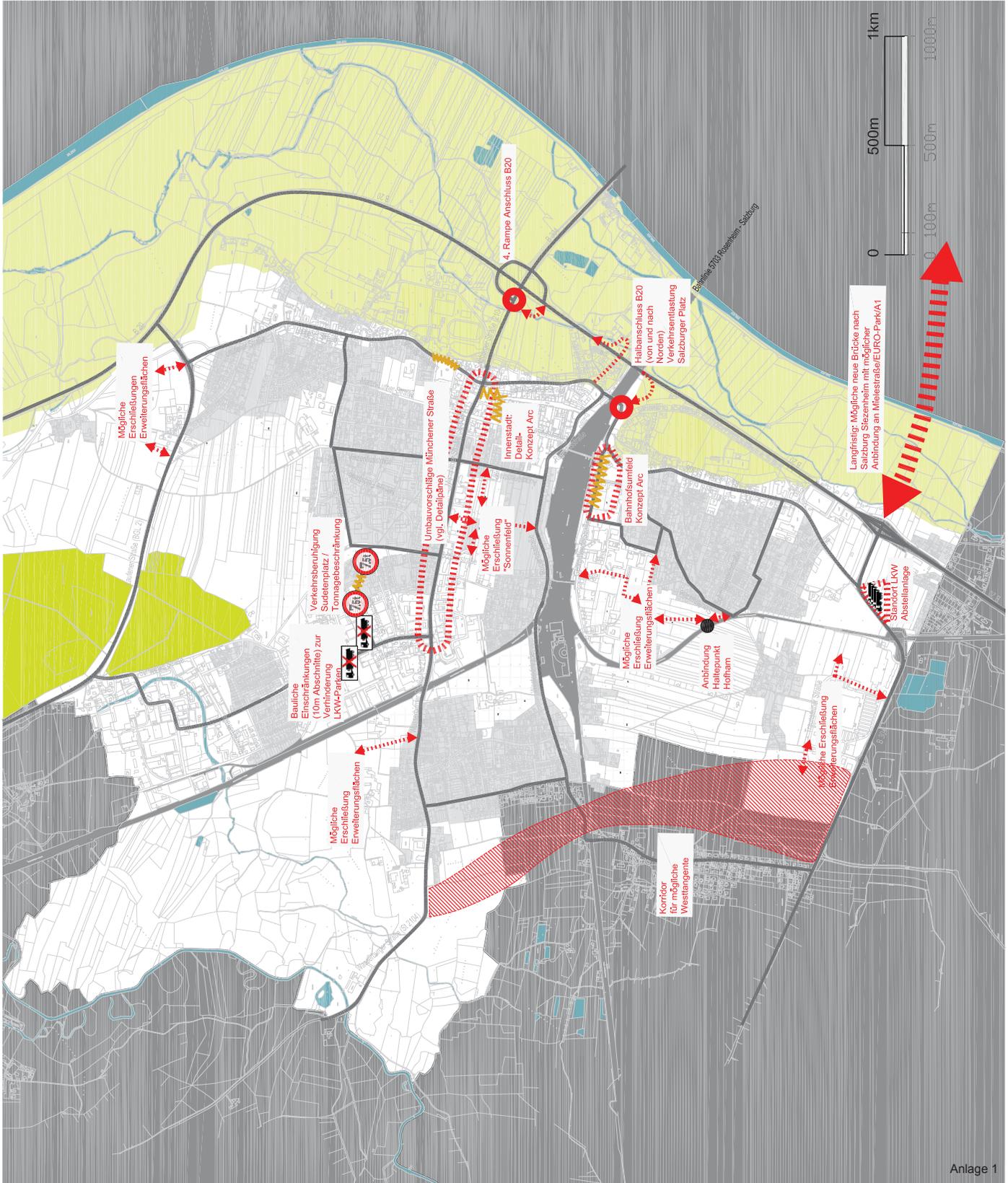
### Anlagen

- 1      Übersichtsplan Maßnahmevorschläge Individualverkehr
- 2      Übersichtsplan Strukturgliederung Münchener Straße - Raumabschnitte
- 3      Übersichtsplan Konzeptvorschläge Münchener Straße
- 4      Umbauvorschläge Münchener Straße – Abschnitt Ost: Rathaus bis Salzburger Platz
- 5      Umbauvorschläge Münchener Straße – Querschnitt A, westl. Lindenstraße
- 6      Umbauvorschläge Münchener Straße – Salzburger Platz
- 7      Umbauvorschläge Münchener Straße – Abschnitt Lindenstraße
- 8      Umbauvorschläge Münchener Straße – Abschnitt Augustiner/Vinzentius Straße
- 9      Umbauvorschläge Münchener Straße – Querschnitt B, Rathaus, Sonnenfeld
- 10     Übersichtsplan Konzeptvorschläge Fuß- und Radwegeplanung
- 11     Übersichtsplan Konzeptvorschläge ÖPNV
- 12     Übersichtsplan Einzugsbereich ÖPNV

### Anhang (separat)

- 1      Entwicklung der Verkehrsbelastungen in Freilassing, 1990 -2011
- 2      Ergebnisse der bayerischen Verkehrsmengenkarten, 2000, 2005, 2010
- 3      Tageswerte in der Münchenerstraße im Wochenverlauf
- 4      Zählstellenplan
- 5      Knotenströme Spitzenstunde Nachmittag, Münchener Straße
- 6      Tagesverkehr 24 Std., Münchener Straße
- 7      Tagesverkehr 24 Std., Gesamtnetz
- 8      Durchgangsverkehr nach Befragungspunkten
- 9      Durchgangsverkehr nach Verflechtungen
- 10     Ziel-/Quellverkehr nach Verflechtungen
- 11     Ziel-Quellverkehr Kfz nach Befragungsstellen, Binnenverkehr Kfz und Fahrrad nach Verkehrszellen
- 12     Haushaltsbefragung – Repräsentativität
- 13     Haushaltsbefragung – PKW-Verfügbarkeit
- 14     Haushaltsbefragung – Wegehäufigkeit
- 15     Haushaltsbefragung – Verkehrsmittelwahl

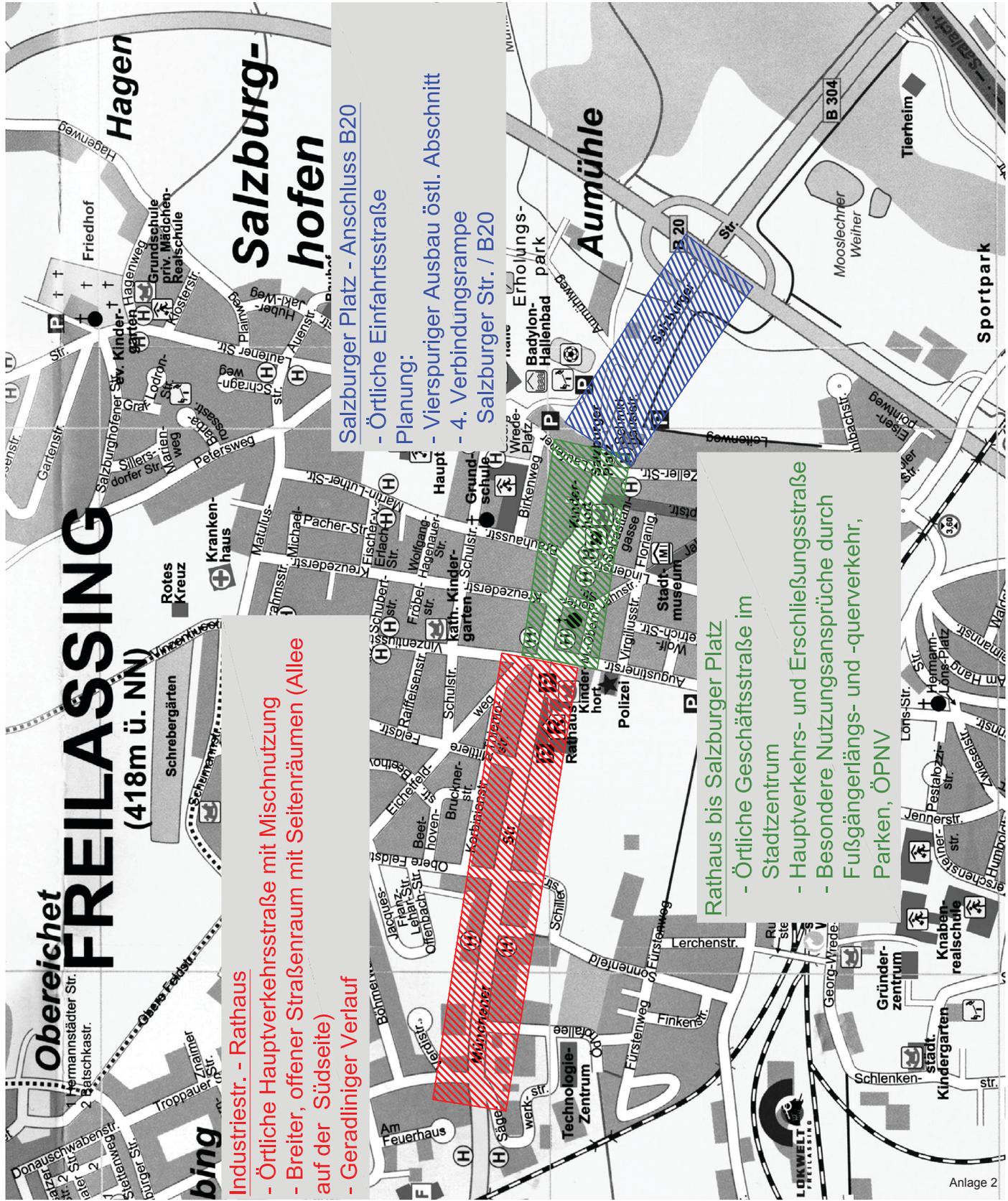
- Hauptverkehrsstraßen & Sammelstraßen
- - - Mögliche neue Straßen bzw. Anbindungen
- Mögliche Erschließung Erweiterungsfächen
- 7,5t Tonnagebegrenzung 7,5t
- ⚡ Verkehrsberuhigte Bereiche
- ▨ Korridor Westumfahrung



Stadt Freilassing  
 ISEK  
 Verkehrsuntersuchung Münchener Straße  
 Raumabschnitte



PSLV  
 Verkehrsplanung und Städtebau  
 München, März 2012



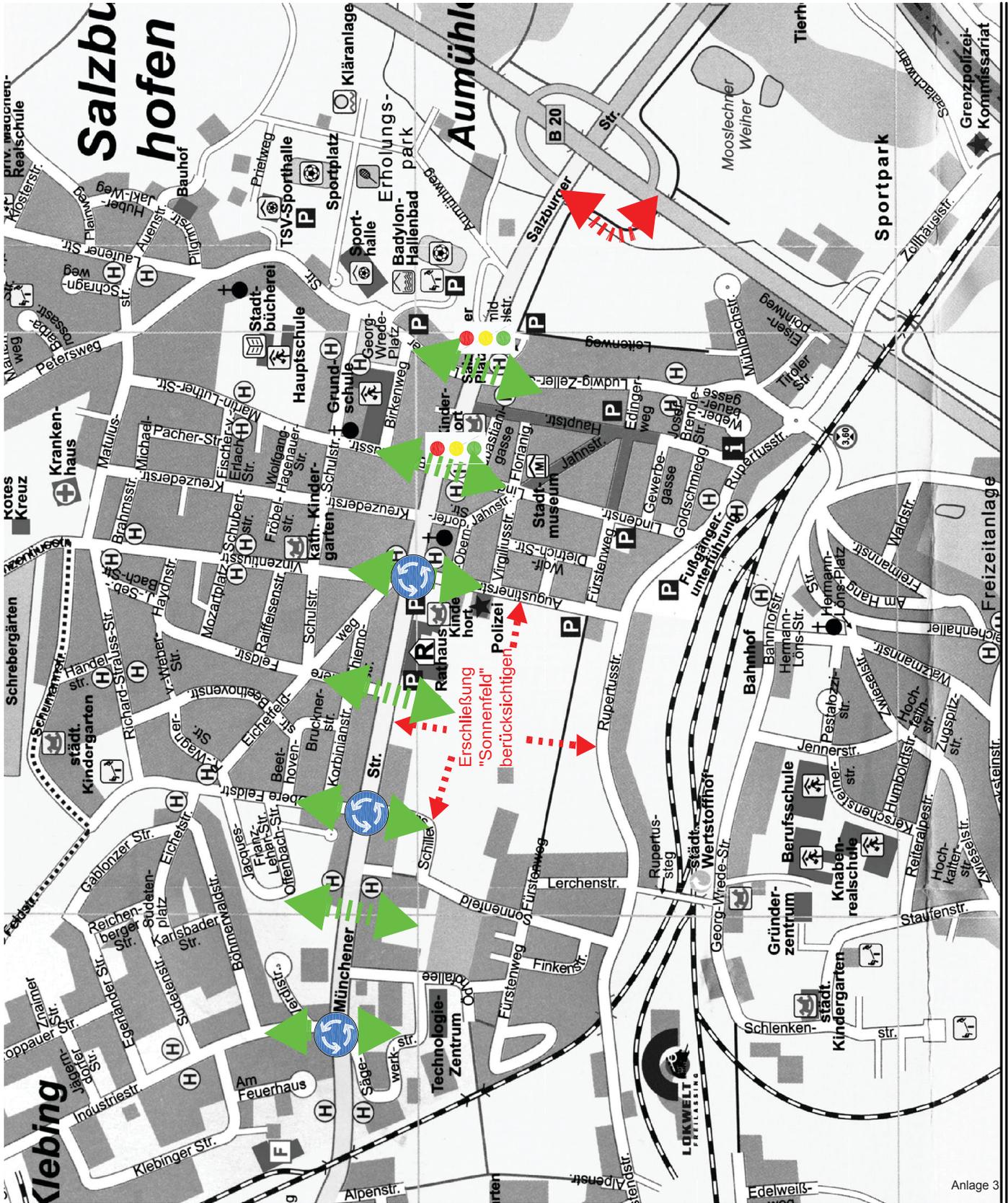
# Obereicht FREILASSING (418m ü. NN)

- Industriestr. - Rathaus**
- Örtliche Hauptverkehrsstraße mit Mischnutzung
- Breiter, offener Straßenraum mit Seitenräumen (Allee auf der Südseite)
- Geradliniger Verlauf

- Rathaus bis Salzburger Platz**
- Örtliche Geschäftsstraße im Stadtzentrum
- Hauptverkehrs- und Erschließungsstraße
- Besondere Nutzungsansprüche durch Fußgängerlängs- und -querverkehr, Parken, ÖPNV

- Salzburger Platz - Anschluss B20**
- Örtliche Einfahrtsstraße
- Planung:**
- Vierspuriger Ausbau östl. Abschnitt
- 4. Verbindungsrampe Salzburger Str. / B20

Anlage 2



Stadt Freilassing  
 ISEK  
 Verkehrsuntersuchung  
 Münchner Straße

Mögliche Verbindung

Fußgängerquerungen

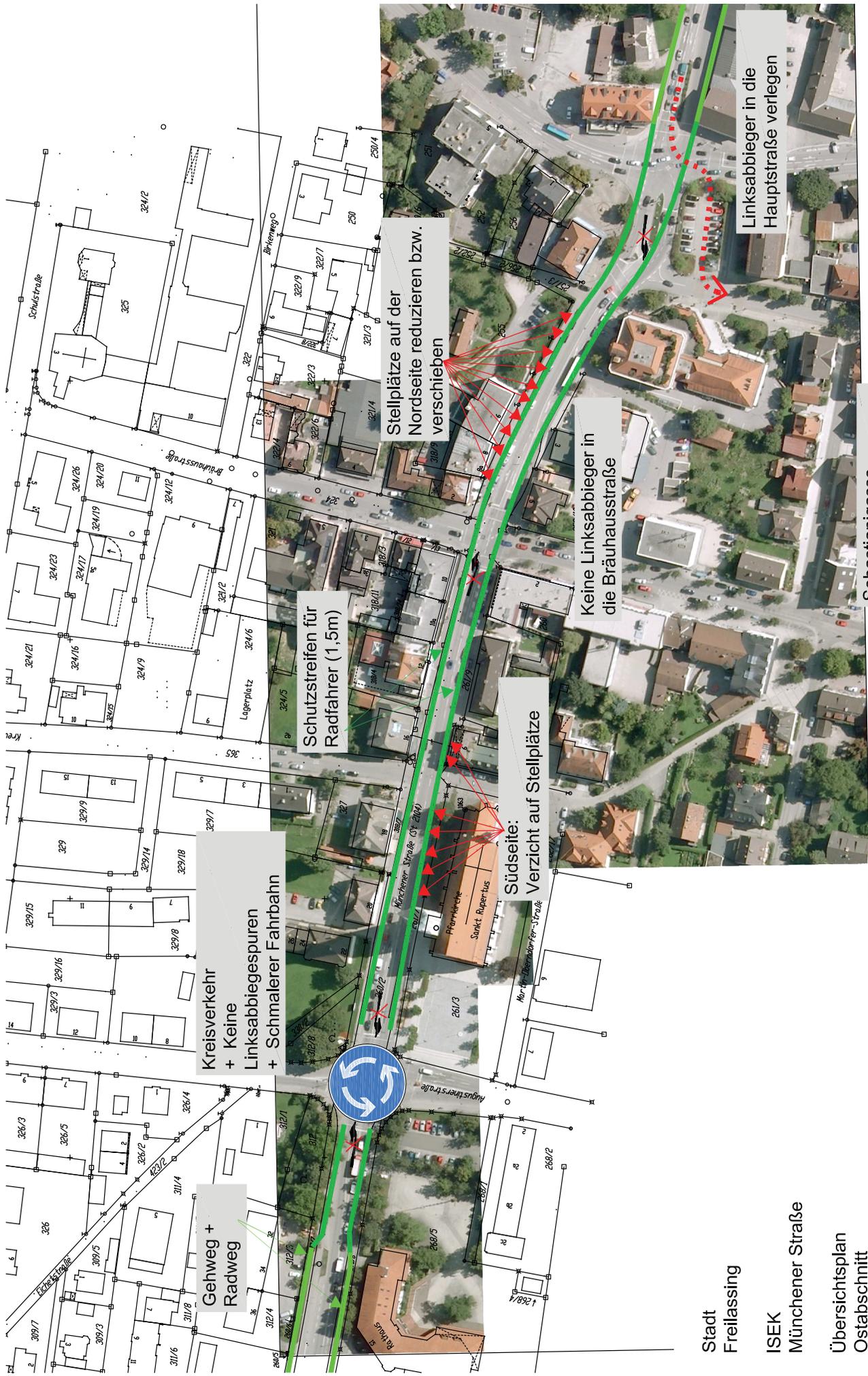
Möglicher Kreisverkehr

Kreuzung mit Lichtsignalanlage

200 m

Lang + Burkhardt  
 Verkehrsplanung und Städtebau  
 München, März 2012

Anlage 3



Stadt Freilassing

ISEK Münchener Straße

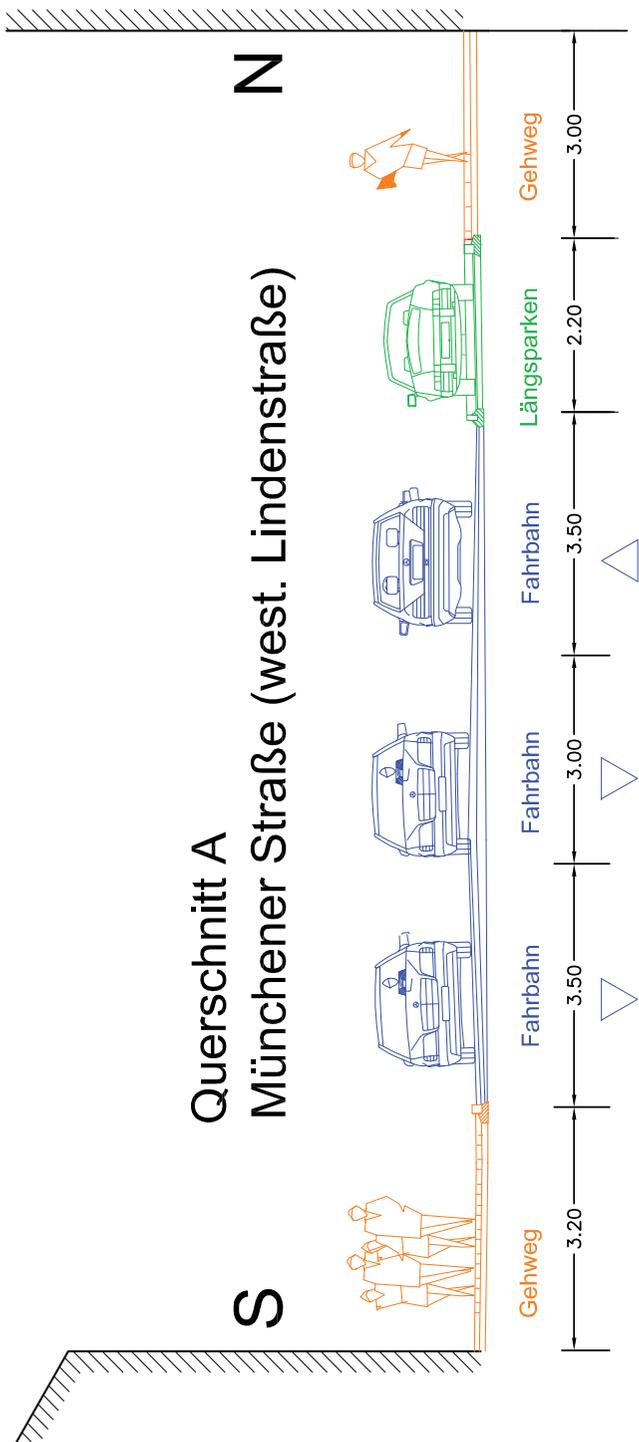
Übersichtsplan Ostabschnitt

M 1:1000 (DIN A3)  
PSLV, März 2012

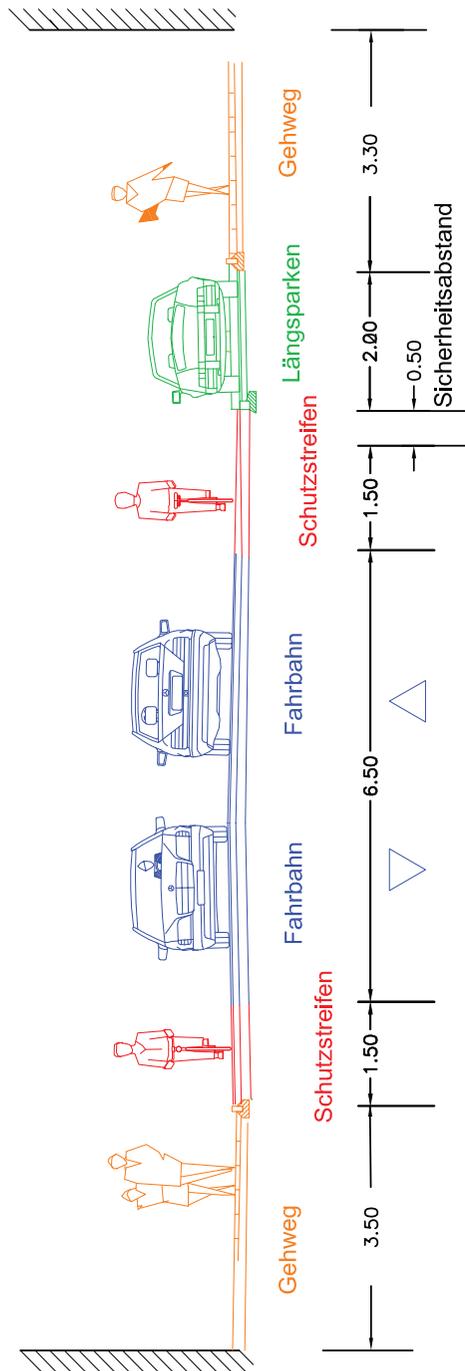
Anlage 4

# Querschnitt A Münchener Straße (west. Lindenstraße)

Bestand



Variante  
ISEK 2012



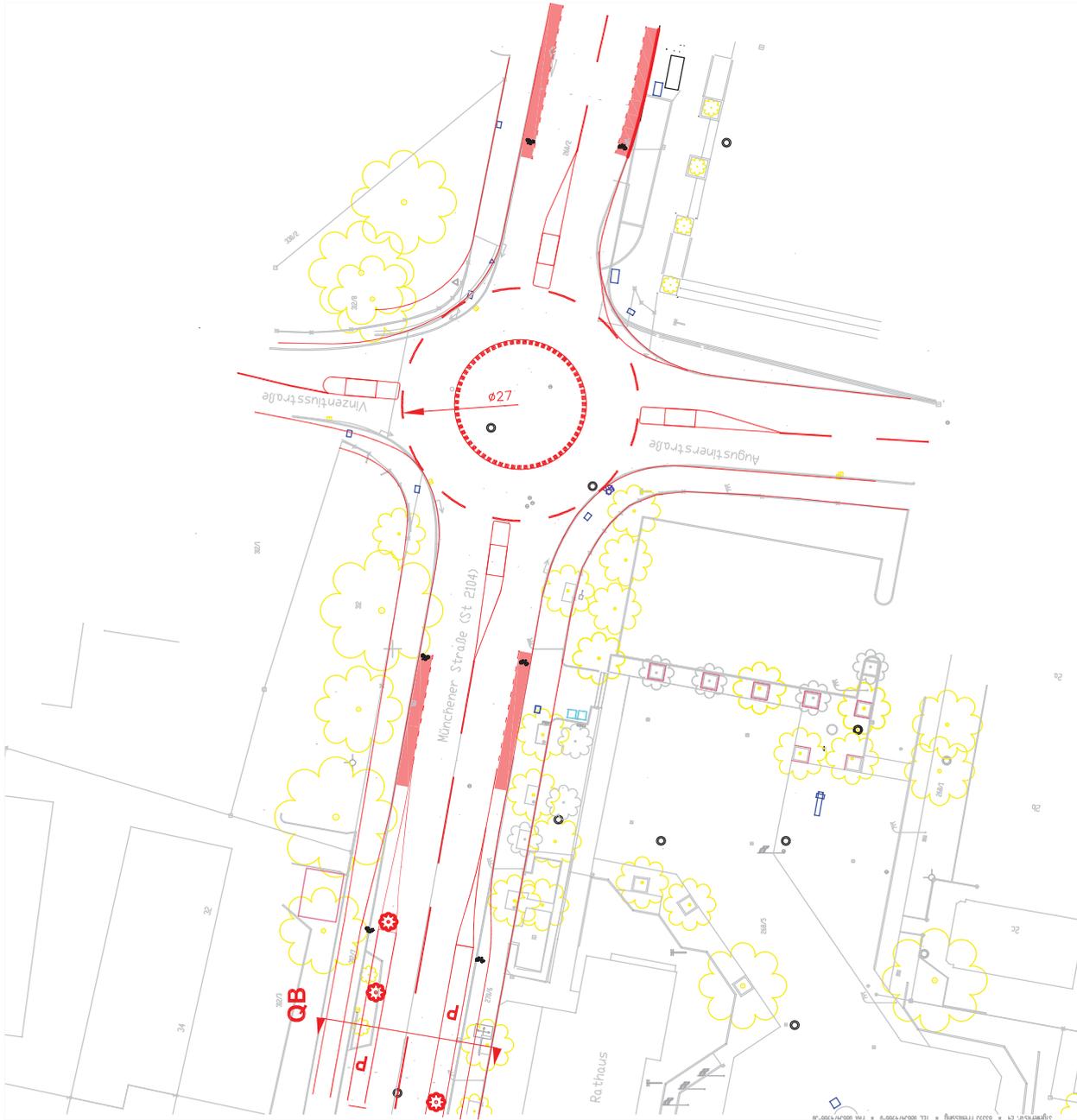
Stadt Freilassing  
ISEK  
Verkehrskonzept Münchener Str.  
M 1:100 (A4)  
PSLV  
München, Mai 2012



Stadt Freilassing - ISEK  
 Münchener Straße / Salzburger Platz  
 Prinzipskizze Schutzstreifen für Radfahrer M 1:500 (A3)  
 PSLV, April 2012

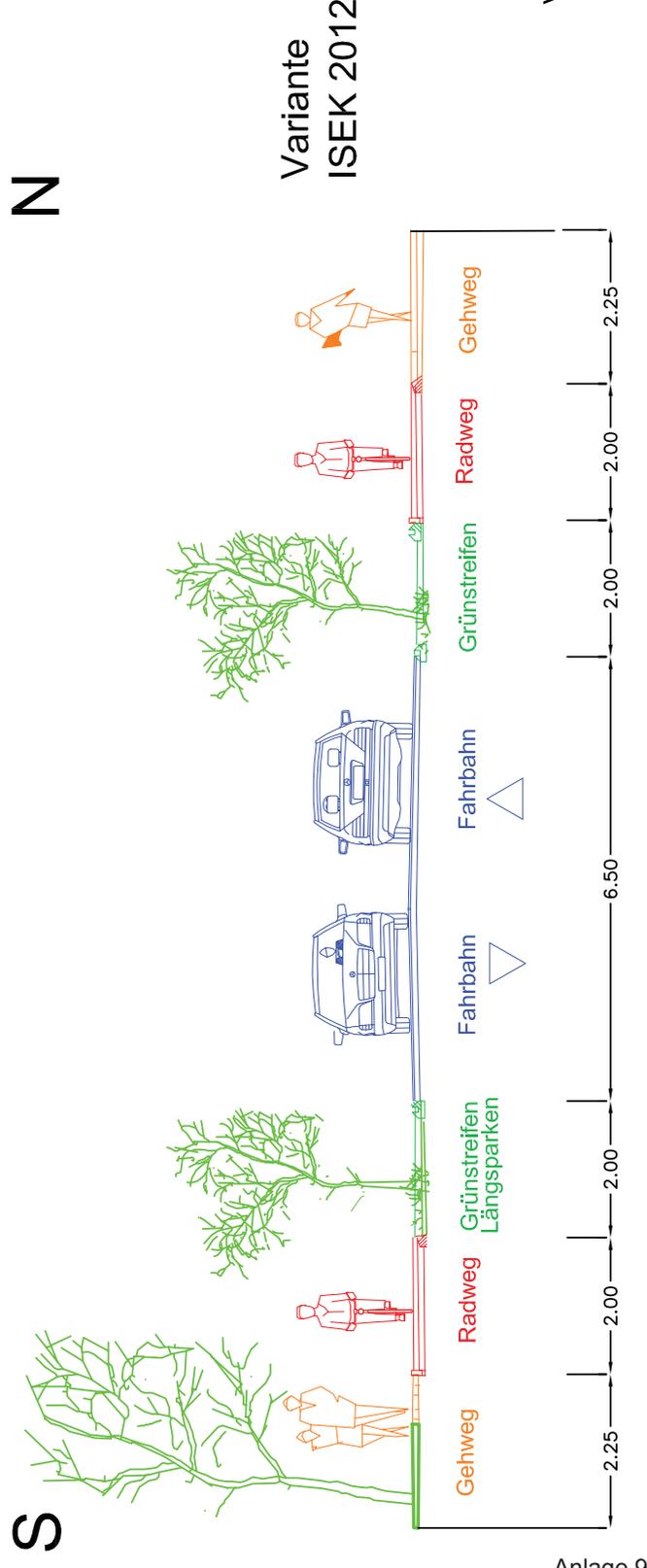
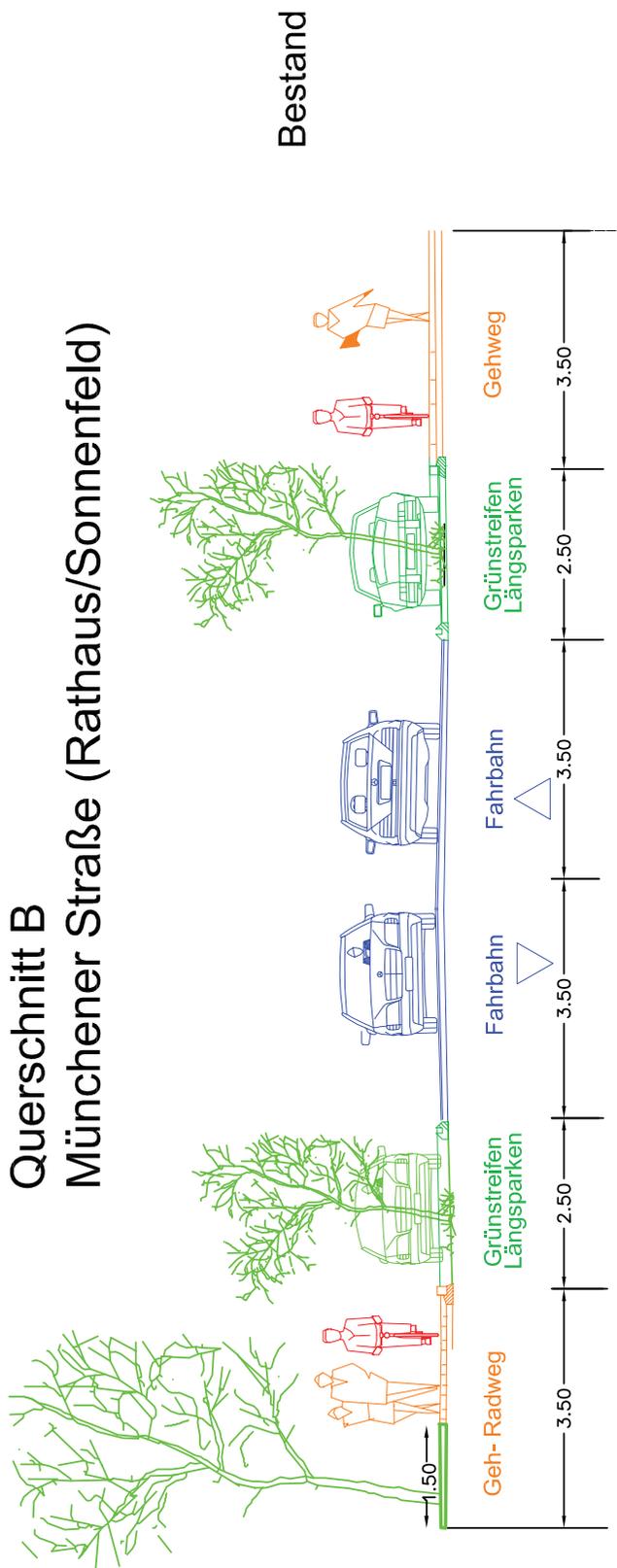


Stadt Freilassing - ISEK  
 Münchener Straße / Lindenstraße  
 Prinzipskizze Schutzstreifen für Radfahrer M 1:500 (A3)  
 PSLV, April 2012



Stadt Freilassing - ISEK  
Münchener/Augustiner/Vinzenzstraße  
Prinzipskizze Kreisverkehr  
mit Führung Radfahrer M ca. 1:500 (A3)  
PSLV, April 2012

# Querschnitt B Münchener Straße (Rathaus/Sonnenfeld)



Stadt Freilassing  
ISEK  
Verkehrskonzept Münchener Str.  
M 1:100 (A4)  
PSLV  
München, Mai 2012

Stadt Freilassing  
ISEK Verkehr

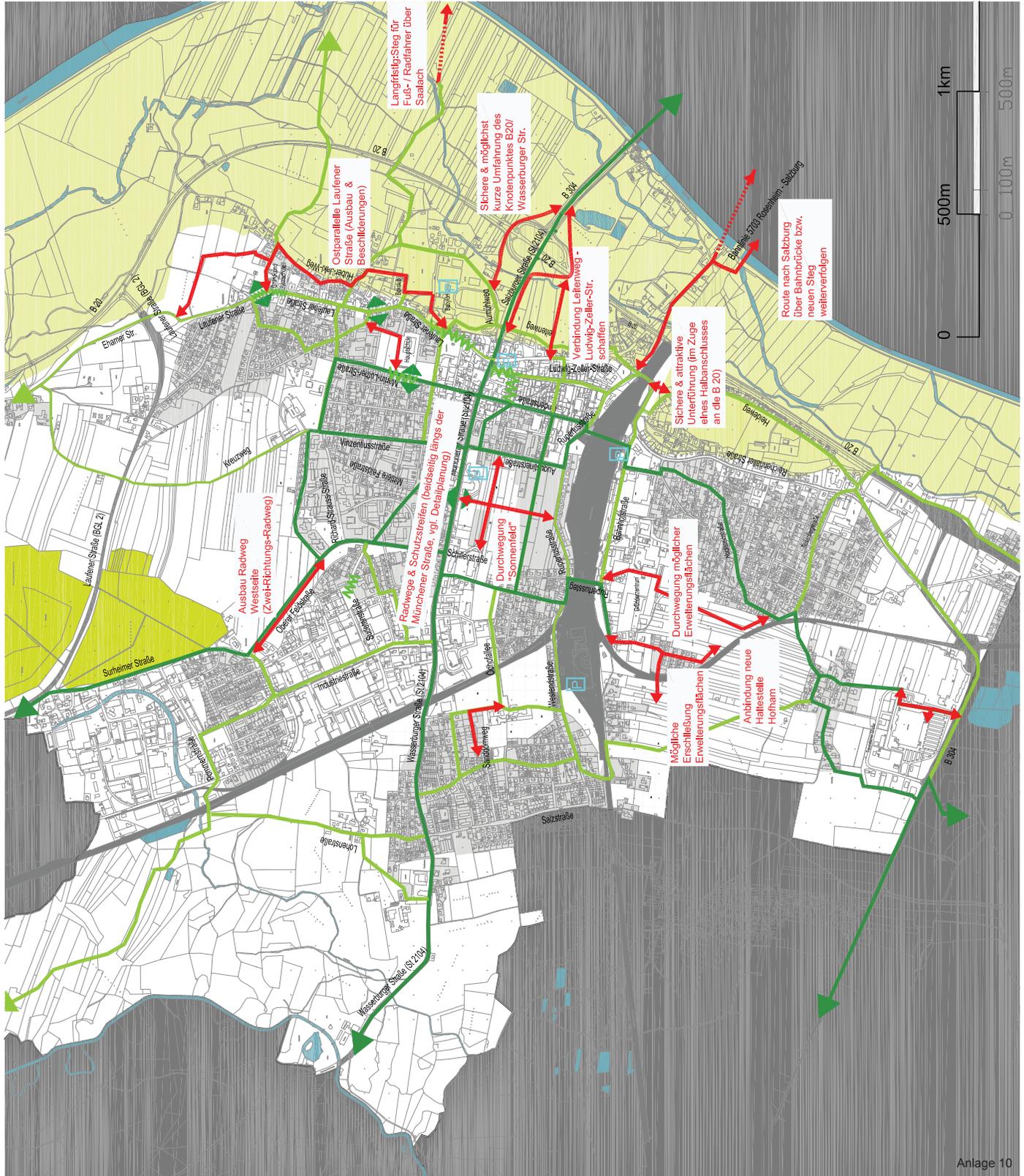
Übersichtsplan  
Füßgänger -und  
Radverkehr

-  Hauptrouuten
-  Nebenrouuten
-  Querungsstellen
-  Maßnahmen  
(Ergänzungen, neue Rouuten,  
Beschilderungen)
-  Verkehrsberuhigte Bereiche
-  Standort Fahrradabstellanlage

Standort Fahrradabstellanlage

PSLV

München, Mai 2012



Anlage 10



Stadt Freilassing  
ISEK Verkehr

Übersichtsplan  
Einzugsbereich ÖPNV

Stadtbuslinie 82



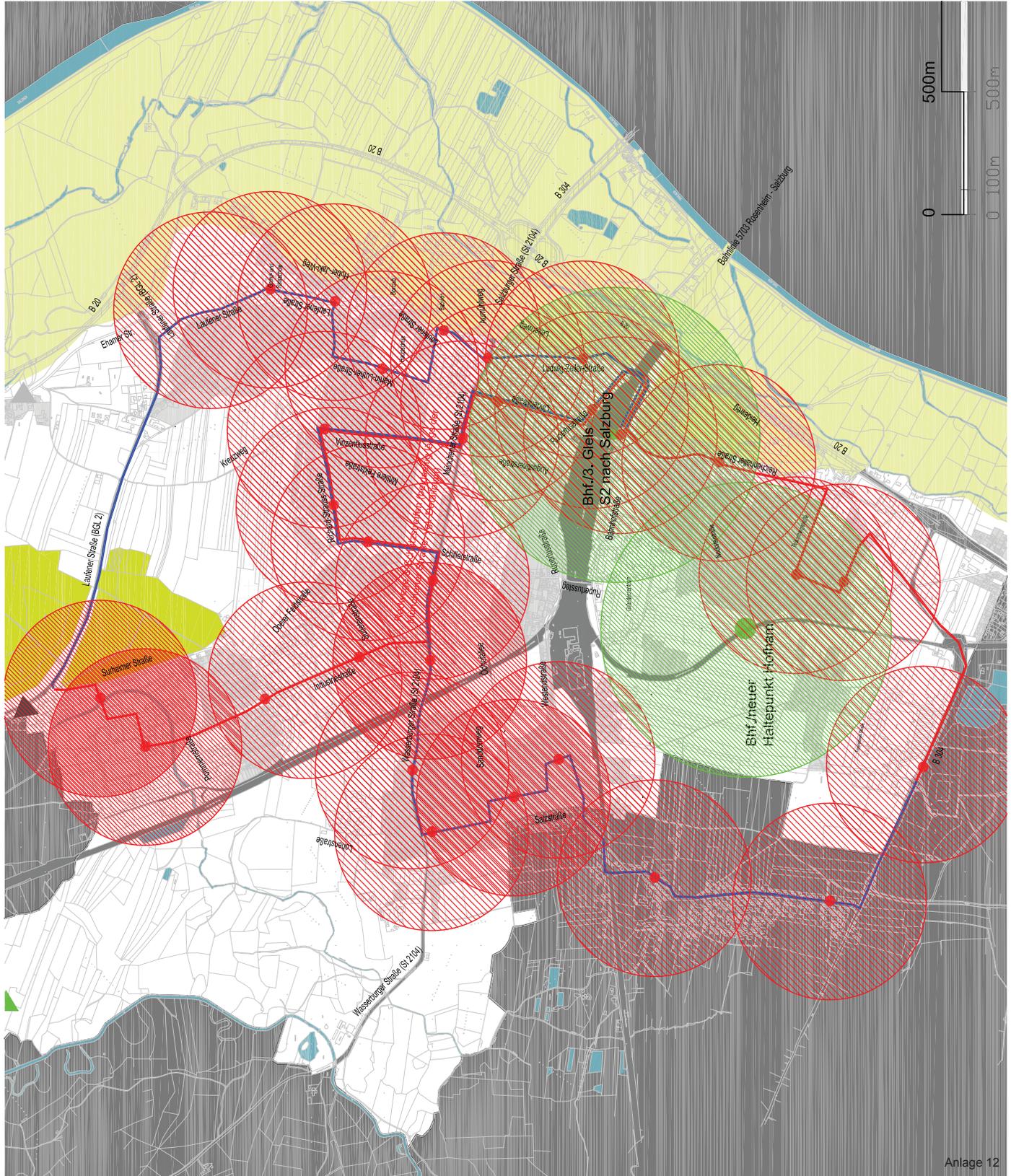
Stadtbuslinie 81



Einzugsbereich der  
Bushaltestellen



Einzugsbereich der  
neuen Bahnhaltstellen



Anlage 12



## 5.0 LANDSCHAFT+ÖKOLOGIE

5.1 Einführung	208
5.1.1 Anlaß und Aufgabenstellung	208
5.1.2 Methodik der Bearbeitung	208
5.1.3 Ziele der Planung	208
5.2 Bestandserhebung	210
5.2.1 Topografische Karte	210
5.2.2 Flächennutzungsplan	212
5.2.3 Verkehrsinfrastruktur und Wege	214
5.2.4 Freiflächennutzung	216
5.2.5 Biotope und Schutzgebiete	218
5.2.6 Gewässer	220
5.2.7 Wald und raumbildende Vergetation	222
5.2.8 Infrastruktur im Freiraum	224
5.3 Analyse und Bewertung	226
5.3.1 Stärken	226
5.3.2 Defizite	228
5.4 Bürgerbeteiligung	230
5.5.1 Arbeitsgruppe Landschaft und Ökologie	230
5.5.2 Bürgerwünsche	232
5.5 Freiflächenkonzepte	234
5.4.1 Tabuflächen	234
5.4.2 Entwicklungsbänder	236
5.4.3 Handlungsfelder	240
5.6 Maßnahmen	242
5.6.1 Schutzgebiete	242
5.6.2 Gewässer	244
5.6.3 Landwirtschaft	246
5.6.4 Öffentlicher Raum und Vegetation	248
5.6.5 Freizeitwege	250
5.6.6 Freizeit und Sport	252
5.7 Umsetzung nach Prioritäten	254

## 5.1 Einführung

### 5.1.1 Anlass und Aufgabenstellung

Freilassing ist in der Lage, äußert positive Prognosen für die Zukunft vorweisen zu können.

Der Ort profitiert stark vom Bezug zur Wachstumsregion um Salzburg. Neben der wirtschaftlichen Entwicklung wird sich, nach aktuellen Daten, auch die Anzahl der Einwohner erhöhen.

Im interdisziplinären Stadtentwicklungskonzept (ISEK) wird dieser Entwicklung Rechnung getragen. Der Rahmenplan ist ein umsetzungsorientiertes und fortschreibungsfähiges städtebauliches Handlungskonzept und dient als Basis zur Entwicklung des Flächennutzungsplans.

Auf Grundlage einer Struktur- und Bedarfsanalyse setzt sich das Konzept mit den relevanten städtischen Bereichen auseinander, und zeigt so Entwicklungspotentiale in Bezug auf Grünordnung, Freiflächen und Ökologie. Dazu zählen:

- Landnutzung
- Landschaftsraum
- Gewässer
- Biotop und Schutzgebiete
- Übergänge zwischen Stadt und Landschaft, Ortsränder
- prägende Grünstrukturen
- Wege und Verknüpfungen
- öffentliche und halböffentliche Grünflächen, Spielplätze
- Sportstätten und Sportgelegenheiten

Daraus ergeben sich folgende Themen zur Bearbeitung:

- Erarbeitung eines übergeordneten Grünkonzepts
- Grünverbindungen innerhalb des Orts und zur Landschaft stärken und verknüpfen
- Vorschläge für die Ortsrandverbesserung

- Aufzeigen von langfristigen Potentialen und Entwicklungsmöglichkeiten von Flächen
- Optimieren des Fuß- und Radwegenetzes
- Verbesserung der Erreichbarkeit von Grünflächen in und außerhalb der Stadt
- Verknüpfen von Biotopen und Schutzgebieten
- Quartiere definieren und Fugen ausbilden
- prägende Wege und Achsen stärken
- Charakteristika der speziellen Orte herausarbeiten
- Aufwertung von Plätzen und Begegnungsflächen

### 5.1.2 Methodik der Bearbeitung

Das vorhandene Karten- und Datenmaterial wurde gesichtet und mit Kartierungen vor Ort abgeglichen und überprüft.

Im Anschluss wurden die Daten analysiert. Es erfolgten erste Einschätzungen:

- Werte und Mängel der städtebaulichen Freiräume und der landschaftlichen Strukturen
- Nutzbare und entwicklungsfähige Potentiale
- Definieren von Handlungsfeldern

Das ISEK ist in Abstimmung mit der parallel durchgeführten Sportentwicklungsplanung entstanden. Erkenntnisse und Ergebnisse wurden in die jeweils andere Planung eingearbeitet.

Die Bürgerbeteiligung fand im Rahmen von Bürgerversammlungen, dem regelmäßigen Treffen der Lenkungsgruppe sowie bei Workshops statt.

In enger Abstimmung mit den Akteuren wurden Maßnahmen zu einzelnen Themenbereichen der Grünordnung erarbeitet.

### 5.1.3 Ziele der Planung

Für die Planung wurden folgende wichtige Zielsetzungen definiert:

- Wohnen und Leben im Stadtgebiet attraktiver gestalten
- Bedürfnisse aller Altersgruppen und gesellschaftlichen Gruppen umsetzen
- Abhängigkeit vom Auto reduzieren
- Barrieren reduzieren
- städtische Freiräume nutzbar machen
- Entflechten/Abgrenzen von Wohnen und Gewerbe
- Identifikation mit dem Ort/den Orten stärken
- ökologische Stärkung
- Sport attraktiver gestalten, anonyme Sportgelegenheiten verbessern



Die Stadt liegt in einem vielfältigen Landschaftsraum am Fuße der Alpen

## 5.2 Bestandserhebung

### 5.2.1 Topografische Karte

Freilassing befindet sich im Salzachhügelland, unmittelbar an der Grenze zu Österreich. Im Osten grenzt die Saalach an das Stadtgebiet.

Charakteristisch für Freilassing ist die Lage auf der Ebene des Salzburg-Freilassinger Beckens. Die Blickbezüge zum südlich angrenzenden Untersberg sind ein prägendes Element. Die Nähe zu den Bergen stellt aber auch ein großes Potential für die Naherholung dar. Diese bevorzugte Lagegunst ermöglicht eine vielfältige Nutzung des Landschaftsraums für Freizeit und Sport.



## 5.2.2 Flächennutzungsplan

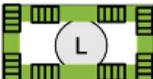
Der Entwurf des Flächennutzungsplans mit integriertem Landschaftsplan wurde 2008 erstellt und wird auf der Grundlage der Ergebnisse des integrierten Stadtentwicklungskonzepts fortgeschrieben.

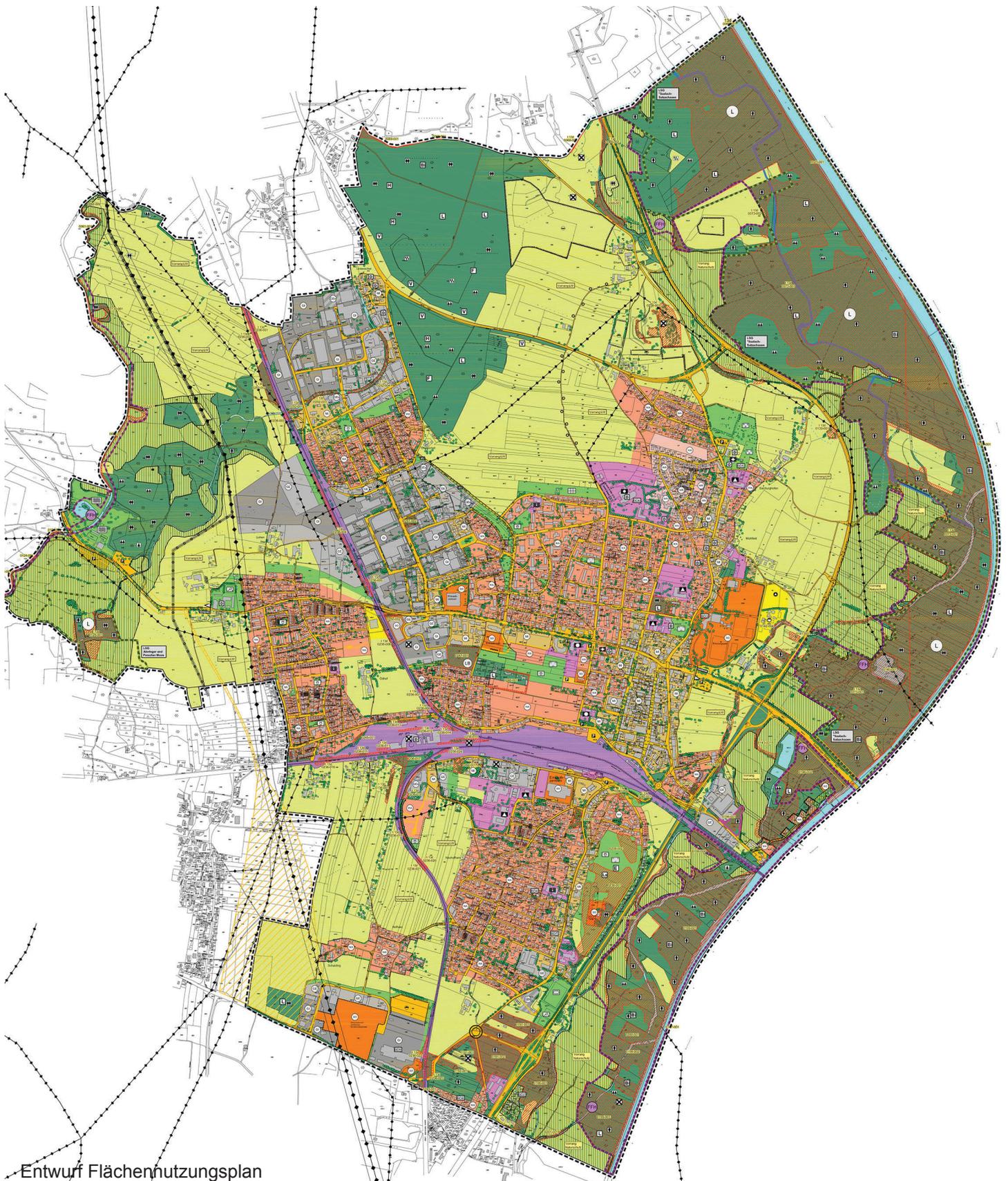
Freilassing ist eingerahmt von landwirtschaftlichen Nutzflächen sowie Biotopflächen im Osten an der Saalach und im Westen an der Suhr. Wohn- und Gewerbeflächen liegen teilweise fugenlos nebeneinander.

Im Ortsgebiet sind mögliche Baulandflächen für Nachverdichtung in unterschiedlichen Größen vorhanden. Hervorzuheben ist hier das zentral gelegene Gebiet am Sonnenfeld.

Die Bahnstrecken, aber auch Straßen, wie die Trasse der B-20 bilden Barrieren im Stadtgebiet.

Im Entwurf des Flächennutzungsplans sind die Vereinsanlagen teilweise als „Sondergebiet Sport“ oder als „öffentliche Grünfläche Sportplatz“ festgesetzt. Neben den Ergebnissen des ISEK fließen auch die Untersuchung der Sportentwicklungsplanung in die Fortschreibung des Flächennutzungsplans ein.

	Reines Wohngebiet
	Allgemeines Wohngebiet
	Mischgebiet
	Dorfgebiet
	Gewerbegebiet
	eingeschränktes Gewerbegebiet
	Industriegebiet
	Sondergebiet
	Fläche für den Gemeinbedarf
	Öffentliche Grünflächen
	Landschaftsschutzgebiet
	Flora-Fauna-Habitat-Gebiet



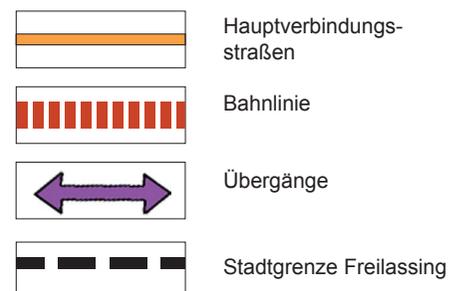
Entwurf Flächennutzungsplan  
M 1:25.000

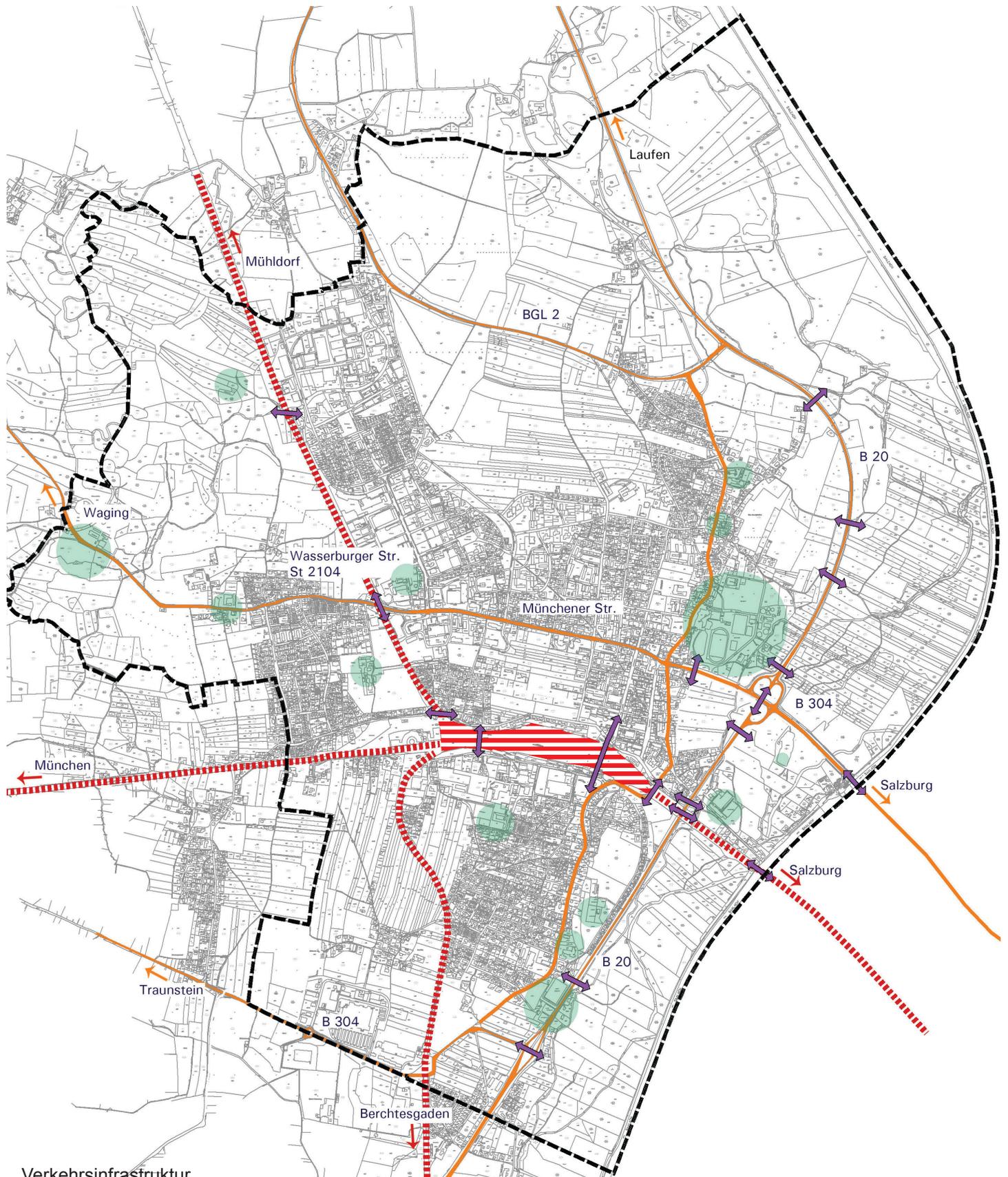
### 5.2.3 Verkehrsinfrastruktur und Wege

Freilassing ist über die Bundesstraßen B20 und B304 an das übergeordnete Straßennetz angebunden. Die Münchener Straße (St2104) ist als einzige Verbindungsstraße nach Österreich im Bereich des Stadtzentrums stark verkehrsbelastet.

Die Stadt ist gut an das Bahnnetz angeschlossen. Es bestehen zahlreiche Regional- und Fernverbindungen. Die S-Bahnstrecke nach Salzburg wird mit einem eigenen Gleis ausgebaut.

Die Bahntrassen und die B20 stellen Barrieren im Stadtgebiet dar, die teilweise durch Brücken und Unterführungen überwunden werden.



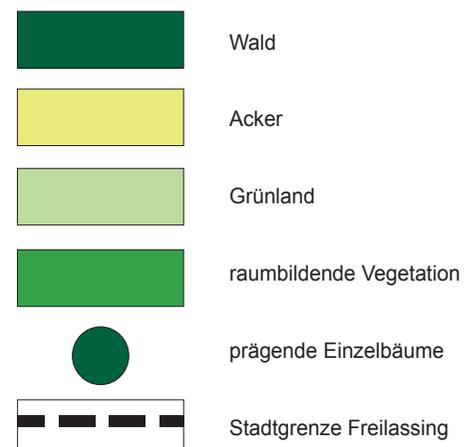


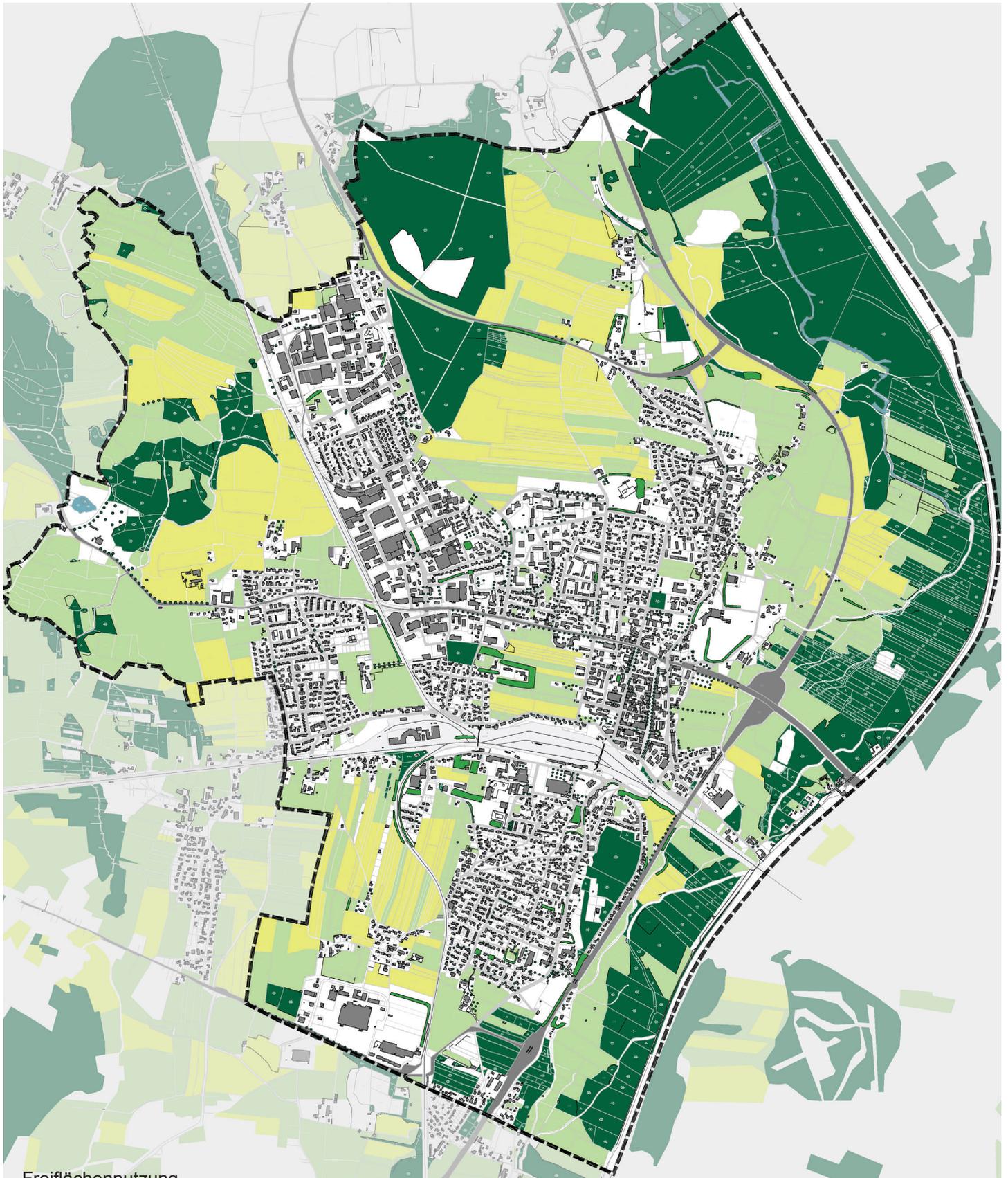
Verkehrsinfrastruktur  
M 1:25.000

## 5.2.4 Freiflächennutzung

Der Siedlungs- und Landschaftsraum von Freilassing ist geprägt von landwirtschaftlichen Nutzflächen, die teilweise bis ins Stadtgebiet hineinreichen. Waldflächen befinden sich in der Saalachaue, im Norden an der Laufener Straße und im Westen an der Stadtgrenze.

Punktuell bereichern öffentliche Freiflächen im Siedlungsraum das Wohnumfeld. Ein Konzept für die Verbindung dieser Freiflächen ist nicht vorhanden.





Freiflächennutzung  
M 1:25.000

### 5.2.5 Biotop und Schutzgebiete

Die Saalach mit ihren Retentionsräumen ist für den östlichen Ortsrand prägend. Sie weist wertvolle Vegetation und wechselfeuchte Zonen auf. Ökologisch ist sie als sehr bedeutsam einzustufen. Entlang der Saalach finden sich zahlreiche kartierte Biotop. Die Lebensräume bestehen überwiegend aus Grauerlen-, Eschenauwäldern und wertvoller Ufervegetation entlang der Gewässer.

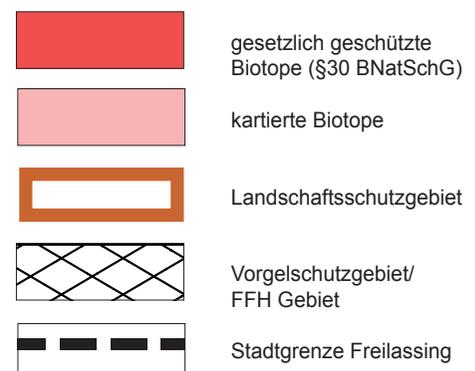
Der gesamte Auenbereich ist zudem als Vogelschutz- und FFH-Gebiet ausgewiesen.

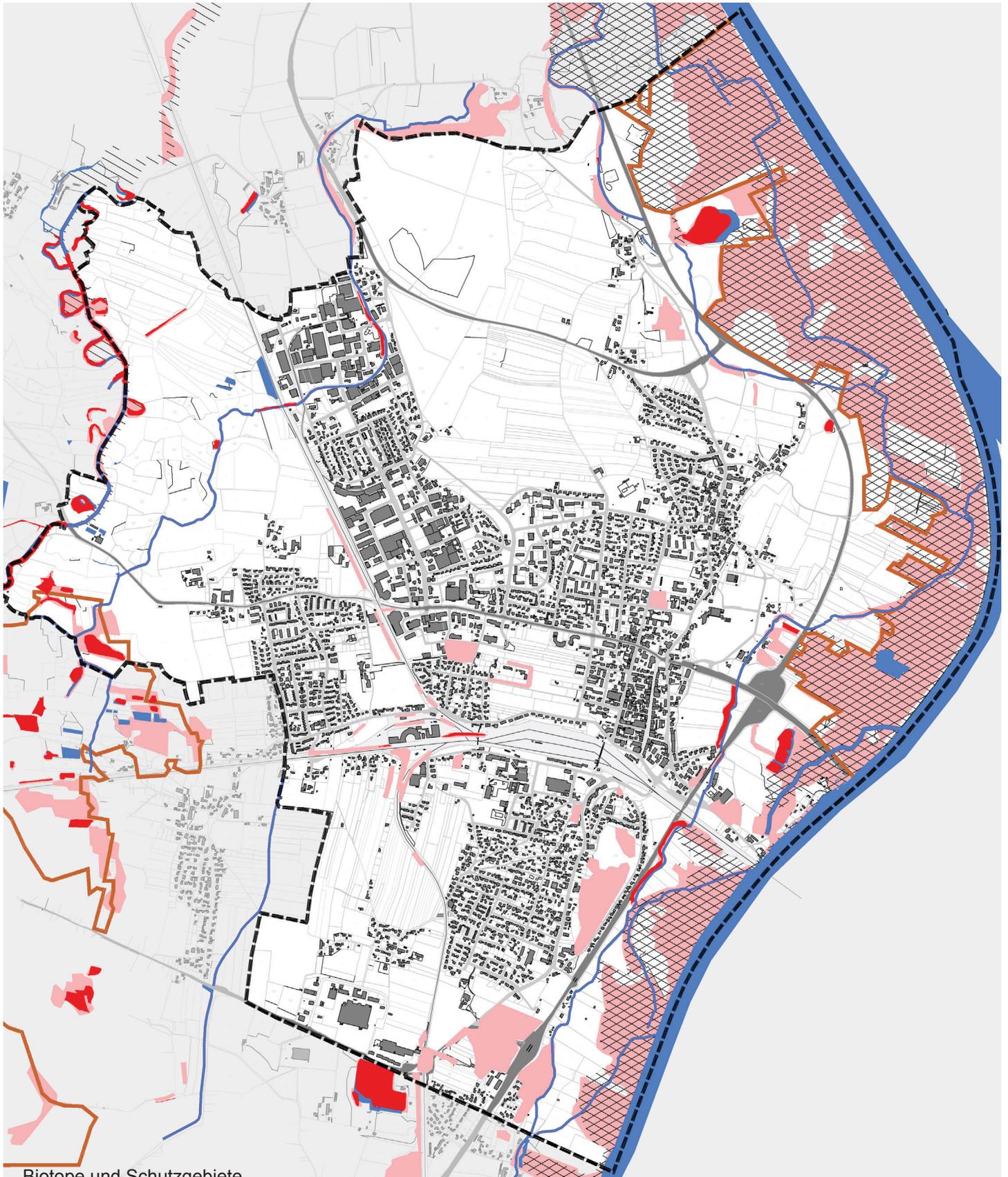
Die Saalachaue ist Teil eines nach Arten- und Individuenzahl bedeutendem Brut-, Rast- und Überwinterungsgebiet im mitteleuropäischen Binnenland.

Die zusammenhängenden, naturnahen Au- und Leitenwälder mit flussbegleitenden Auen bieten ein landesweit bedeutsames Geophytenvorkommen.

Auch entlang der Sur am westlichen Stadtrand sind bachbegleitende Schutzgebiete vorhanden, die in der weiteren Entwicklung einer Sicherung und Vernetzung bedürfen.

Besonders in der naturnahen Freizeitnutzung und als Erholungsgebiet kommt der Aue eine wichtige Rolle zu.





Biotope und Schutzgebiete  
M 1:25.000

### 5.2.6 Gewässer

Die Saalach mit ihren Retentionsräumen ist für den östlichen Ortsrand prägend. Sie weist wertvolle Vegetation und wechselfeuchte Zonen auf. Ökologisch ist sie als sehr bedeutsam einzustufen. Entlang der Saalach finden sich zahlreiche kartierte Biotope. Die Lebensräume bestehen überwiegend aus Grauerlen-, Eschenauwälder und wertvoller Ufervegetation entlang der Gewässer.

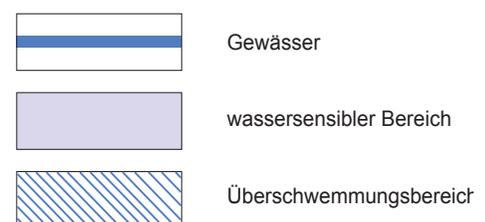
Der gesamte Auenbereich ist zudem als Vogelschutz- und FFH-Gebiet ausgewiesen.

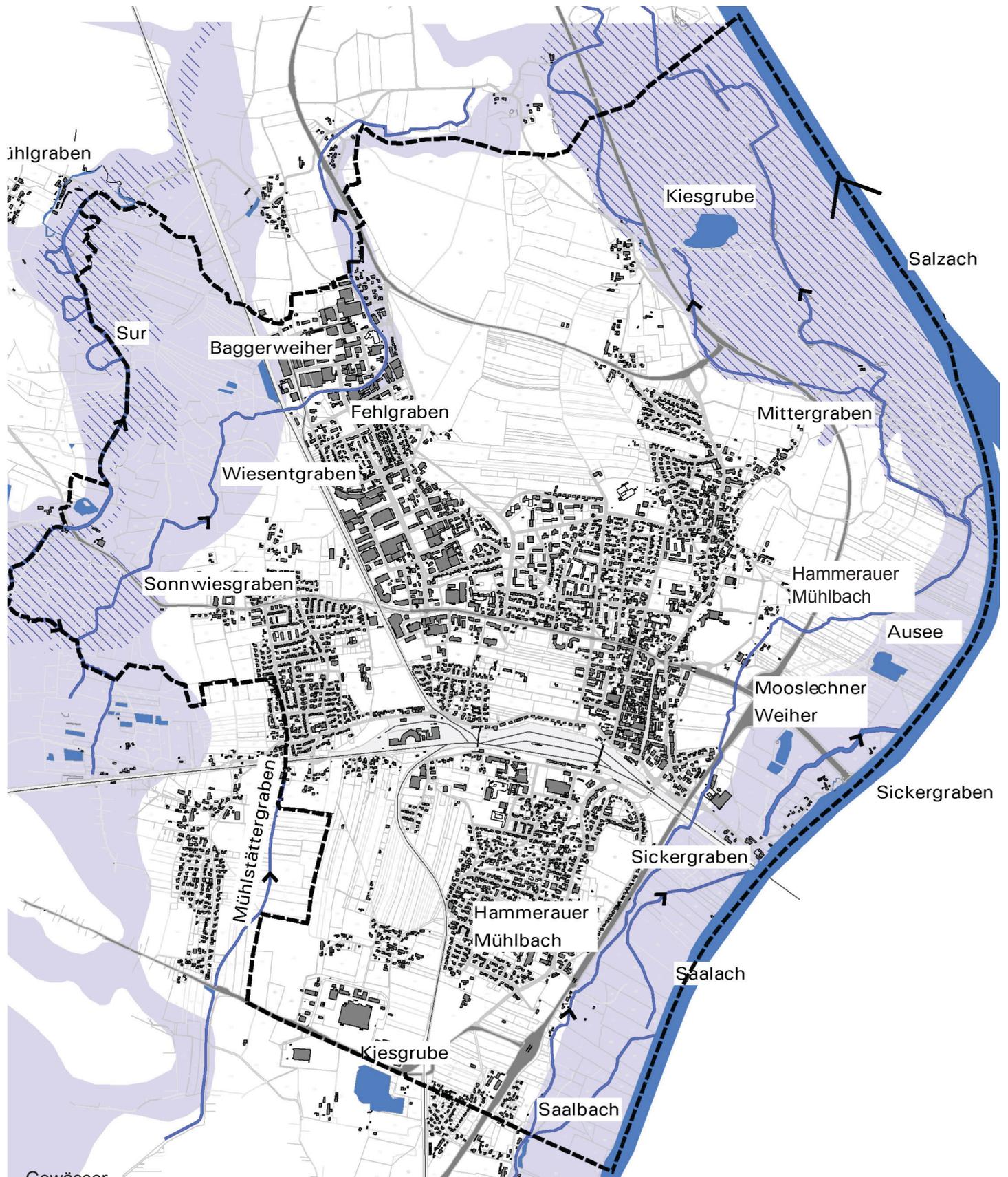
Die Saalachaue ist Teil eines nach Arten- und Individuenzahl bedeutendes Brut-, Rast- und Überwinterungsgebiet im mitteleuropäischen Binnenland.

Die zusammenhängenden, naturnahen Au- und Leitenwälder mit flussbegleitenden Auen bieten ein landesweit bedeutsames Geophytenvorkommen.

Auch entlang der Sur am westlichen Stadtrand sind bachbegleitende Schutzgebiete vorhanden, die in der weiteren Entwicklung einer Sicherung und Vernetzung bedürfen.

Besonders in der naturnahen Freizeitnutzung und als Erholungsgebiet kommt der Aue eine wichtige Rolle zu.





Gewässer  
M 1:25.000

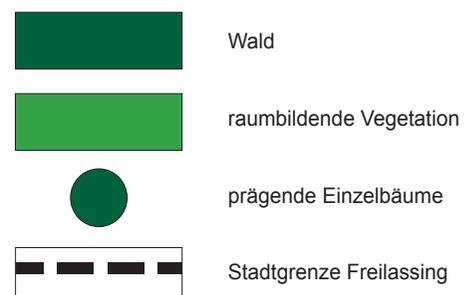
### 5.2.7 Wald und raumbildende Vegetation

Die Wälder sind ein wichtiger Bestandteil des Ortsbildes von Freilassing. Dominant sind die großen, zusammenhängenden Waldstücke in der Saalachaue und im Norden.

Feldgehölze und kleine Waldstücke im Bereich der landwirtschaftlichen Flächen gliedern den Landschaftsraum.

Vor allem in den Einfamilienhausgebieten ist Freilassing gut durchgrünt. In den Straßenräumen sind größtenteils wertvolle Baumreihen vorhanden.

In den Gewerbegebieten sowie im Umfeld des Bahnhofs fehlt ein grünordnerisches Konzept.





Wald und raumbildende Vegetation  
M 1:25.000

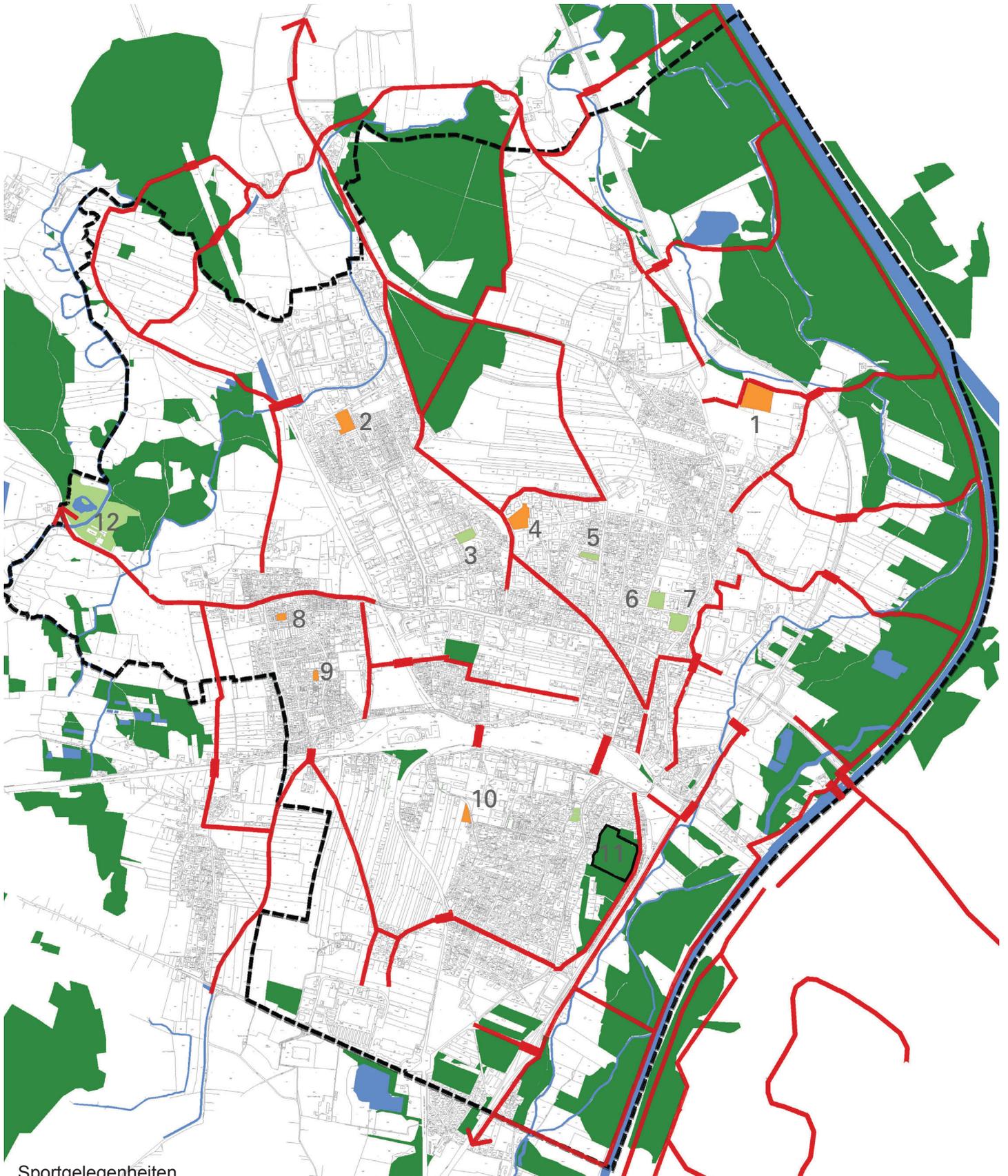
### 5.2.9 Infrastruktur im Freiraum

Im öffentlichen Raum sind zahlreiche, frei zugängliche Flächen vorhanden. Dazu zählen Parks und Plätze, aber auch Spiel- und Bolzfelder. Sie dienen der Erholung und körperlichen Ertüchtigung. Aber auch Wälder, Gewässer sowie Fuß-, Feld- und Radwege sind wichtige Bestandteile der Infrastruktur im Freiraum.

Grundsätzlich ist eine Vernetzungsstruktur des öffentlichen Freiraums vorhanden. An vielen Punkten fehlen jedoch noch verbindende Elemente.

- 1 Bolzplatz
- 2 Spielplatz
- 3 Sudetenplatz
- 4 Spielplatz
- 5 Mozartplatz
- 6 Sörgelpark
- 7 Georg-Wrede-Platz
- 8 Spielplatz
- 9 Spielplatz
- 10 Spielplatz
- 11 Freizeitanlage „Freimannwald“
- 12 Freibad

-  Wald
-  Spielplätze, Bolzplätze
-  Gewässer
-  Grünflächen, Grünanlagen
-  Freizeitwege
-  Stadtgrenze Freilassing



Sportgelegenheiten  
M 1:25.000

## 5.3 Analyse und Bewertung

### 5.3.1 Stärken

Die in den vorausgehenden Bestandserhebungen und Analysen festgestellten Stärken und Defizite werden in zwei Karten zusammenfassend dargestellt.



Freizeit und Sport



Dörfliche Strukturen



Fuß- und Radwege



Merkzeichen St-Rupert



Quartierparks



Wegebezüge

-  Landwirtschaft, Energie
-  Landschaft, Ökologie, Gewässer
-  Freizeit, Sport
-  Kulturstraße  
Laufener Str., Reichenhaller Str.
-  Quartierparks
-  Topographie, Hangkante
-  Flusslandschaft
-  Dörfliche Strukturen
-  Identität im Quartier
-  Innenentwicklung Wohnen
-  Fuß- und Radwegebrücke
-  Fuß- und Radwegeunterführung
-  Rundwege
-  Merkzeichen



Stärken  
M 1:25.000

### 5.3.2 Defizite



Barriere Bahn



fehlender Ortsrand



Bahnhofsumfeld neu ordnen



Gestaltungsdefizit Gewerbe



Barriere B20



Münchner Straße aufwerten



Zersiedelung



Gestaltungsdefizit Gewerbe



zu entwickelnde Orte



Umfeld Bahnhof



Fehlende Fuß-/  
Radwegeverbindung



Ortsrand entwickeln



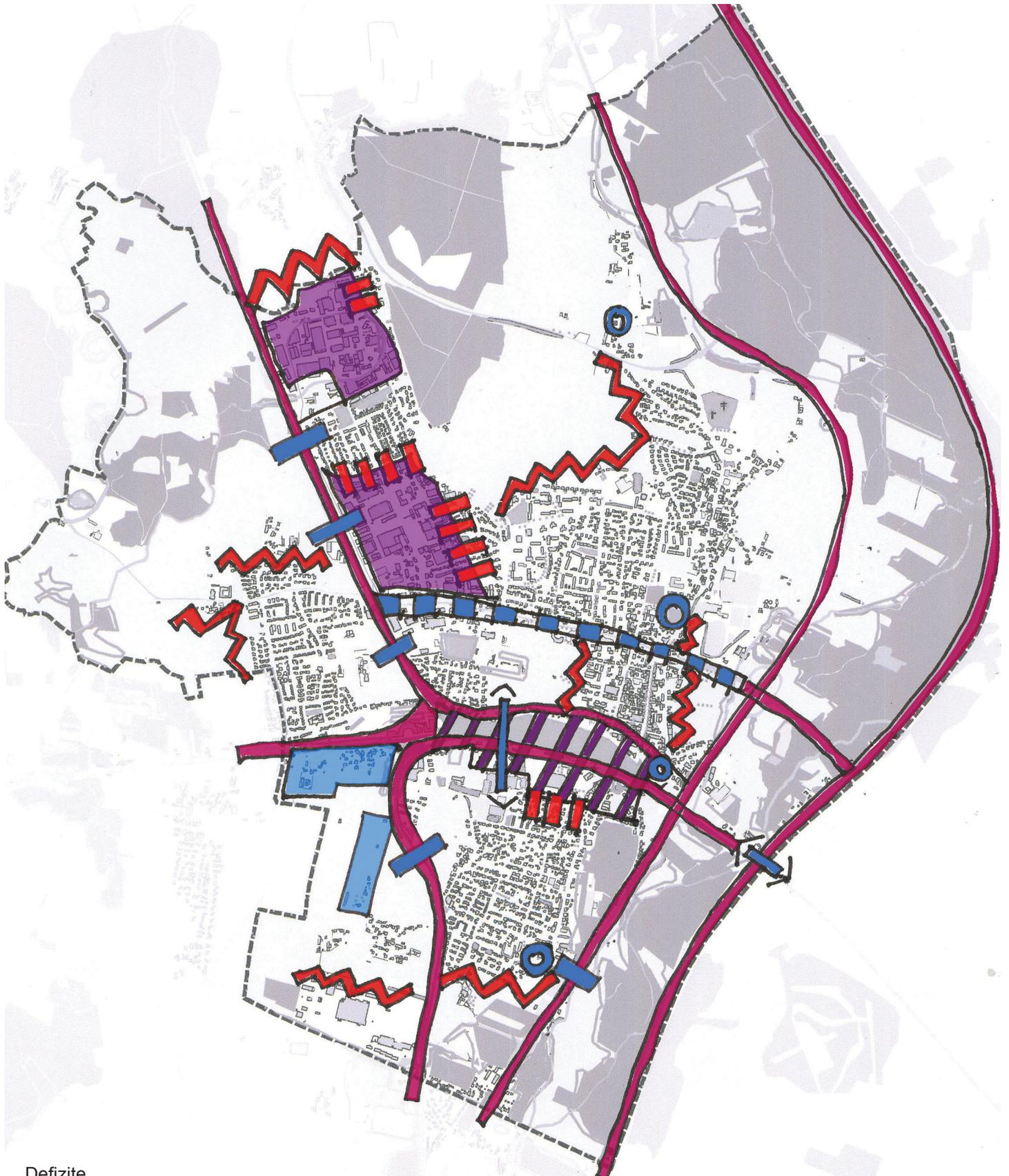
Qualitätsdefizit Münchner Straße



Barriere überwinden



Nachbarschaftskonflikt



Defizite  
M 1:25.000

## 5.4 Bürgerbeteiligung

### 5.4.1 Arbeitsgruppe Landschaft und Ökologie

Am 24.09.2011 traf sich unter Leitung von Prof. Brenner die Arbeitsgruppe Landschaft und Ökologie. Die aus zehn interessierten Bürgern und Experten bestehende Gruppe besichtigte mit dem Fahrrad relevante Orte im Stadtgebiet. Dabei erarbeitete sie folgenden Katalog als Diskussionsbeitrag zur Entwicklungsplanung:

01 Lindenstraße - Stadtmuseum  
- Sicherheit für Radfahrer  
- Geschwindigkeit reduzieren  
- Bäume sichern  
- kein Streusalz

02 Sonnenfeld  
- dichte Wohnbebauung  
- ökologische Musterhausgruppen  
- Grünzüge, Spielplätze, Aufenthaltsorte, Wege

03 Fürstenweg  
- Sicherung der Qualität im Wohnumfeld  
- Qualität des Oedhofwaldes als öffentlicher Freiraum  
- Fuß- und Radverbindung Innenstadt-Brodhausen  
- keine Qualität der Radwege in Münchenerstraße

04 Obere Feldstraße - Ecke Schumannstraße  
- Grünzug wird geschätzt aber wenig genutzt  
- Vorbildlicher Ortsrand  
- Landwirtschaft sichern  
- maßvolle Ergänzung mit Gewerbe und Wohnbau  
- Staatliche Wälder schützen

05 Obereichet  
- Schutz der Ausgleichsflächen als Ost-West Verbindung  
- Wiesenlohgraben schützen  
- Innenentwicklung von freien Gewerbegrundstücken

06 Am Wiesenlohgraben westlich der Bahn  
- freihalten landwirtschaftlicher Flächen  
- keine Gewerbeentwicklung  
- Vernetzen der Biotope

07 Lohen  
- Sicherung der landwirtschaftlichen Vollerwerbsbetriebe  
- dörfliche Hauslandschaft  
- maßvolle Ergänzung der Wohnbebauung  
- Sicherung der Übergänge der Wasserburgerstraße

08 Brodhausen südlich der Wasserburgerstraße  
- sinnvolle Erweiterung und Auffüllung der Wohnbauflächen  
- historische Baumallee - Fürstenweg - Oedhof  
- Überprüfung einer neuen S-Bahn Haltestelle  
- gute Verbindung zu den Lockwelten

09 Zwischen Sailen und Hofham  
- moderate Siedlungsentwicklung von Sailen  
- Sicherung der landwirtschaftlichen Flächen  
- dörfliche Qualität von Hofham  
- Gewerbe und Industrie gemeinsam mit Ainring

10 Am Sportpark ESV Freilassing  
- Grüne Fuge zur Saalachaue  
- Erweiterungsmöglichkeit für ESV  
- Stadtraumqualität der Reichenhallerstraße nutzen

11 An der Saalach  
- Wertvolle Auflächen für Naherholung  
- punktueller Zugang zum Fluss

12 Am Tierheim  
- Fußgängerbrücke am Zollhäusl

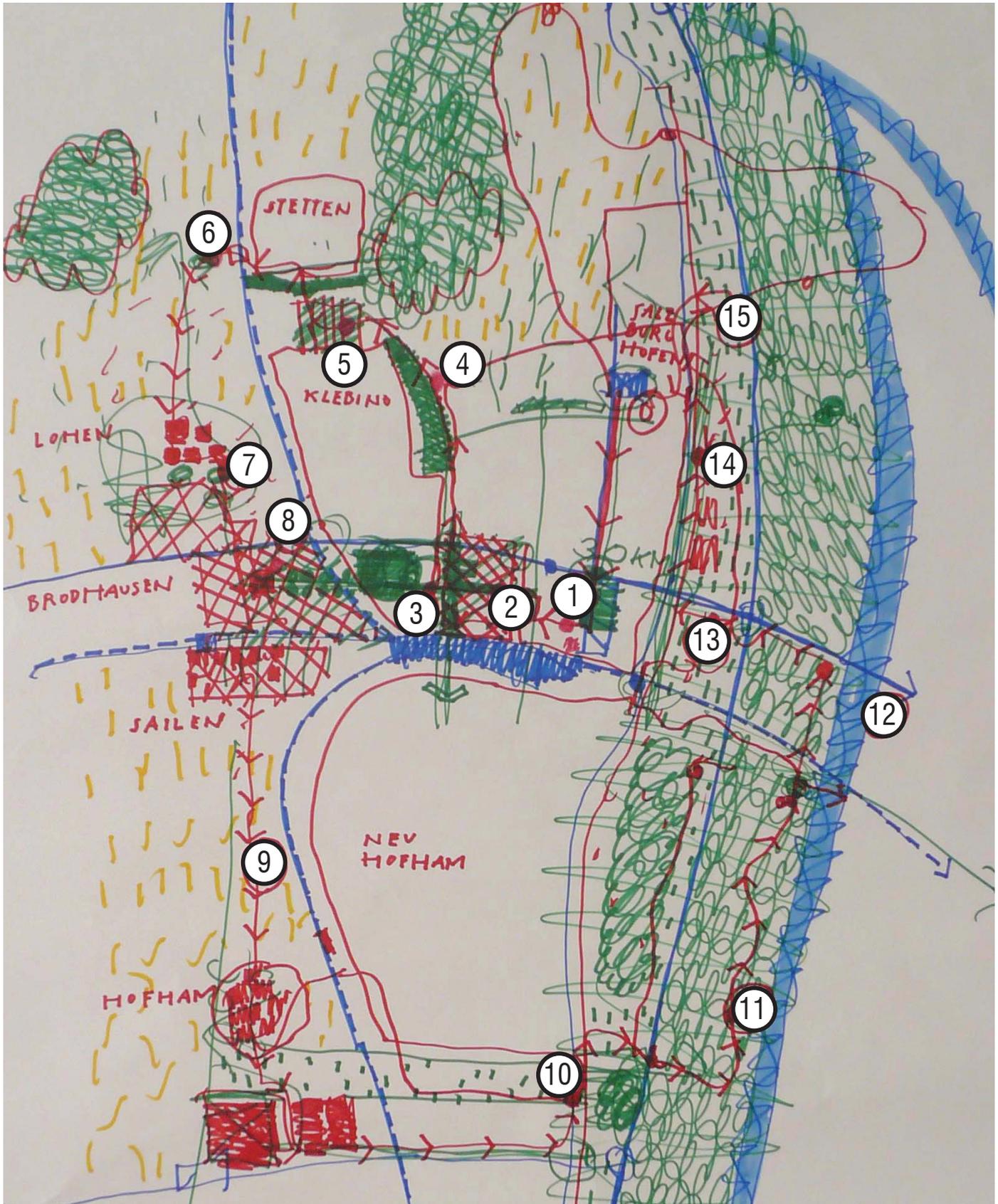
13 Stadteinfahrt Salzburger Str.  
- „Grünes Stadttor“  
- Freihalten der Auwiesen

14 An der Hangkante  
- Verbesserung des Fuß- und Radweges unterhalb der Hangkante  
- Optimierung der Anschlüsse an die Stadt  
- Überdenken des geplanten Bauhofes

15 In den Auwiesen  
- Stadtkante als wertvolles Erscheinungsbild



Teilnehmer der Arbeitsgruppe



Skizze der gemeinsam besichtigten Orte im Stadtgebiet

## 5.4.2 Bürgerwünsche

Schon zu Beginn der Planung waren alle Einwohner Freilassings aufgerufen, Wünsche zur Entwicklung der Stadt zu äußern. Der Rücklauf erfolgte über Internet, E-Mail sowie einer aufgestellten „Wunschbox“.

Für das Fachkapitel Landschaft Grünordnung und Ökologie wurden folgende Themen angeregt:

### Erhalt

- öffentliche Grünflächen
- markante Einzelbäume
- Landwirtschaft/dörfliche Strukturen
- Freiraum Au - Leitenhänge

### Aufwertung

- Straßenräume/ Plätze
- Friedhof (Teilbereiche)
- Fußwegenetz (Ausbau/Begrünung)
- barrierefreie Gehwege
- Ortsränder
- Zugänglichkeit Saalach
- Renaturierung Saalachaue

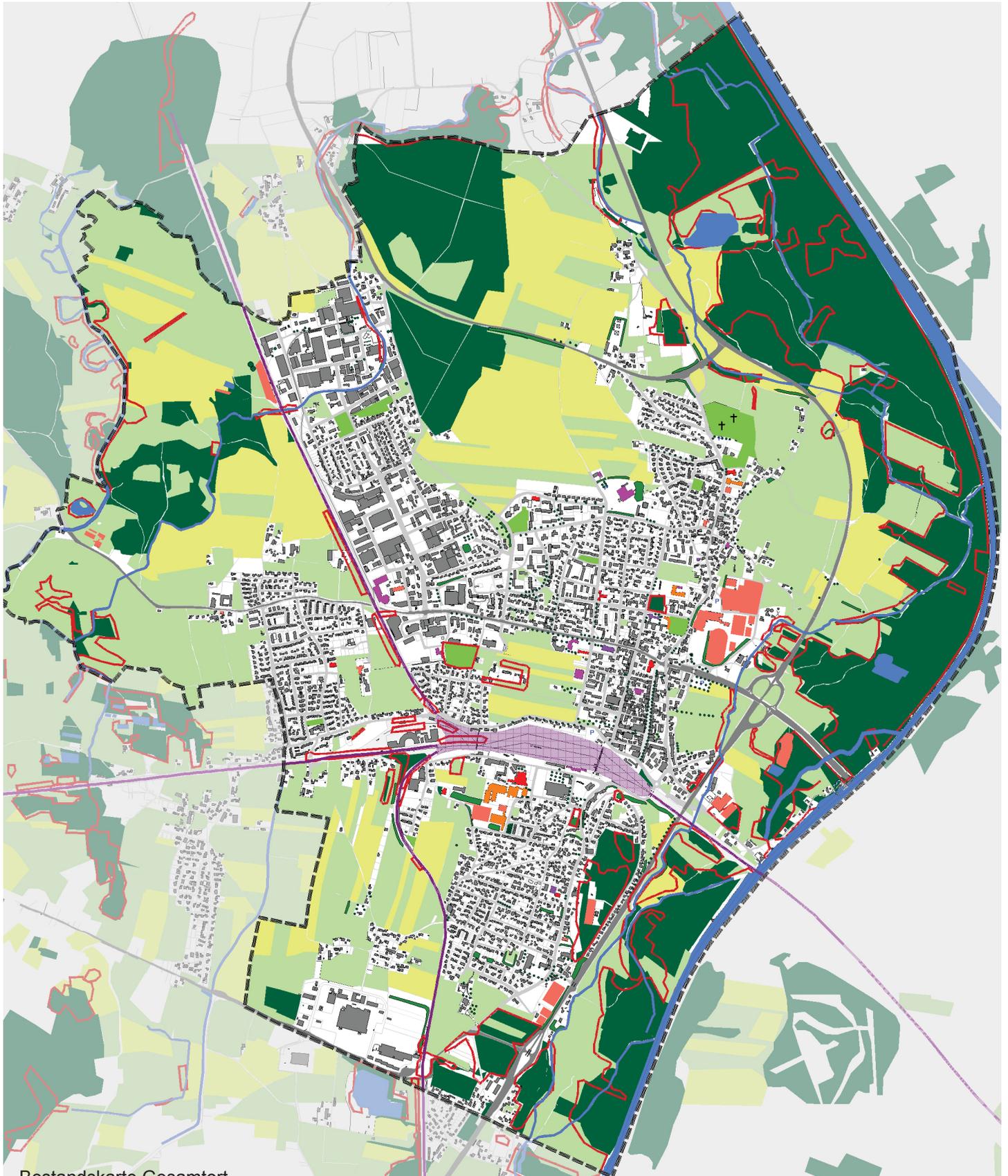
### Neuerrichtung

- öffentliche Begegnungsorte
- Sonnenfeld
- mehr Freiflächen in den nördlichen Wohngebieten
- Biotopverbund
- Spielplätze
- Fuß- und Radwege
- Ausbau von Sportgelegenheiten

### Sonstiges

- Innen- vor Außenentwicklung

	Wald
	Grünflächen
	Acker
	öffentliche Grünflächen
	Gehölzstrukturen
	Einzelbäume
	Biotope
	Gewässer
	öffentliche Gebäude
	Kirchen
	Schulen
	Kindergarten
	Schul-/ Vereinssport
	Bahntrasse
	Bahngelände
	Gebäude
	Stadtgrenze Freilassing



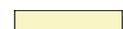
Bestandskarte Gesamtort  
M 1:25.000

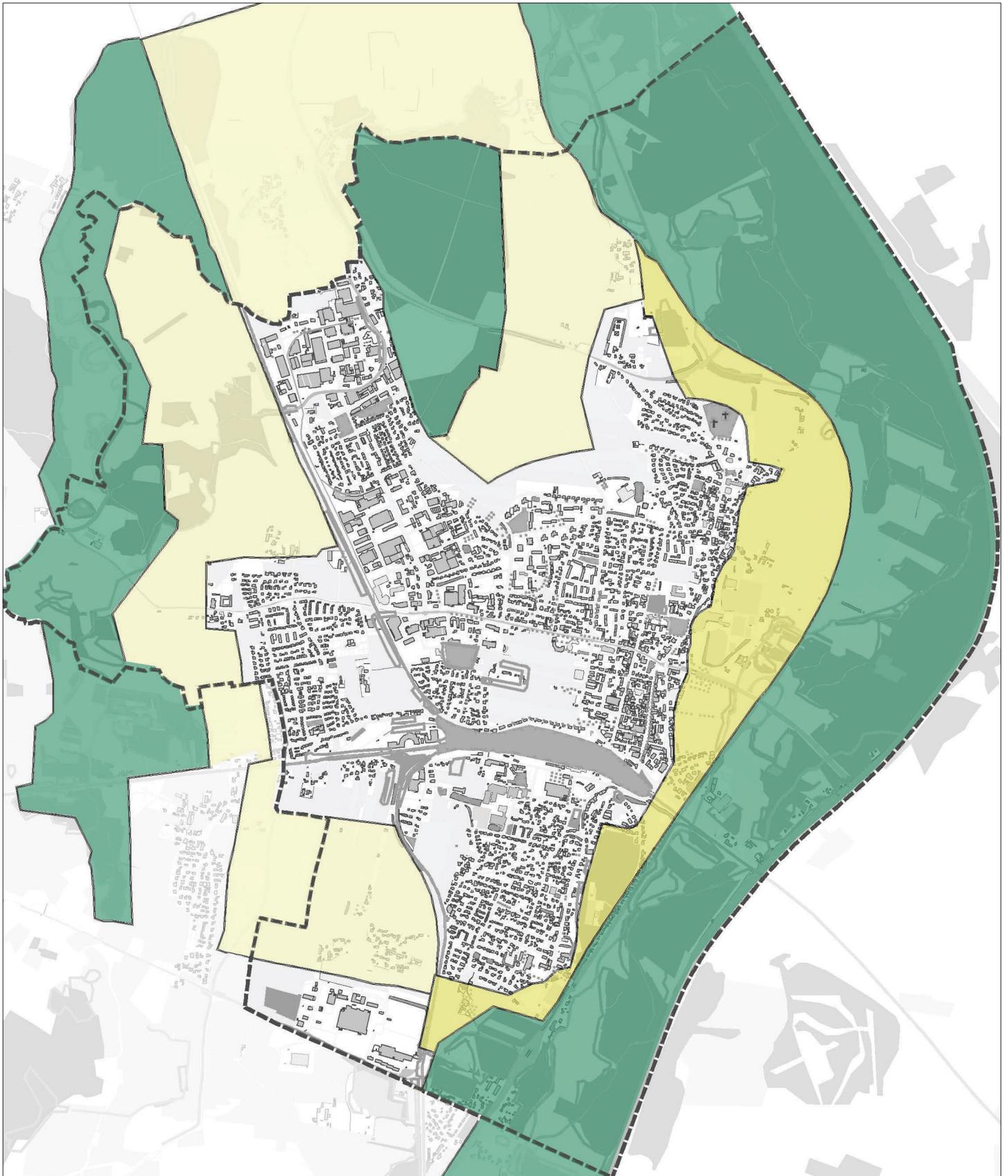
## 5.5 Freiflächenkonzepte

### 5.5.1 Tabuflächen

Als erste Idee für die Entwicklung der Freiflächen und der Landschaft in und um Freilassing wurde folgendes Grobkonzept entwickelt:

- Stärkung und Weiterentwicklung der Saalachaue im Osten und der ökologisch empfindlichen Landschaftsräume an der Sur im Westen.
- Sicherung der landwirtschaftlichen Flächen und der dörflichen Strukturen.
- Freihalten einer Entwicklungszone zwischen B20 und Hangkante für Landwirtschaft, Freizeit und Sport.
- Innenverdichtung, Entwicklung und Reparatur der Ortsränder im Übergang zur Landschaft.

-  Stadtgrenze
-  Entwicklung  
Landschaft | Gewässer
-  Entwicklung  
Sport | Freizeit
-  Entwicklung  
Landwirtschaft | Energie



Tabuflächen  
M 1:25.000

### 5.5.2 Entwicklungsbänder

Ausgehend von den vorhandenen linearen Strukturen, die in Nord-Süd-Richtung verlaufen, werden zusammenhängende Entwicklungszonen definiert.

#### Auenband:

Die ökologisch wertvollen und geschützten Flächen im Auenband sind im Osten durch Saalach und Salzach und im Westen durch die Bundesstraße begrenzt. Hier hat die Entwicklung von Ökologie Vorrang.

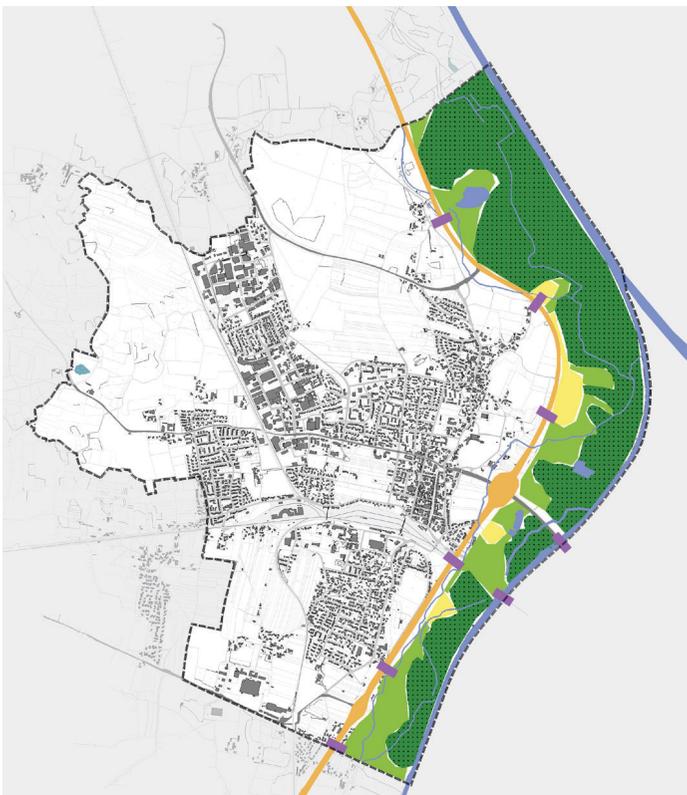
#### Freizeitband:

Vielfältige Einrichtungen für Sport und Freizeit (Sportstätten, Sportgelegenheiten) befinden sich zwischen der Hangkante und der B 20. Eine intensive Vernetzung mit der Innenstadt und dem Auenband ist notwendig. Für diesen östlichen Ortsrand ist das

Freihalten von Bebauung von Bedeutung.

#### Historische Straße:

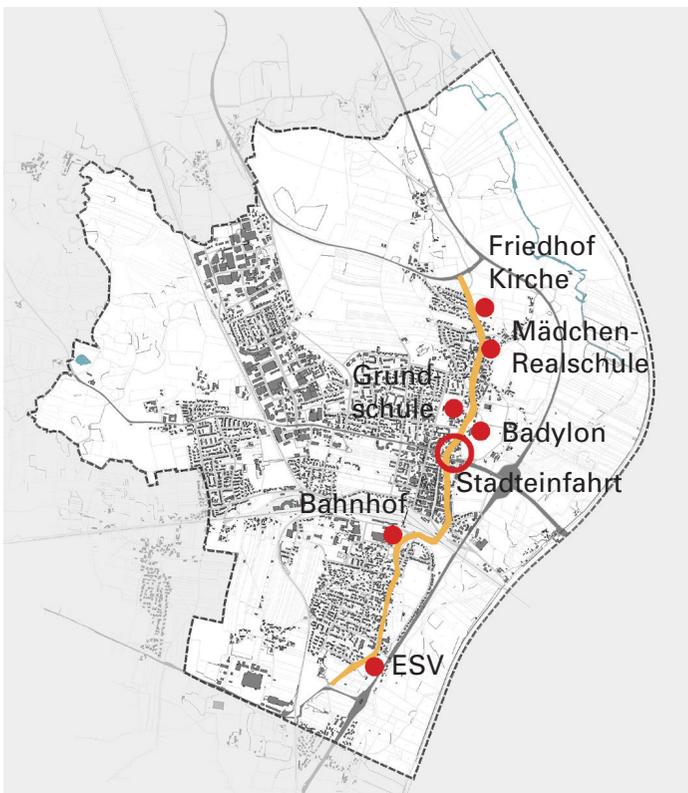
An der historischen Laufener Straße - Reichenhaller Straße befinden sich wichtige städtische Einrichtungen wie Friedhof, Kirche, Schulen oder Bahnhof. Die Qualität des öffentlichen Raums und des historischen Straßenzugs soll gesteigert werden. Hier befindet sich ein hohes Entwicklungspotential.



Auenband  
ohne Maßstab



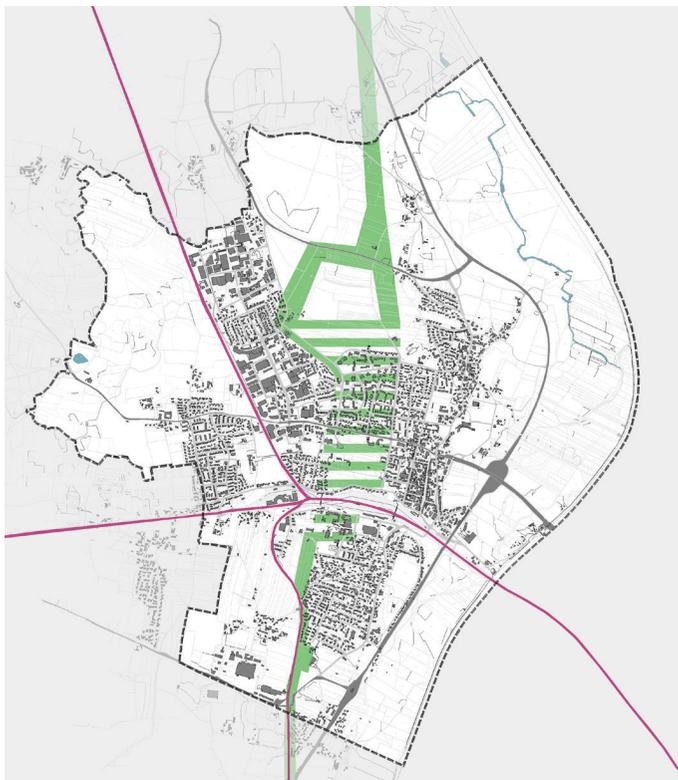
Freizeitband  
ohne Maßstab



Historische Straße  
ohne Maßstab



**5.5.2 Entwicklungsbänder (Fortsetzung)**



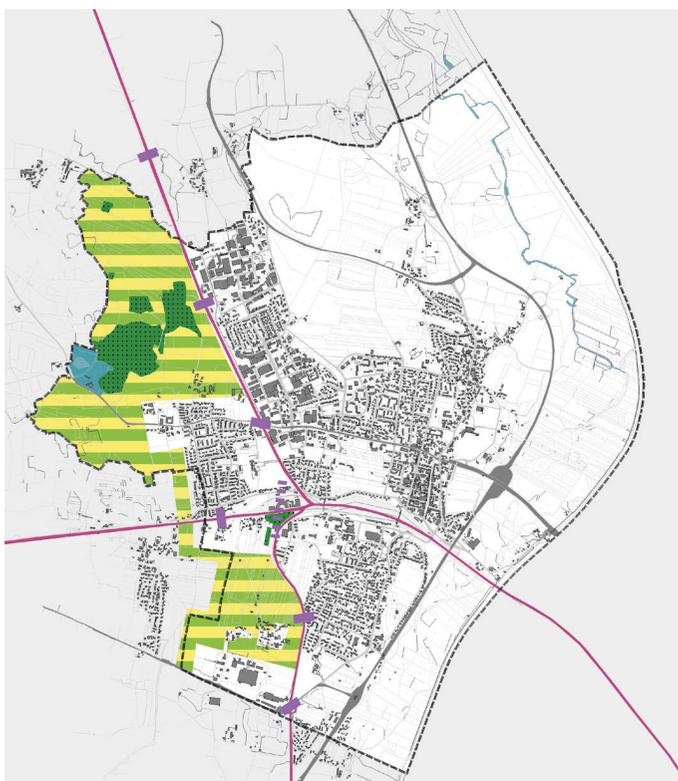
Zentraler Weg

**Zentraler Weg:**  
 Eine „grüne Verbindung“ durch die Stadt von Norden nach Süden lässt sich mit der Realisierung von neuen Wohnquartieren am Ortsrand und im Zentrum (Nachverdichtung) verwirklichen. In diesem Entwicklungsband ist Raum für öffentliche Einrichtungen sowie für Fuß- und Radwege.

**Westlicher Ortsrand:**  
 Die hohe Qualität des westlichen Ortsrands gilt es behutsam weiterzuentwickeln. Landwirtschaftliche und bäuerliche Strukturen sollen gesichert werden.

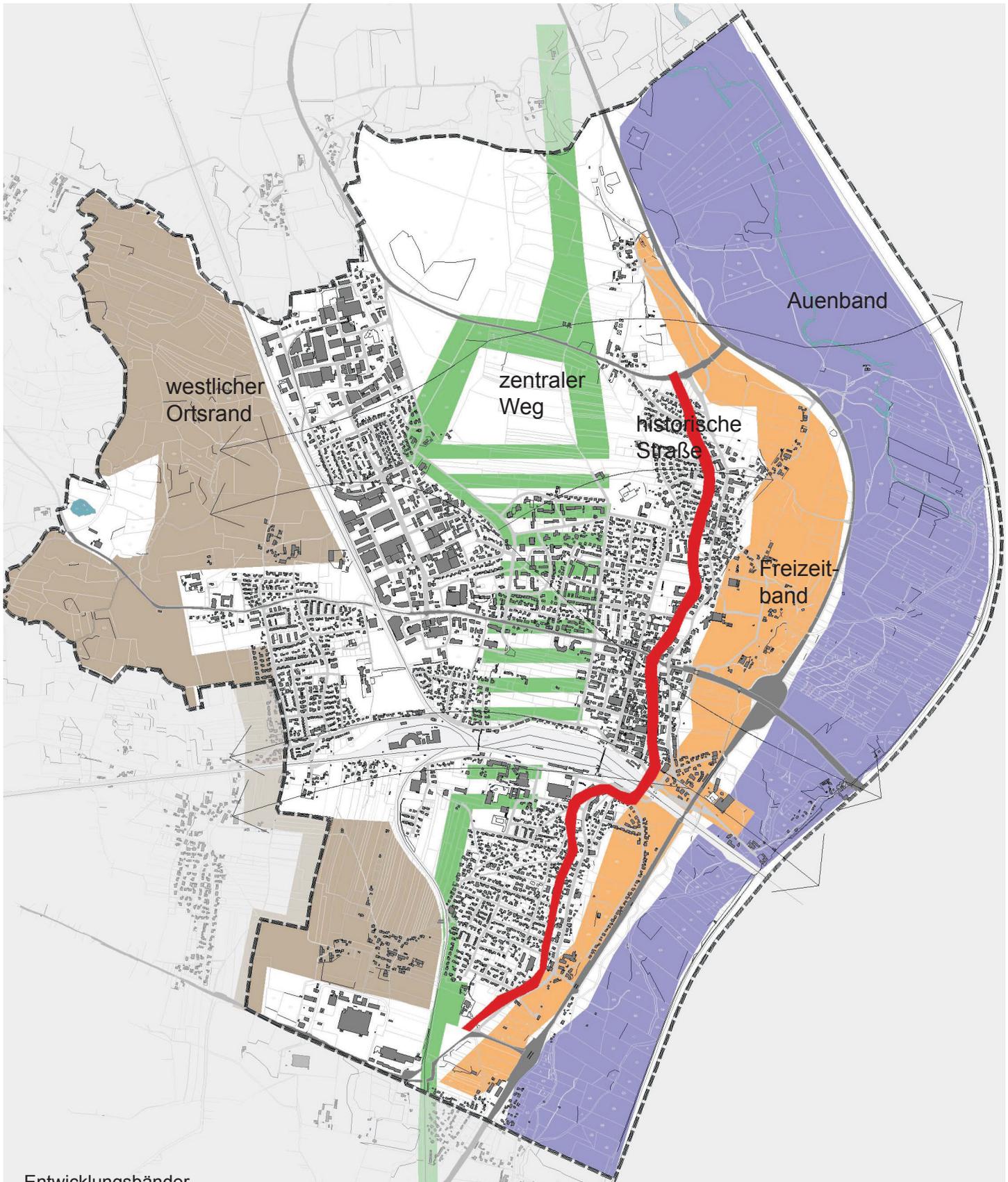


Bildnachweis \*



Westlicher Ortsrand  
 238





Entwicklungsbänder  
M 1:25.000

### 5.6.3 Landwirtschaft

Das Umfeld der Stadt Freilassing ist durch landwirtschaftliche Flächen mit der Kleinteiligkeit von Äckern, Wiesen und Wäldern geprägt. Diese Flächen schließen zum Großteil direkt an den Siedlungsrand an. Bei der Reparatur und Entwicklung der Ortsränder sollten schmale Streifen als Übergang in die Natur geschaffen werden. Dies könnten Obstwiesen, ökologische Ausgleichsflächen oder Grabeland sein.

Die Landwirtschaft soll langfristig gesichert werden. Dies gilt auch für die forstwirtschaftlich genutzten Bauernwälder. Die dörflich geprägten Weiler sollen ihre Eigenständigkeit erhalten. Die landwirtschaftlichen Flächen sind ein Aspekt der Stadterholung aber auch ein wichtiger Teil der Identität Freilassings. Insofern sind mögliche Ausgleichsflächen im Auenbereich als langfristiges Potential zu betrachten.



Sicherung der Landwirtschaft/der dörflichen Strukturen  
Erzeugung von Nahrungsmitteln/Energie  
Ausbildung von Ortsrändern



Erhaltung des Landschaftsraumes der Saalachaue/  
Surbachs  
Weiterentwicklung der Lebensräume für Flora/Fauna/  
Naturerlebnis



Sicherung/Weiterentwicklung des Freizeit und Sport-  
bandes zwischen Hangkante und Bundesstraße



Barrieren überwinden  
Ergänzung der Unterführungen der Bahnstrecken/Bun-  
desstraße/Brücken über die Saalach  
Sichere Querungen über die Hauptstraßen



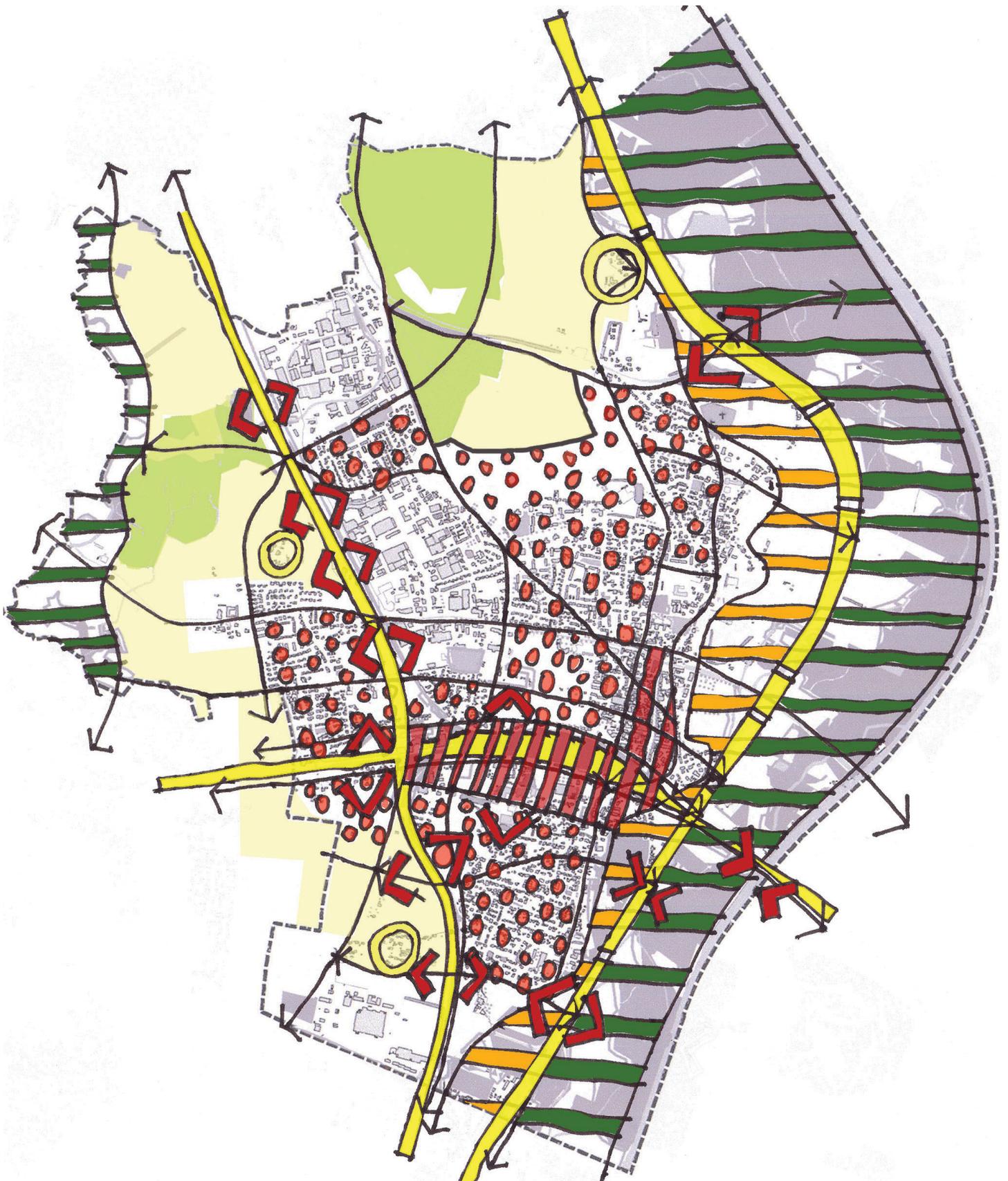
Netzwerk von F+R im gesamten Stadtgebiet  
Verbindung von Landschaft/Stadträumen



Sicherung/ Ergänzung von Wohnen  
Innenverdichtung  
Erhaltung der Identität der Quartiere  
Neue Qualitäten im Wohnumfeld aufbauen



Verbindung zentraler Orte der Innenstadt und des  
Bahnhofs  
Stabilisierung/Weiterentwicklung der Qualitäten



Handlungsfelder

## 5.6 Maßnahmen

### 5.6.1 Schutzgebiete

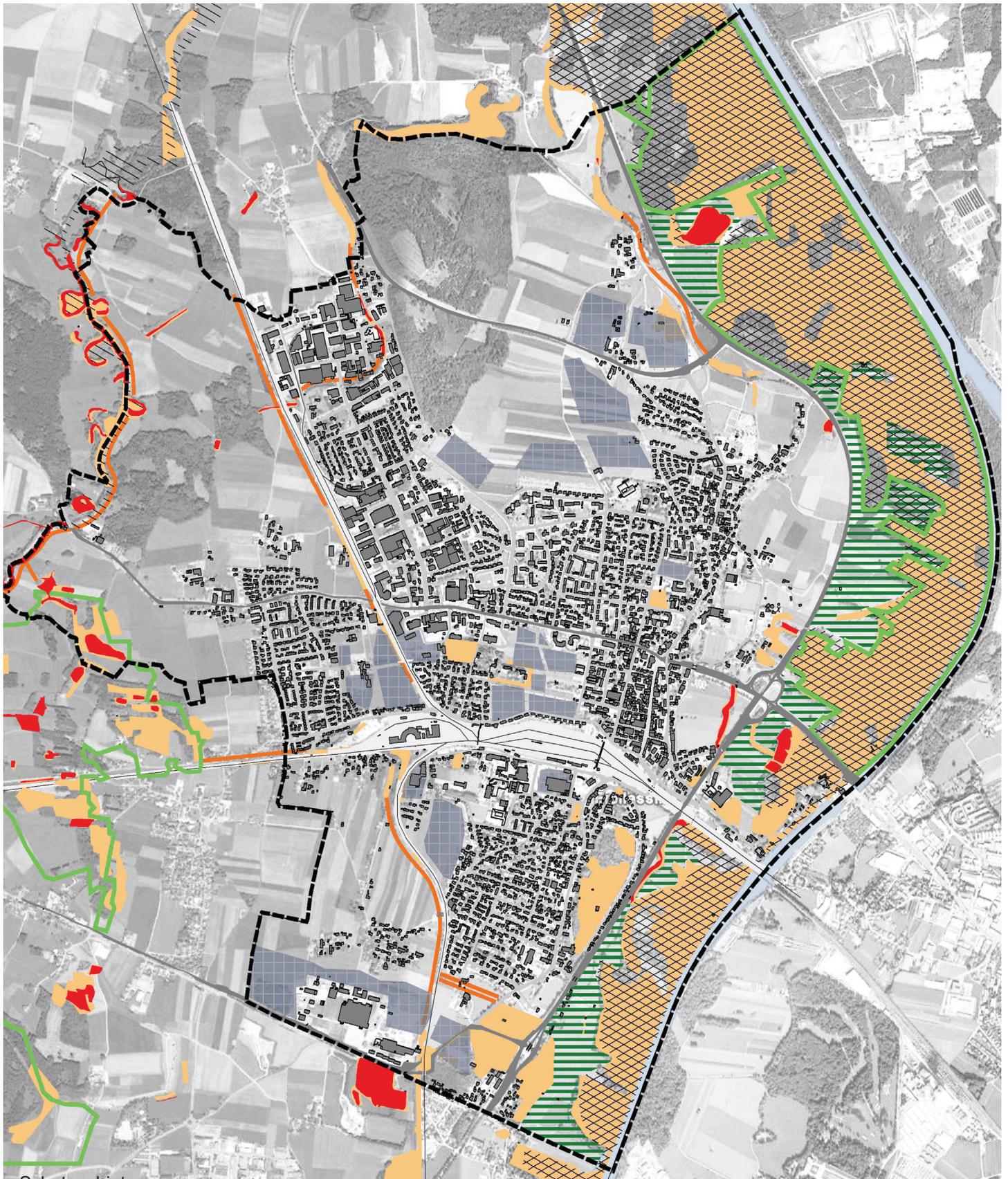
Ein Großteil der Fläche in der Aue ist naturschutzrechtlich gesichert. Hier überlappen sich Biotop, Landschaftsschutzgebiet und FFH-Gebiete. Einzelne offene Flächen an der B 20 sind teilweise noch mit intensiver Nutzung belegt. Diese Flächen sind mögliche Standorte für Ausgleichsflächen der Bauentwicklung. So könnte langfristig ein durchgängiges ökologisches Band zwischen Salzach und B 20 entstehen.

Im Westen des Stadtgebiets sind an der Sur Feuchtbiotop vorhanden, die in ihrer Entwicklung eine sinnvolle Vernetzung erfahren sollen. Dies gilt auch für die kartierten Schutzstreifen an den Bahndämmen. Für die Entwicklung dieser Bereiche muss ein Abstand zur geplanten Bebauung eingehalten werden. Zusätzlich bereichert diese naturnahe Ästhetik das Stadt- und Landschaftsbild.



Beispiel: 25 ha Ausgleichsflächen

	Entwicklungsflächen für Wohnen/Gewerbe
	Biotop, kartiert
	Biotop, gesetzlich geschützt §13, BNatSchG
	Landschaftsschutzgebiet
	Vogelschutzgebiet / FFH Gebiet
	Entwicklung Verbundsystem
	Potential für Ausgleichsflächen im Auwald



Schutzgebiete  
M 1:25.000

### 5.6.2 Gewässer

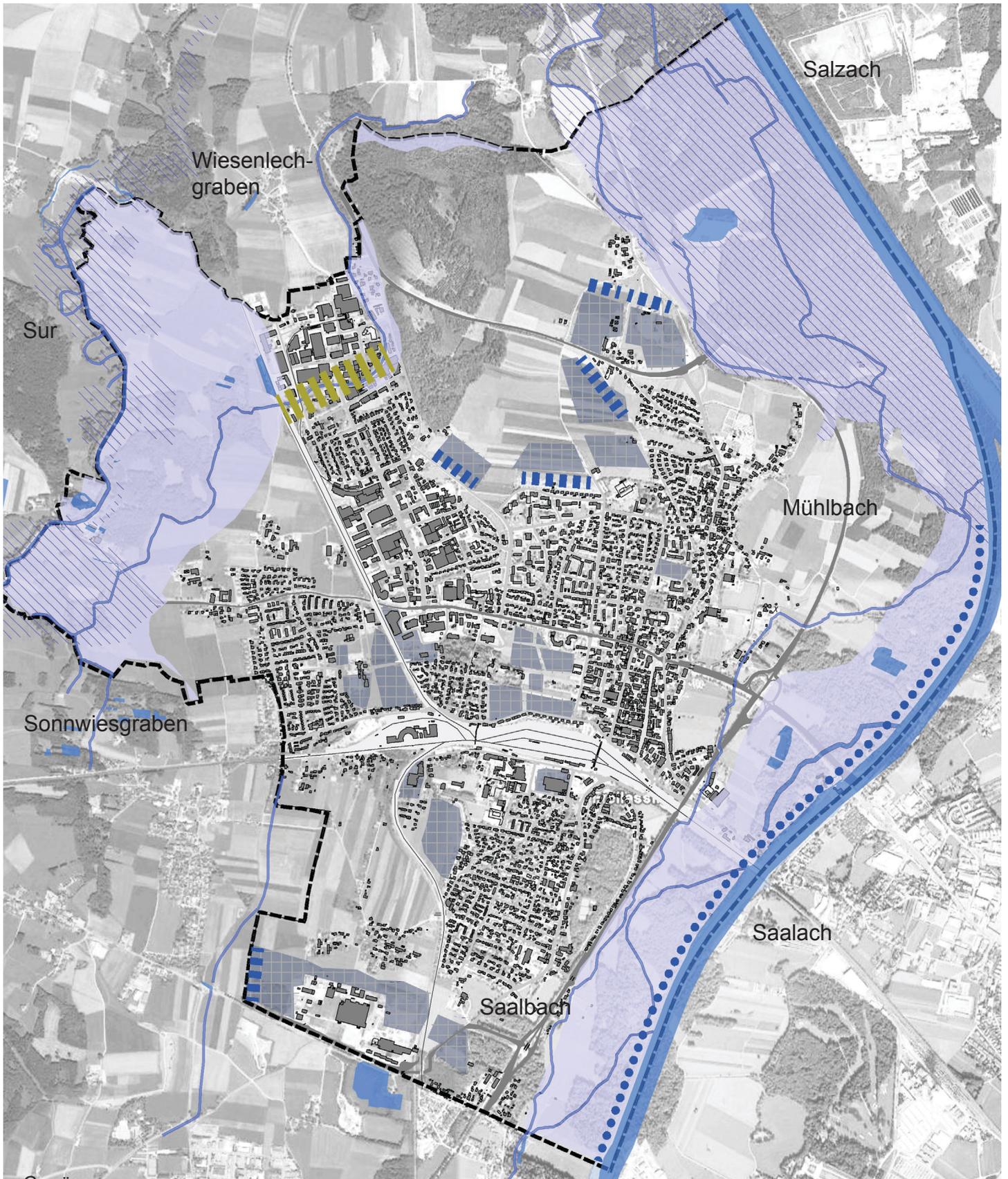
Die Auenbereiche der Saalach und Salzach sowie die wassernahen Streifen an der Sur sind größtenteils Überschwemmungsgebiete und empfindliche, grundwassernahe Flächen. Diese Gebiete schließen eine Bebauung vollständig aus. Sie sind für den Naturhaushalt und für die Retention von Bedeutung und zu sichern.

Für diese Flächen sind langfristige Pflegekonzepte zu entwickeln. Zur naturnahen Beobachtung und Erholung sollten punktuell die Gewässer erlebbar und betretbar gemacht werden.

Für die neuen Baugebiete ist bereits in der Phase der Bauleitplanung ein Wassermanagement zu entwickeln. Dabei sind naturnahe Sickerflächen und entsprechende Dachbegrünungen vorzusehen.



-  Entwicklungsflächen für Wohnen/Gewerbe
-  Retentionsraum sichern
-  Wassersensiblen Bereich beachten
-  Gewässer pflegen
-  Wassermanagement aufbauen
-  Erlebbarkeit der Saalach erhöhen
-  Renaturierung Wiesenlechgraben



Gewässer  
M 1:25.000

### 5.6.3 Landwirtschaft

Das Umfeld der Stadt Freilasing ist durch landwirtschaftliche Flächen mit der Kleinteiligkeit von Äckern, Wiesen und Wäldern geprägt. Diese Flächen schließen zum Großteil direkt an den Siedlungsrand an. Bei der Reparatur und Entwicklung der Ortsränder sollten schmale Streifen als Übergang in die Natur geschaffen werden. Dies könnten Obstwiesen, ökologische Ausgleichsflächen oder Grabeland sein.

Die Landwirtschaft soll langfristig gesichert werden. Dies gilt auch für die forstwirtschaftlich genutzten Bauernwälder. Die dörflich geprägten Weiler sollen ihre Eigenständigkeit erhalten. Die landwirtschaftlichen Flächen sind ein Aspekt der Stadterholung aber auch ein wichtiger Teil der Identität Freilassings. Insofern sind mögliche Ausgleichsflächen im Auenbereich als langfristiges Potential zu betrachten.



Entwicklungsflächen für Wohnen/Gewerbe



Bäuerlich geprägte Strukturen erhalten



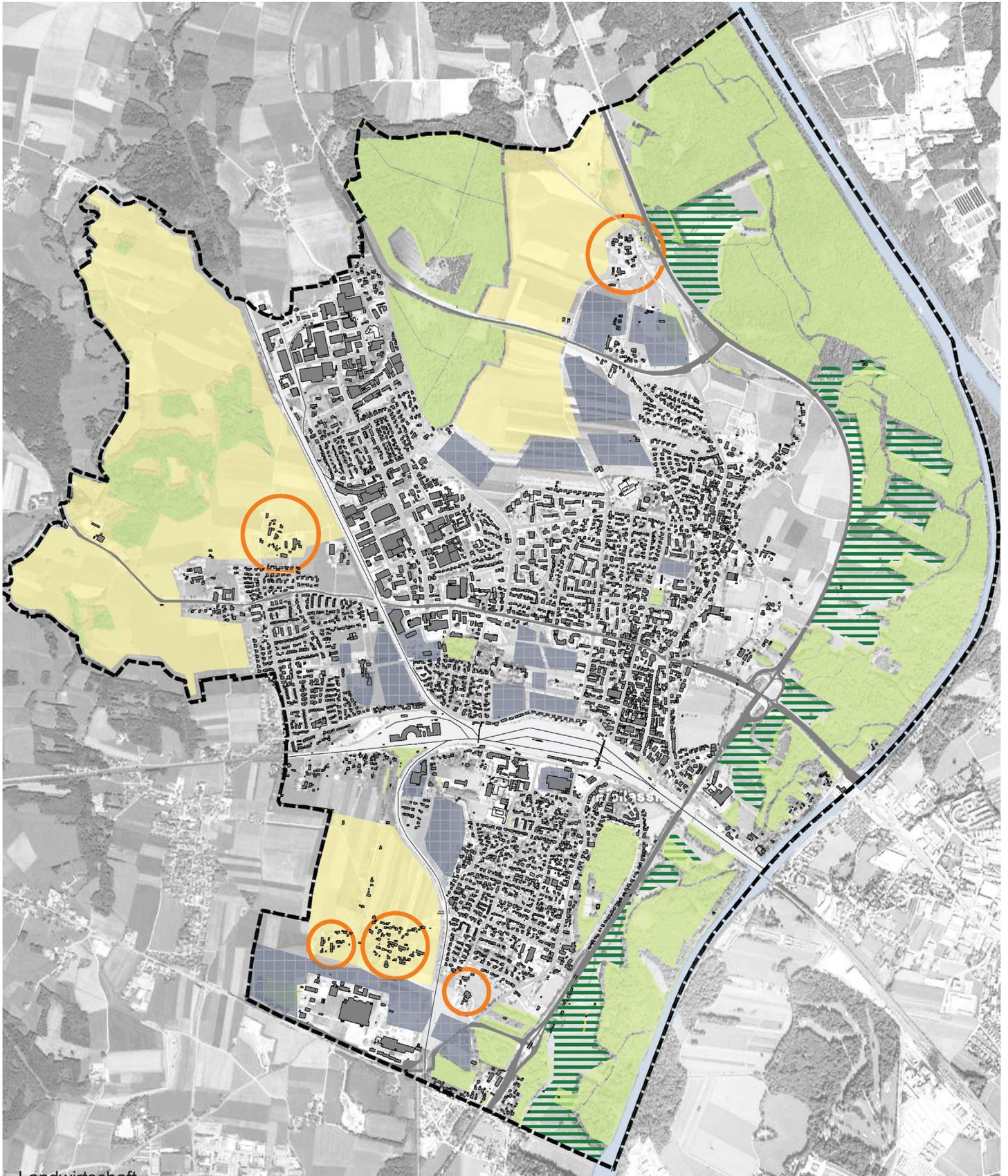
Waldraum sichern



Landwirtschaftlich genutzte Flächen erhalten



Potential für Ausgleichsflächen im Auwald



Landwirtschaft  
M 1:25.000

### 5.6.4 Öffentlicher Raum und Vegetation

Das Stadtgebiet von Freilassing ist intensiv durch Straßen, Wege und öffentliche Plätze vernetzt. In den meisten älteren Siedlungsgebieten ist dieser Raum hochwertig und gut durchgrünt. Die Münchener Straße, die Laufener Straße und besonders die Straßen im Gewerbegebiet bedürfen einer gestalterischen Aufwertung. Der Straßenraum soll nicht nur für den motorisierten Verkehr, sondern auch als Lebensraum gestaltet werden.

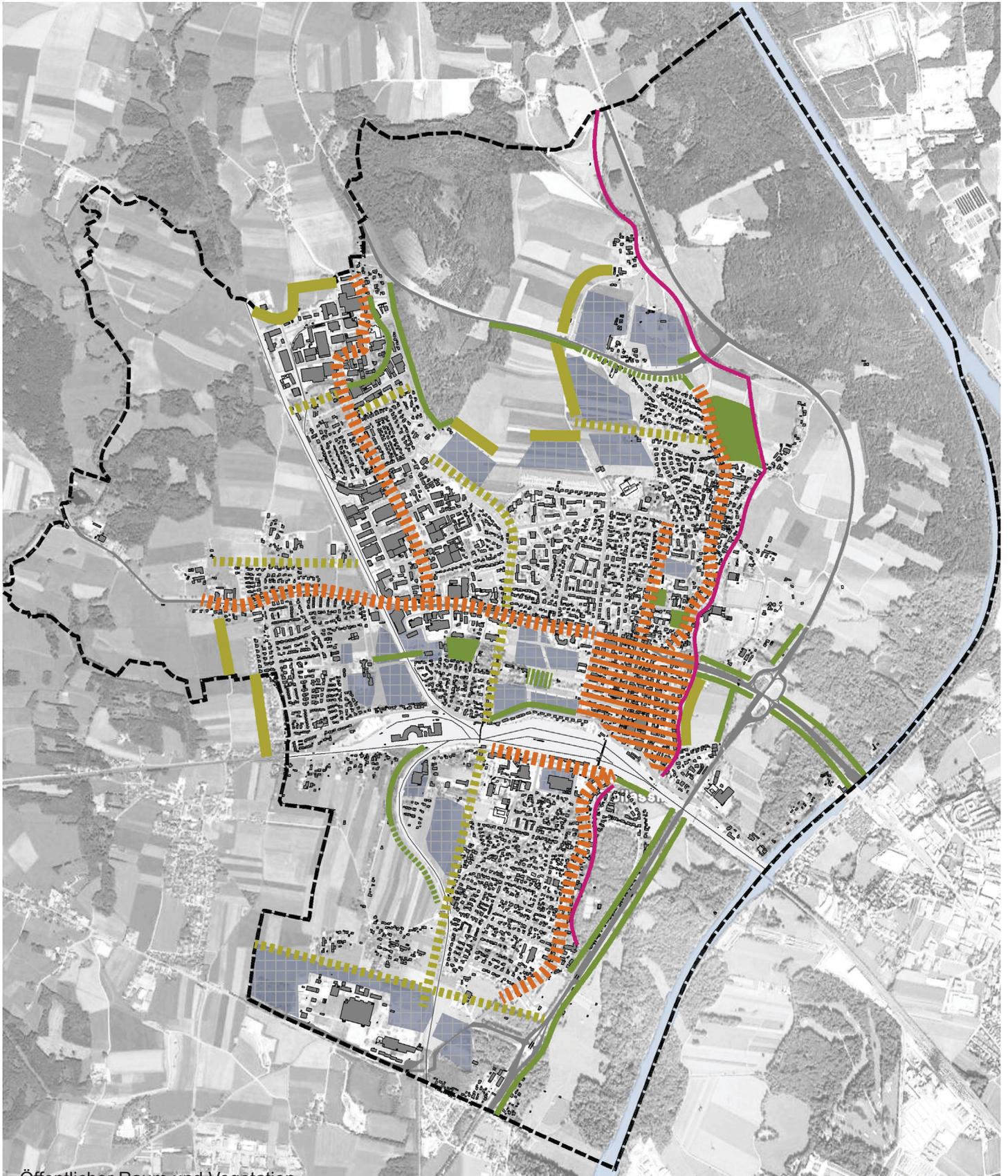
Neben diesen wichtigen Straßen leisten die Grünverbindungen mit ihren Fuß- und Radwegen einen Beitrag zur feinmaschigen Vernetzung.

Die Stadtränder sind durch Reparatur und Bauleitplanung weiter zu entwickeln.

Die historische Hangkante ist zu erhalten und im Stadtraum wieder erlebbar zu machen.



-  Entwicklungsflächen für Wohnen/Gewerbe
-  Grünzug/-verbindung aufbauen
-  Ortsrand entwickeln
-  Grünraum sichern
-  Grünraum entwickeln
-  Stadt- und Straßenraum aufwerten
-  Hangkante sichern



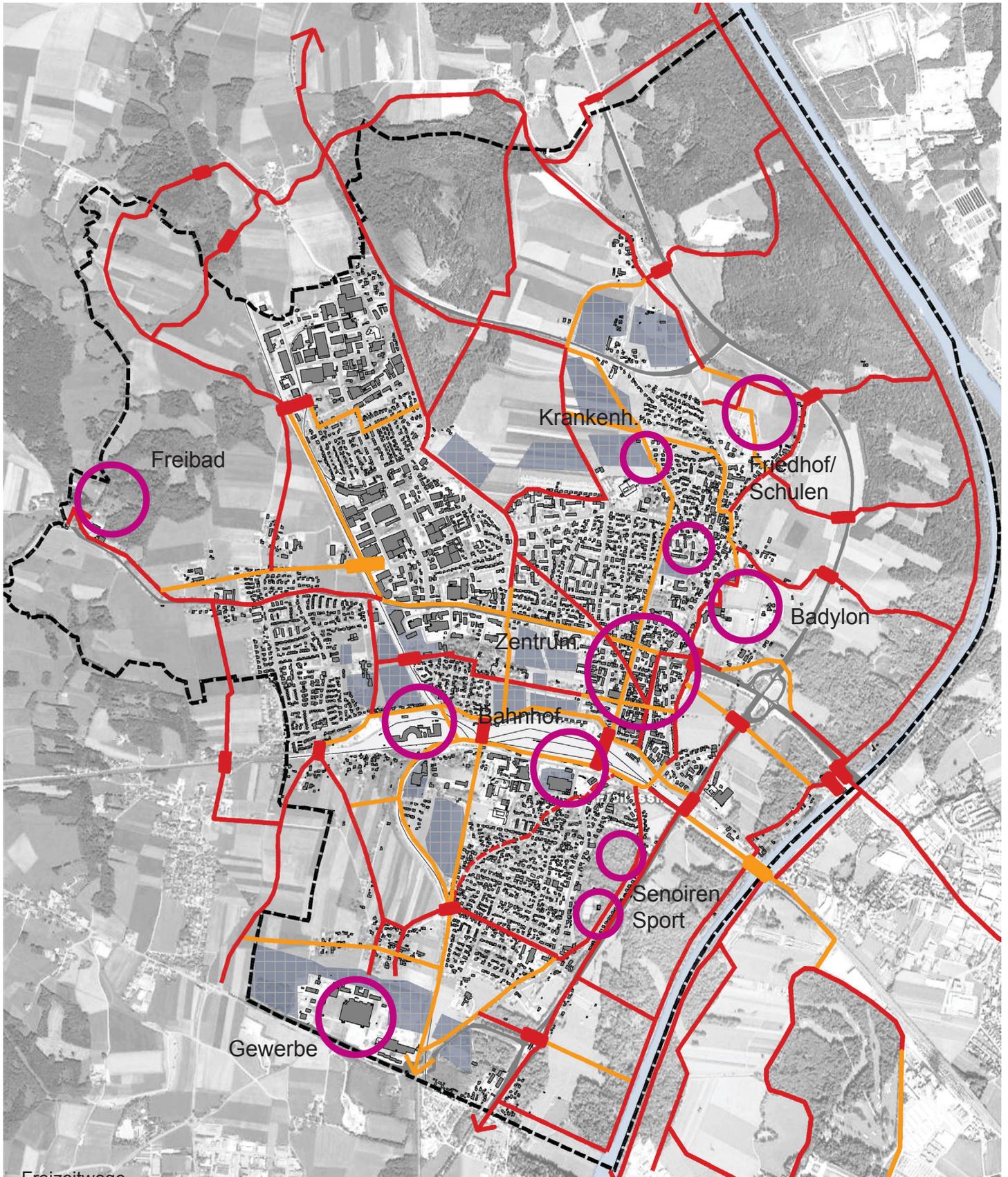
Öffentlicher Raum und Vegetation  
M 1:25.000

### 5.6.5 Freizeitwege

Neben dem Ausbau der innerstädtischen Fuß- und Radwege (siehe Fachkapitel Verkehr) ist die Vernetzung von Freizeitwegen in den Landschaftsraum von Bedeutung. Diese Wege dienen als Verbindung in die Natur und der körperlichen Ertüchtigung. Mit einem dichten Netz an Wegen, abseits der Hauptstraßen, kann der Umstieg vom Auto auf das Rad gefördert werden. Sie vernetzen darüber hinaus öffentliche Einrichtungen und Zielpunkte im Stadtgebiet. Eine barrierefreie Querung von Bahntrassen und Straßen sind wichtige Aspekte um die Benutzbarkeit zu verbessern.



-  Entwicklungsflächen für Wohnen/Gewerbe
-  Zielpunkte
-  Bestehende Querungen
-  Neue Querungen
-  Bestehende Wegeverbindungen
-  Ergänzungen/Ausbau des Wegenetzes



Freizeitwege  
M 1:25.000

### 5.6.6 Freizeit und Sport

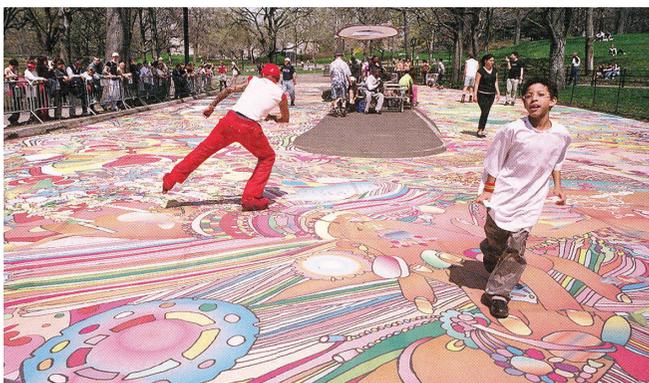
Ziel ist es, Einrichtungen für Sport und Freizeit dezentral im nahen Wohnumfeld zu platzieren. Die der Wohnung nächstgelegene Freizeiteinrichtung (Spiel- oder Bolzplatz, öffentliche Grünfläche, Sportanlage etc.) sollte in einer maximalen Entfernung von fünf Gehminuten sicher erreichbar sein.



Bildnachweis: \*



Bildnachweis: \*

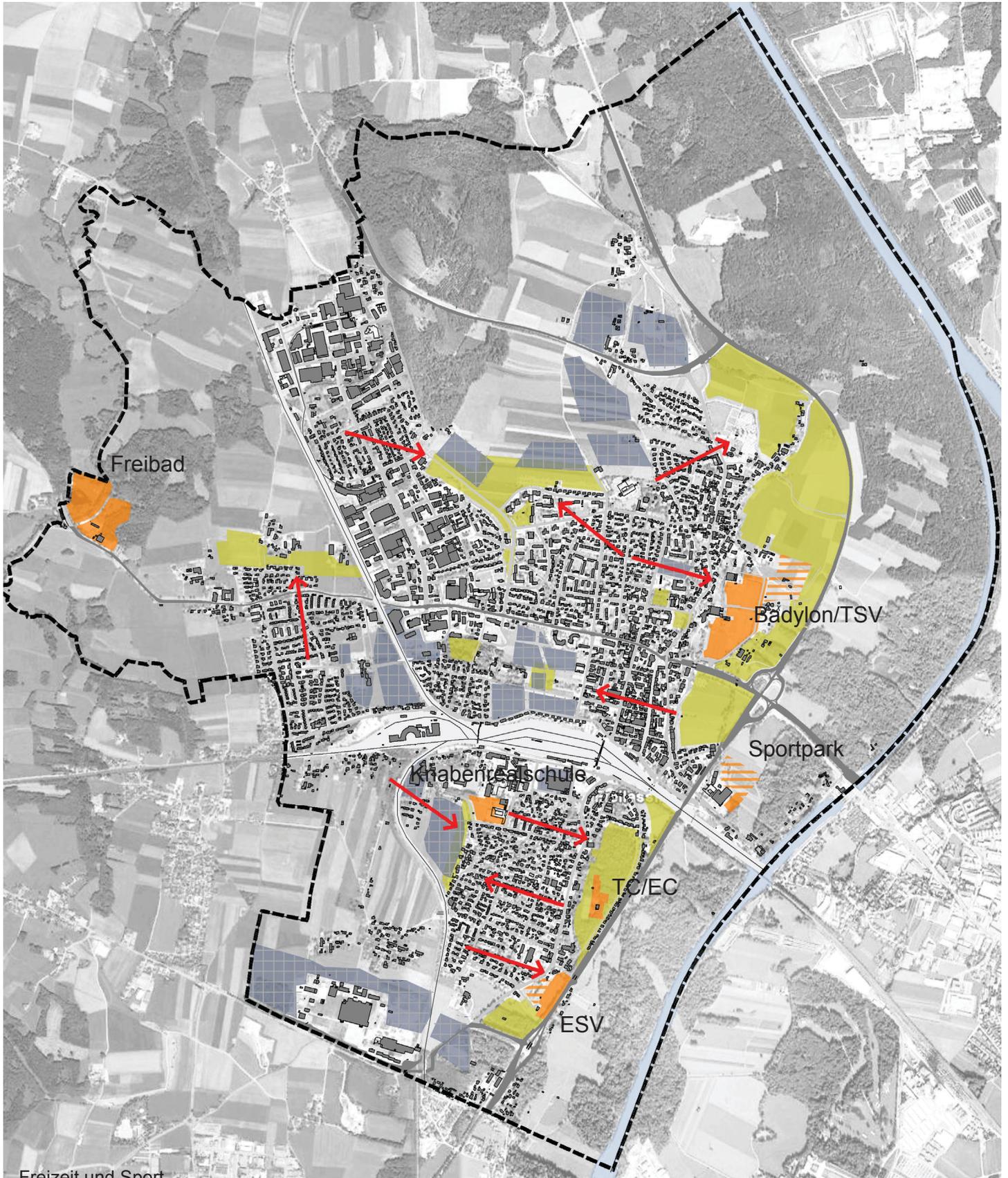


Bildnachweis: Topos 61/2007 / Seite 61



Bildnachweis: \*

-  Entwicklungsflächen für Wohnen/Gewerbe
-  Bestehende Sportanlagen
-  Entwicklungsflächen für Sportanlagen
-  Potential für die Entwicklung von Freizeitflächen
-  5-Minutenlinie / 400m



Freizeit und Sport  
M 1:25.000

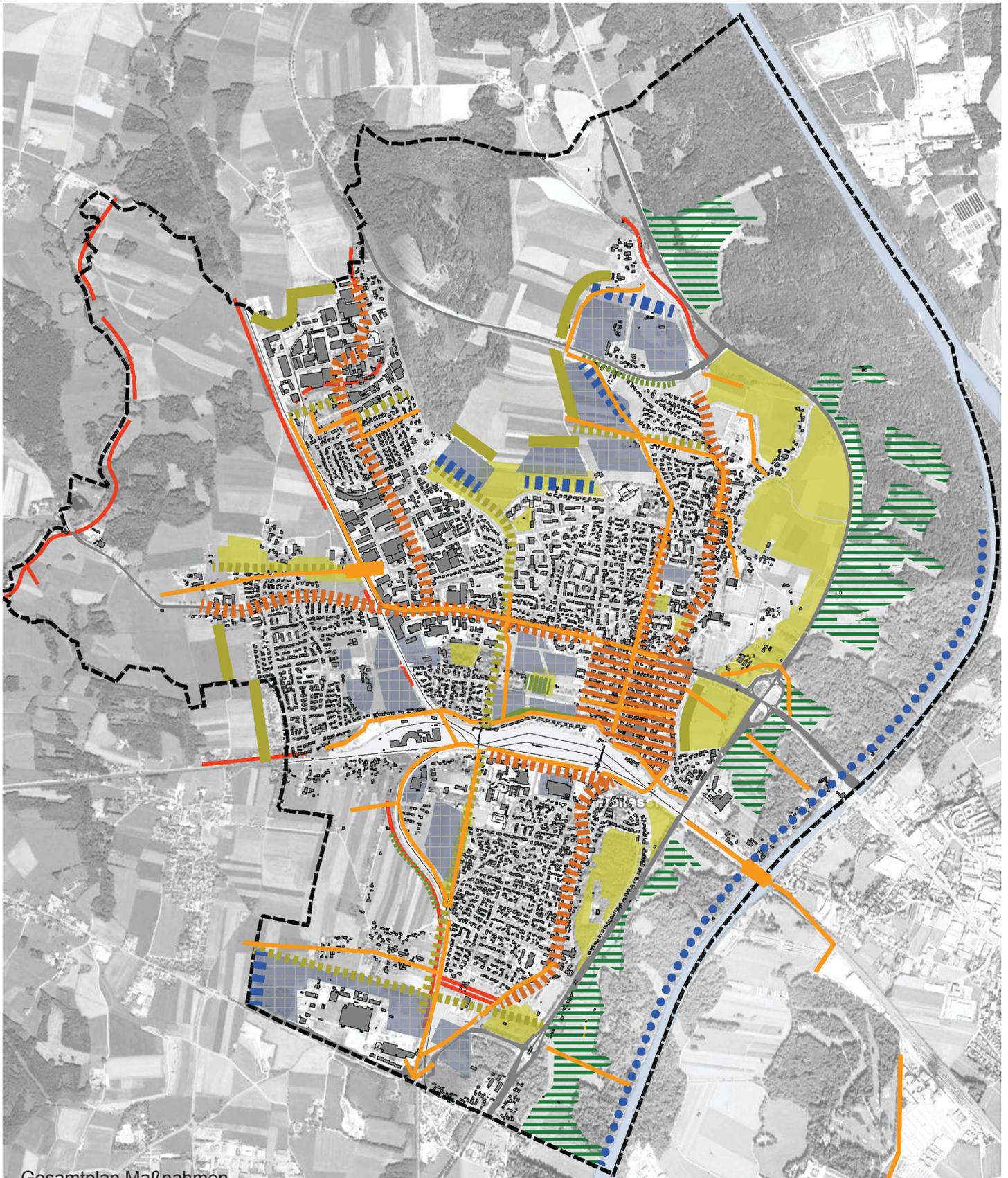
## 5.7 Umsetzung nach Prioritäten

Aus den vorhergehenden Handlungsfeldern und Zielen wurden Einzelmaßnahmen abgeleitet. Deren Umsetzung kann nach definierten Prioritäten kurz-, mittel-, und langfristig erfolgen.

-  Kurzfristig
-  Mittelfristig
-  Langfristig

<b>Schutzgebiete</b>		
	Entwicklung Verbundsystem	
	Potential für Ausgleichsflächen	
<b>Gewässer</b>		
	Erlebbarkeit der Saalach erhöhen	
	Wassermanagement aufbauen	
<b>Landwirtschaft</b>		
	Potential für Ausgleichsflächen im Auwald	
<b>Öffentlicher Raum und Vegetation</b>		
	Grünzug/-verbindung aufbauen	
	Ortsrand entwickeln	
	Grünraum entwickeln	
	Stadt- und Straßenraum aufwerten	
<b>Freizeitwege</b>		
	Vernetzung Feld+Wanderwege	
	Ausbau Wege im Stadtgebiet	
<b>Freizeit und Sport</b>		
	Entwicklung Sportanlagen	
	Potential für Entwicklung von Freizeitflächen	

 Entwicklungsfläche für Wohnen/Gewerbe



Gesamtplan Maßnahmen  
M 1:25.000

Anschriften der Planungsbüros:

Städtebau  
Arc Architekten Partnerschaft  
Manfred Brennecke  
Michael Leidl  
Florian Riesinger  
84364 Bad Birnbach  
info@arcarchitekten.de  
www.arcarchitekten.de

Wirtschaft+Wohnraumanalyse  
iq-Projektgesellschaft  
Dr. Robert Leiner  
Luisenstraße 37  
80333 München  
info@iq-projektgesellschaft.de  
www.iq-projektgesellschaft.de

Landschaft+Ökologie  
lab landschaftsarchitektur brenner  
Am Buchenhang 10  
84036 Landshut  
mail@lab-office.com  
www.lab-office.com

Energie  
B.A.U.M. Consult GmbH  
Gotzinger Straße 48/50  
81371 München  
muenchen@baumgroup.de  
www.baumgroup.de

Verkehr  
PSLV Planungsgesellschaft  
Stadt-Land-Verkehr GmbH  
Josephspitalstraße 7  
80331 München  
post@stadt-land-verkehr.de  
www.stadt-land-verkehr.de