

MASTERPLAN INNENSTADT



Entwicklungskonzept mit Vorbereitenden Untersuchungen (VU)

Stadt Freilassing



IMPRESSUM

SCHIRMER | ARCHITEKTEN + STADTPLANER

Huttenstraße 4
97072 Würzburg

T 0931 . 794 07 78 - 0
F 0931 . 794 07 78 - 20

info@schirmer-stadtplanung.de
www.schirmer-stadtplanung.de

Prof. Dipl.-Ing. Martin Schirmer, Architekt und Stadtplaner
Dipl.-Ing. (FH), M.Sc. Lukas Hoch, Stadtplaner
Dipl.-Ing. Leila Susimaa

2017/2018, Stand Bericht: 17.02.2020
Im Auftrag der Stadt Freilassing



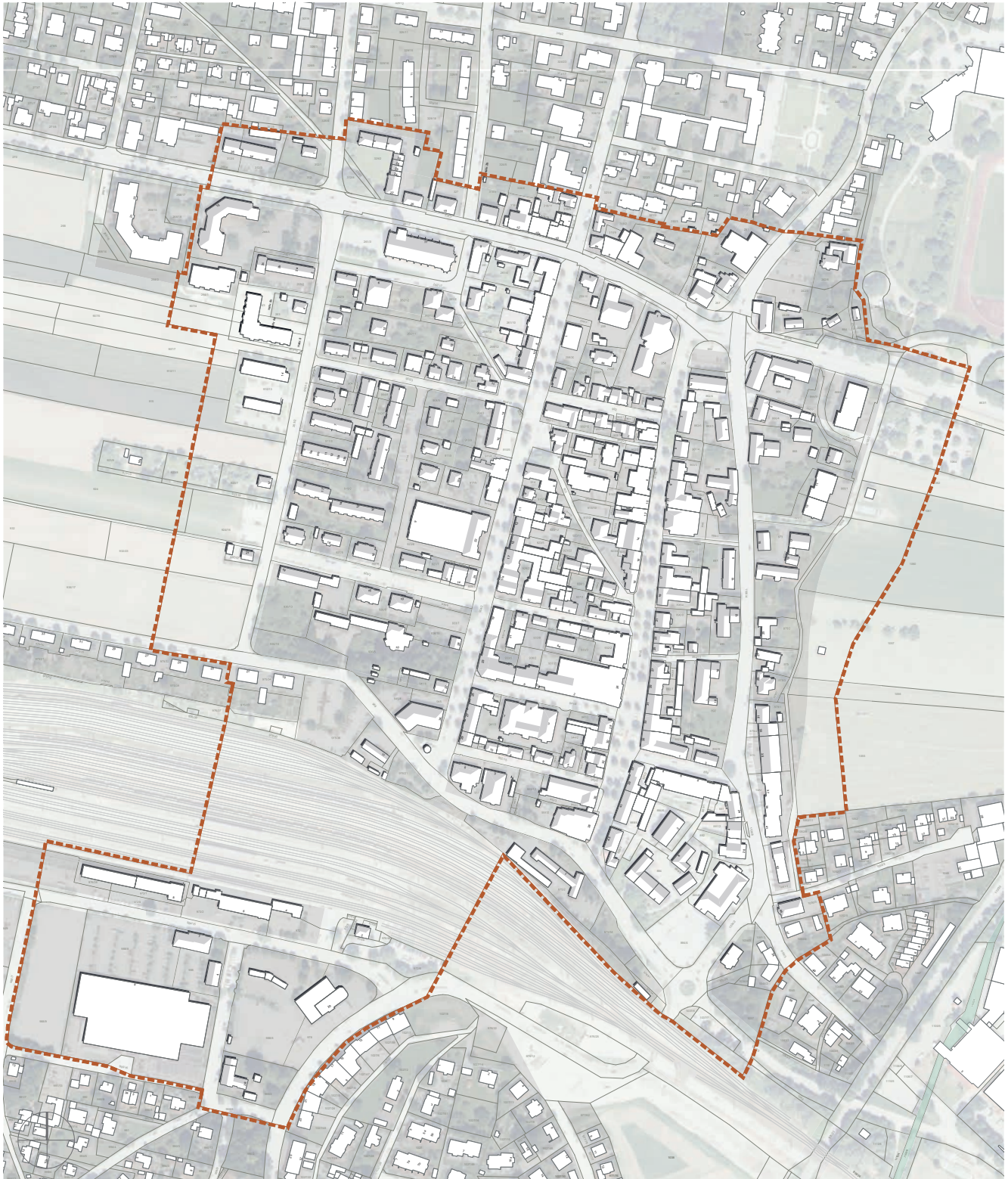
INHALT

	EINLEITUNG	006
	Der Masterplan	006
1	AUSGANGSLAGE	008
	Rahmenbedingungen der Stadtentwicklung	010
2	RAHMENBEDINGUNGEN	014
	Lage im Raum	016
	Übergeordnete Planungen	018
	Integriertes Stadtentwicklungskonzept	022
	Weitere Planungen & Konzepte	024
3	INNENSTADT FREILASSING - EIN STECKBRIEF	028
	Siedlungsgeschichte	030
	Lage im Siedlungsgefüge	033
	Lage im Nutzungsgefüge	034
	Lage im Verkehrsraum	035
4	DIE PRÄGUNGEN DER INNENSTADT	036
	Räumliches Gefüge	038
	Nutzungsstruktur	050
	Mobilität und Verkehr	054
	Städtebauliche Projekte und Bebauungspläne	060

5	BEWERTUNG	062
	Die Stärken	064
	Die Schwächen	066
6	DAS LEITBILD	070
	Räumliche und funktionale Leitziele	072
	Handlungsgrundsätze	074
7	DER RAHMENPLAN	084
	Überblick	086
	1 Die Bahnhofsspange	090
	2 Neue Plätze - Hauptstraße	095
	3 Historische Diagonale	103
	4 Verknüpfung - Anbindung	109
	5 Neues Wohnen	113
	6 Ortsbild und Baukultur	120
8	PROJEKT- UND MASSNAHMENKATALOG	122
	Projekte und Maßnahmen	124
	Erläuterung	129
9	VORSCHLAG SANIERUNGSGEBIET	130
	Vorschlag Umgriff	132
	Begründung und Verfahrenswahl	133

EINLEITUNG

DER MASTERPLAN



Karte Umgrenzung Betrachtungsraum Innenstadt | M 1:5.000

AUSGANGSLAGE

Im Rahmen des intergrierten städtebaulichen Entwicklungskonzepts (ISEK) wird die Innenstadt als ein zentraler Handlungsschwerpunkt der zukünftigen Stadtentwicklungsaktivitäten dargestellt. Mit dem Masterplan Innenstadt sollen nun auf der Grundlage der programmatischen Aussagen des ISEKs die Ziele weiter präzisiert und entsprechende Projekte und Maßnahmen benannt werden. Der Umgriff des Planungsgebietes beträgt ca. 45 ha.

ABLAUF UND INHALT

Die Bearbeitung erfolgte in der Zeit von Januar 2017 bis Februar 2018. Hierbei wurde ein allgemeines Entwicklungskonzept mit Vorbereitenden Untersuchungen (VU) und ein Gestaltungshandbuch mit Beleuchtungskonzept für die Innenstadt erarbeitet. Die Feinjustierung der städtebaulichen Ziele innerhalb des Entwicklungskonzepts baute auf einer breiten Basis bürgerschaftlicher Mitwirkung sowie der entsprechenden Fachstellen in der kommunalen Verwaltung und den maßgebenden Kreisbehörden auf. Eine Steuerungsgruppe mit Vertretern des öffentlichen Lebens, dem örtlichen Handel sowie der örtlichen Politik begleitete den gesamten Planungsprozess. Der nachfolgende Bericht fasst die Ergebnisse für die Innenstadtkonzeption zusammen. Aufbauend auf einer detaillierten Bestandsaufnahme- und bewertung

werden das zukünftige Leitbild, Handlungsgrundsätze und konkrete Projekte dargestellt. In einem separaten Band wird, zum Masterplan zugehörig und ergänzend zur vorliegenden Entwicklungskonzeption, das Gestaltungshandbuch und das Beleuchtungskonzept für die Innenstadt erörtert.

DIE KONZEPTION

für die Innenstadt mit den integrierten Vorbereitenden Untersuchungen (VU) ist das Ergebnis intensiver Zusammenarbeit. Es liegt nun ein Rahmenkonzept für die städtebauliche Entwicklung der Innenstadt in den nächsten 15 Jahren vor. Die „Vorbereitenden Untersuchungen“ (VU) bilden hierbei den förmlichen Rahmen und die Grundlage für die Abgrenzung eines Sanierungsgebietes für die Stadtmittel von Freilassing. In der nebenstehenden Karte ist der genaue Umgriff des Betrachtungsraums im Rahmen der Analyse dargestellt. Das Rahmenkonzept zeigt schließlich die wichtigsten Ziele, die für eine Stärkung der Mitte Freilassings konsequent verfolgt werden sollten. Und es konkretisiert zukünftige räumliche Entwicklungsschwerpunkte, die neben dem Ausbau der zentralen Lagen an der Hauptstraße insbesondere eine wesentliche Verbesserung der Beziehung zwischen Bahnhof und der Innenstadt und damit auch der attraktiveren räumlichen Verknüpfung von Freilassing Nord und Freilassing Süd umfassen.

DIE UMSETZUNG

Insgesamt dokumentiert der Masterplan ein differenziertes Portfolio unterschiedlichster Maßnahmen. Diese betreffen unter anderem die Aufwertung des öffentlichen Raumes als soziale Mitte der Stadt und als attraktiver Ort des Aufenthalts im Zentrum. Nicht alle Maßnahmen werden unmittelbar umgesetzt werden können, dafür ist allein der Umfang und das damit verbundene Investitionsvolumen zu groß. Unabhängig davon, welche Maßnahmen nun kurzfristig zur Umsetzung gelangen, ist allen Maßnahmen eines gemein: Sie stellen, jede für sich, einen Baustein für die Stärkung der Innenstadt und für eine bessere Identifikation der Bürger Freilassings mit ihrer Ortsmitte dar. Den verantwortlichen Politikern liegt mit diesem Planwerk eine fundierte und robuste Grundlage für zukünftige Entscheidungen zur Verfügung. Manches Detail wird dabei möglicherweise aufgrund veränderter Rahmenbedingungen eine Modifizierung erfahren. Entscheidend aber ist, dass das Ziel der Innenstadtentwicklung durch eine breite Erörterung nun eine stabile politische Basis hat und der Weg zu einer zukunftsfähigen Stadtmittel eine deutliche Kontur erhalten hat und mit konkreten Maßnahmen nun die Phase der Umsetzung ansteht. Spätestens dann werden die häufig etwas abstrakten Planinhalte auch für die Bürger in konkreten Verbesserungen des Stadtbildes und der Stadtstruktur sichtbar und ablesbar.



AUSGANGSLAGE

1

Freilassing

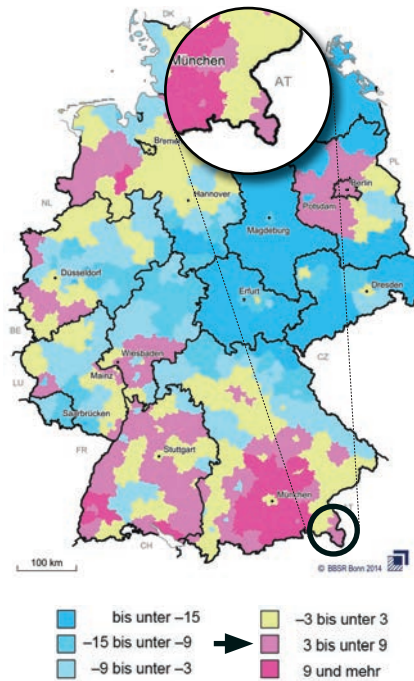
Rahmenbedingungen der Stadtentwicklung

RAHMENBEDINGUNGEN DER STADTENTWICKLUNG

Trends und Megatrends

Stadtentwicklung ist nie nur auf die einzelne Stadt bezogen. Sie bewegt sich immer innerhalb eines Rahmens, der Trends und Megatrends der gesellschaftlichen und ökonomischen Entwicklung abbildet. Dazu gehören die globalen Veränderungen des 21. Jahrhunderts wie beispielsweise die Klimaerwärmung, die Globalisierung der Wirtschaft oder der demographische Wandel. Diese sind lokal nicht oder nur in geringem Umfang zu beeinflussen und besitzen Allgemeingültigkeit. Deshalb sind sie als Grundlage zukünftiger Entwicklungen entsprechend zu berücksichtigen. Folgende Megatrends sind von Bedeutung:

1. Die Bevölkerungsentwicklung wird künftig durch Menschen mit einem höheren Durchschnittsalter und einer differenzierten ethnischen Zusammensetzung geprägt. Ihre räumliche Verteilung fällt aufgrund unterschiedlicher Prognosen differenziert aus.
2. Die Globalisierung der Wirtschaft bewirkt eine abnehmende Standortbindung der Unternehmen. Standorte müssen sich der nationalen und internationalen Konkurrenz stellen. Das Arbeitsplatzangebot im produzierenden Bereich folgt globalen Strategien.
3. Der Strukturwandel in der Landwirtschaft wird durch weitere Konzentrationsprozesse geprägt. Das bedeutet weniger, aber größere Betriebe.

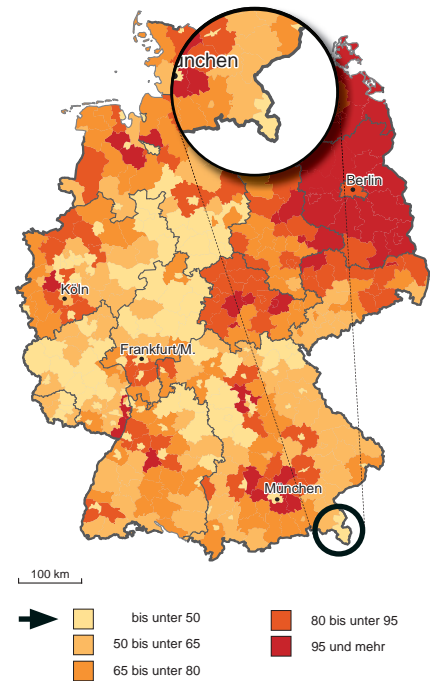


Veränderung der Bevölkerungszahl von 2012 - 2035 in Prozent ¹⁾

ENTWICKLUNG DER BEVÖLKERUNGSZAHL

Ein Großteil der Regionen Deutschlands ist von einer starken Abnahme der Bevölkerungszahl betroffen. Bevölkerungswachstum wird es bis 2030 größtenteils nur in den zentralen Großstädten und deren Umgebung, sowie in den Agglomerationszentren Süd- und Westdeutschlands geben.

Gemäß der Prognose des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) zählt der Landkreis Berchtesgadener Land zu den Regionen, in denen bis 2035 mit einem leichten Bevölkerungswachstum (3 bis unter 9 Prozent) zu rechnen ist.



Veränderung der Zahl der über 80-Jährigen 2010 - 2025 in Prozent ¹⁾

ENTWICKLUNG DER HOCHBETAGTEN

Der Alterungsprozess von Regionen ist langfristig unumkehrbar. Dabei steigt insbesondere die Zahl der Hochbetagten deutlich an. Eng damit verbunden ist die Bedarfsentwicklung für Wohnraum und notwendige Infrastruktur beispielsweise für Pflege.

Nach der Prognose des BBSR gehört das Berchtesgadener Land zu einer von wenigen deutschen Regionen in denen die Zahl der über 80-Jährigen nur um bis zu 50 Prozent, im Vergleich zu 2010, steigt.

¹⁾Quelle: BBSR: Die Raumordnungsprognose 2035 nach dem Zensus

RAHMENBEDINGUNGEN DER STADTENTWICKLUNG

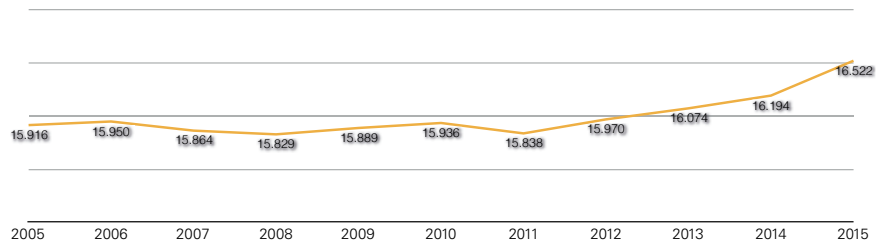
Trends und Megatrends

DEMOGRAPHISCHE ENTWICKLUNG IN FREILASSING

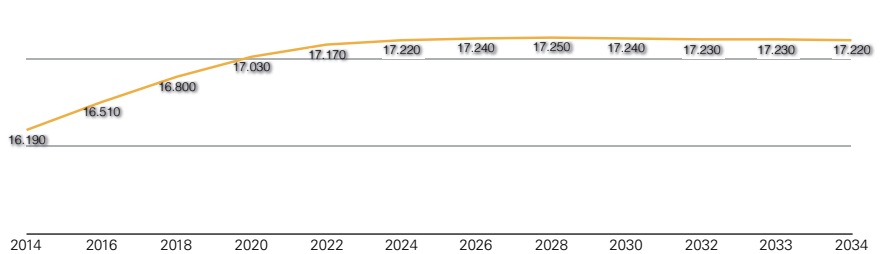
Freilassing verzeichnete in den letzten Jahren, bedingt durch die natürliche Bevölkerungsbewegung und Zuwanderung, ein stabiles Bevölkerungswachstum mit moderatem Anstieg ab 2012. Auch wenn die Aussagen der einzelnen Institute in Bezug auf das Bevölkerungswachstum differieren, kann Freilassing auch langfristig mit steigenden bzw. stabilen Bevölkerungszahlen rechnen. Eine Prognose des Landesamtes für Statistik geht bis zum Jahr 2034 von einem überdurchschnittlichen Anstieg (+ 6,4 %) aus. Die Stadt folgt somit dem positiven Trend aus den letzten Jahren, in denen sowohl die Entwicklung der Stadt als auch des Landkreises positiv ausfiel.

Die Altersstruktur der Stadt ähnelt der des Landkreises. Auffällig ist der hohe Anteil der älteren Bevölkerungsgruppen. Bis 2034 wird sich die Altersstruktur deutlich verändern. Ein starkes Wachstum (über 25 %) wird in der Gruppe „65 Jahre oder älter“ zu verzeichnen sein. Infolgedessen wird mit einem Anstieg des Medianalters von 44,1 Jahren 2014 auf ca. 46,3 Jahren in 2034 gerechnet. Damit wird sich der Anteil älterer Menschen in der Stadt signifikant erhöhen. Hieraus resultieren neue Anforderungen für den Wohnungsmarkt aber auch in Bezug auf die Gestaltung des öffentlichen Raumes hinsichtlich der Barrierefreiheit.

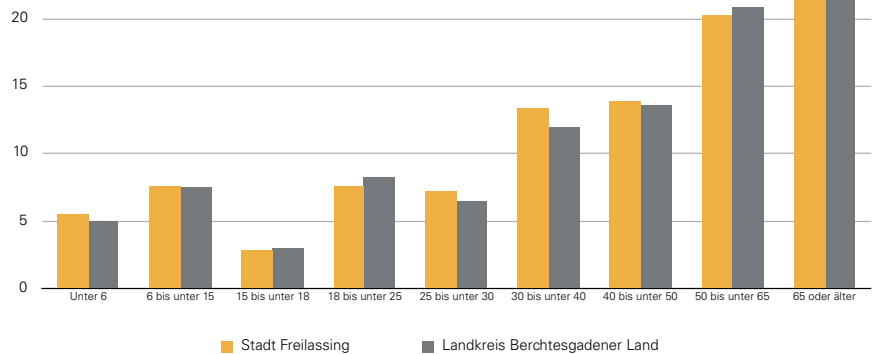
Bevölkerungsentwicklung der Stadt Freilassing 2005 - 2015 *



Bevölkerungsvorausberechnung der Stadt Freilassing 2014 - 2034 *

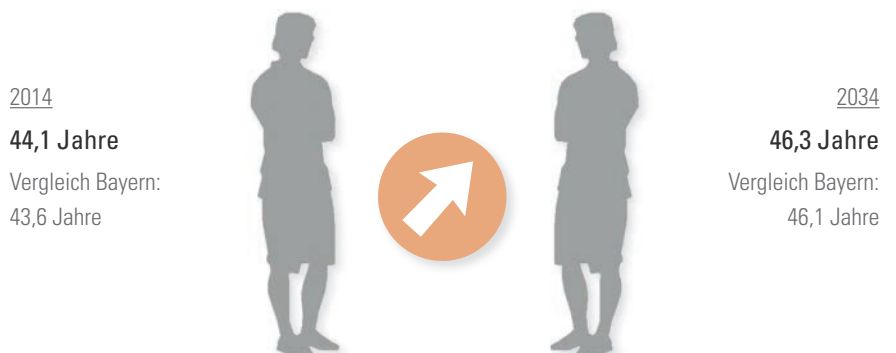


Bevölkerung nach Altersgruppen in Prozent am Stichtag 31.12.2014 *



* Eigene Darstellung, Grundlage Bayerisches Landesamt für Statistik - GENESIS Online | Zugriff: Januar 2017

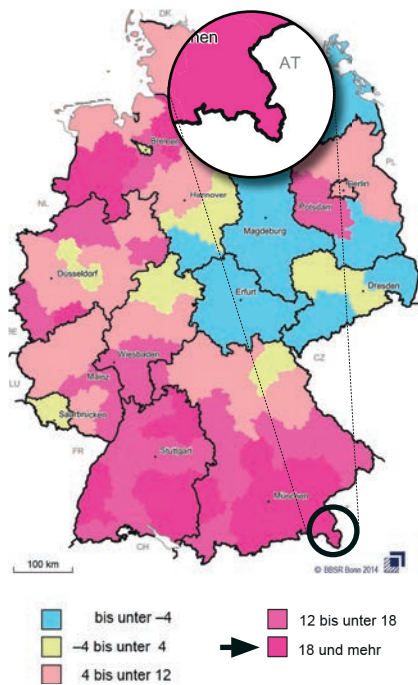
Jeder Zweite ist älter als...



Eigene Berechnung, Grundlage Bayerisches Landesamt für Statistik | Februar 2017

RAHMENBEDINGUNGEN DER STADTENTWICKLUNG

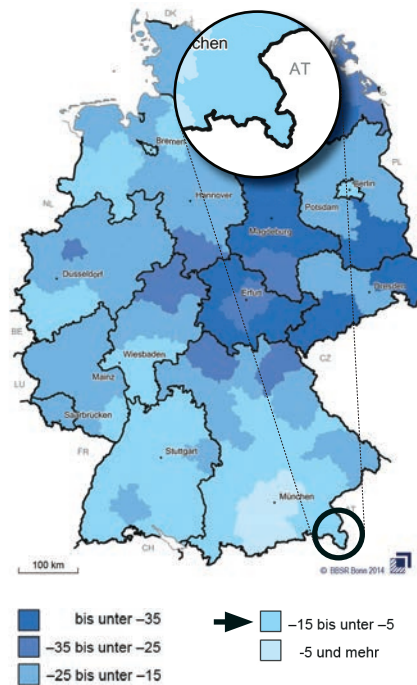
Trends und Megatrends



Veränderung der 1- und 2-Personen-Haushalte 2012 bis 2035 in Prozent ¹⁾

ENTWICKLUNG DER ZAHL DER HAUSHALTE

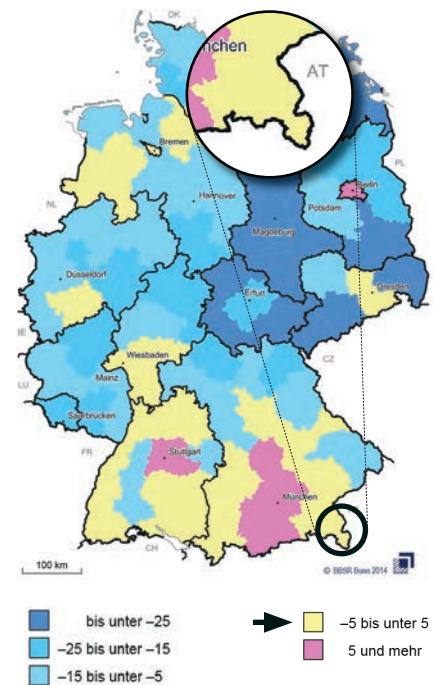
Neben der Alterung der Bevölkerung ist die Individualisierung der Bevölkerung ein weiterer Aspekt, der bei der Betrachtung der privaten Haushalte deutlich wird. Immer mehr Menschen leben in kleinen Haushalten (Singles oder Paare), während die Zahl der Haushalte mit drei oder mehr Personen (Familien) deutlich abnimmt. Die Anzahl der 1- und 2-Personen-Haushalte steigt sowohl im Süden als auch im Westen Deutschlands insgesamt an. Für den Landkreis Berchtesgadener Land wird zwischen 2012 und 2035 eine Zunahme der Anzahl dieser Haushalte von 18 Prozent und mehr prognostiziert.



Veränderung der 3- und mehr Personen-Haushalte 2012 bis 2035 in Prozent ¹⁾

Gleichzeitig ist die Zahl der 3- und mehr Personen-Haushalte rückläufig. Für den Landkreis wird von 2012 bis 2035 ein Rückgang der Zahl dieser Haushalte um -15 bis unter -5 Prozent prognostiziert.

Neben dem Anstieg der kleineren Haushalte steigt auch die durchschnittliche Wohnungsgröße je Person, so dass selbst bei einem Rückgang der Bevölkerung ein zusätzlicher Bedarf an neuen Wohnbauflächen besteht.



Veränderung der über 45-Jährigen Erwerbspersonen 2012 - 2035 in Prozent ¹⁾

ENTWICKLUNG DER ZAHL DER ERWERBSPERSONEN

Durch den demographischen Wandel verschiebt sich auch die Situation auf dem Arbeitsmarkt. Die Zahl der Erwerbspersonen nimmt ab, weil die hinzu kommenden Jahrgänge schwächer sind als die Anzahl derer, die in den Ruhestand gehen. Eine Stabilisierung ist hier ausschließlich durch Gewinne aus Zuwanderung möglich. Im Landkreis Berchtesgadener Land wird die Anzahl bis zum Jahr 2035 voraussichtlich relativ stabil bleiben. Hierbei können von -5 bis zu 5 Prozent Erwerbstätige dem Arbeitsmarkt zur Verfügung stehen.

¹⁾Quelle: BBSR: Die Raumordnungsprognose 2035 nach dem Zensus

RAHMENBEDINGUNGEN DER STADTENTWICKLUNG

Trends und Megatrends

KLIMAWANDEL

Die Folgen des Klimawandels werden u.a. zu einem spürbaren Anstieg der durchschnittlichen Temperaturen führen. Auch die Anzahl der Sommer-tage wird erheblich ansteigen.

Die zu erwartenden Temperatursteigerungen verteilen sich dabei nicht gleichmäßig in der Fläche, sondern können je nach Umfang der Verdunstungs- und Abkühlungspotenziale in den einzelnen Stadtgebieten erheblich voneinander differieren.

Insbesondere in stark verdichteten Innenstadtbereichen mit geringer Durchlüftung können Wärmeinseln entstehen. Im Vergleich zu anderen Stadtteilen sind im Innenstadtbereich Temperaturunterschiede von mehreren Grad Celsius möglich. Damit stellt sich für die Innenstadtentwicklung die Frage nach frühzeitig umzusetzenden kompensatorischen Maßnahmen.

ENERGIEWENDE

Der Umbau der Energieversorgung von fossilen Energieträgern hin zu regenerativen Formen der Energieversorgung wird zu einem Portfolio unterschiedlicher Energieträger führen.

Für die Innenstadtentwicklung bedeutet dies, die Frage nach der zukünftigen Infrastruktur für die Energieversorgung zum Beispiel mit dem Aufbau von Nahwärmenetzen frühzeitig zu thematisieren. Insbesondere im Zuge eines Umbaus des öffentlichen Raumes sollte dies berücksichtigt werden.

MOBILITÄT

Vor dem Hintergrund steigender Mobilitätskosten und verändertem Nutzerverhalten wird die Mobilität der Zukunft nicht mehr in dem Maße auf den motorisierten Individualverkehr aufbauen wie bisher. Der öffentliche Nahverkehr wird vom zukünftigen Modal Split ebenso profitieren wie das Fahrrad. Bedeutungszuwachs wird auch die E-Mobilität erfahren.

EINKAUFsverhalten

Das Einkaufen in der Stadt und am Stadtrand wird zukünftig noch stärker durch den Internethandel ergänzt werden. Hierbei entsteht für die traditionellen Standorte eine starke Konkurrenz, auf die insbesondere die Innenstadt mit ihren Stärken offensiv reagieren sollte. Authentizität und Erlebnisvielfalt des gewachsenen urbanen Raumes stellen dabei gute Voraussetzungen dar.



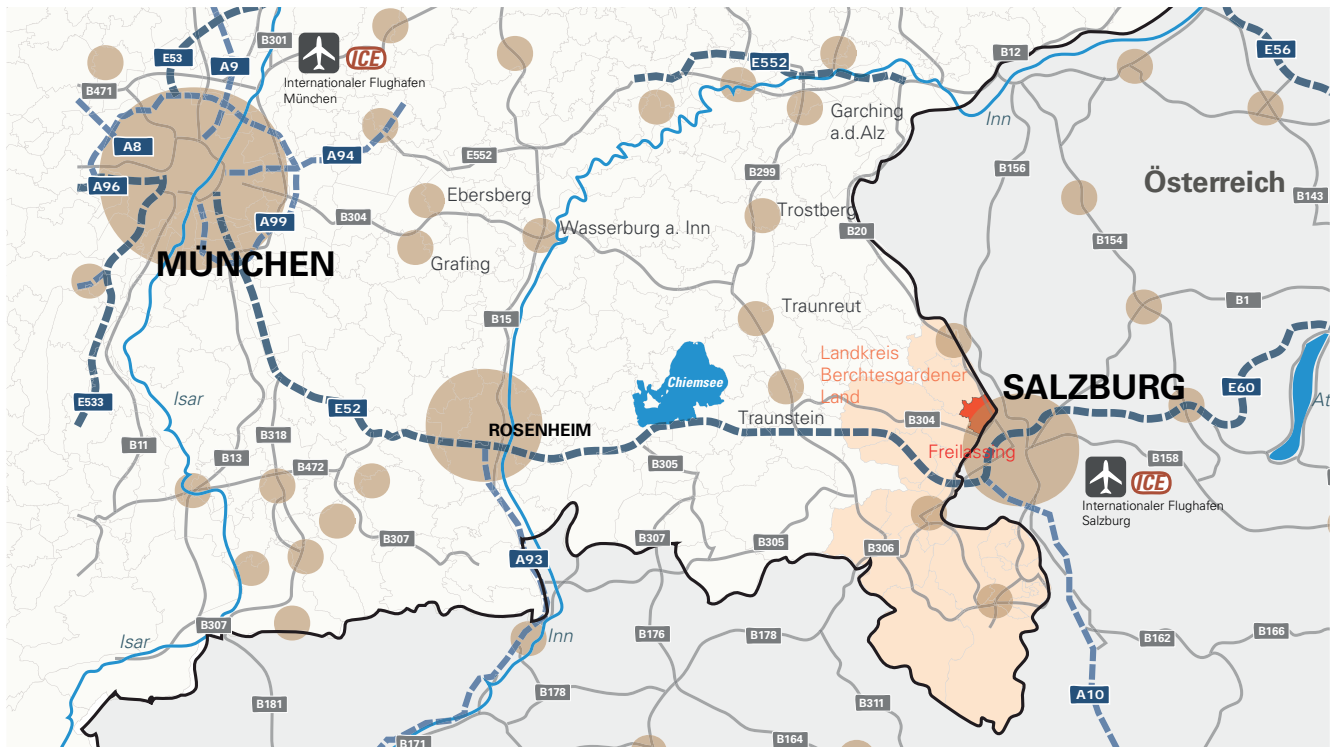
RAHMENBEDINGUNGEN



2

Lage im Raum
Übergeordnete Planungen
Integriertes Stadtentwicklungskonzept

LAGE IM RAUM



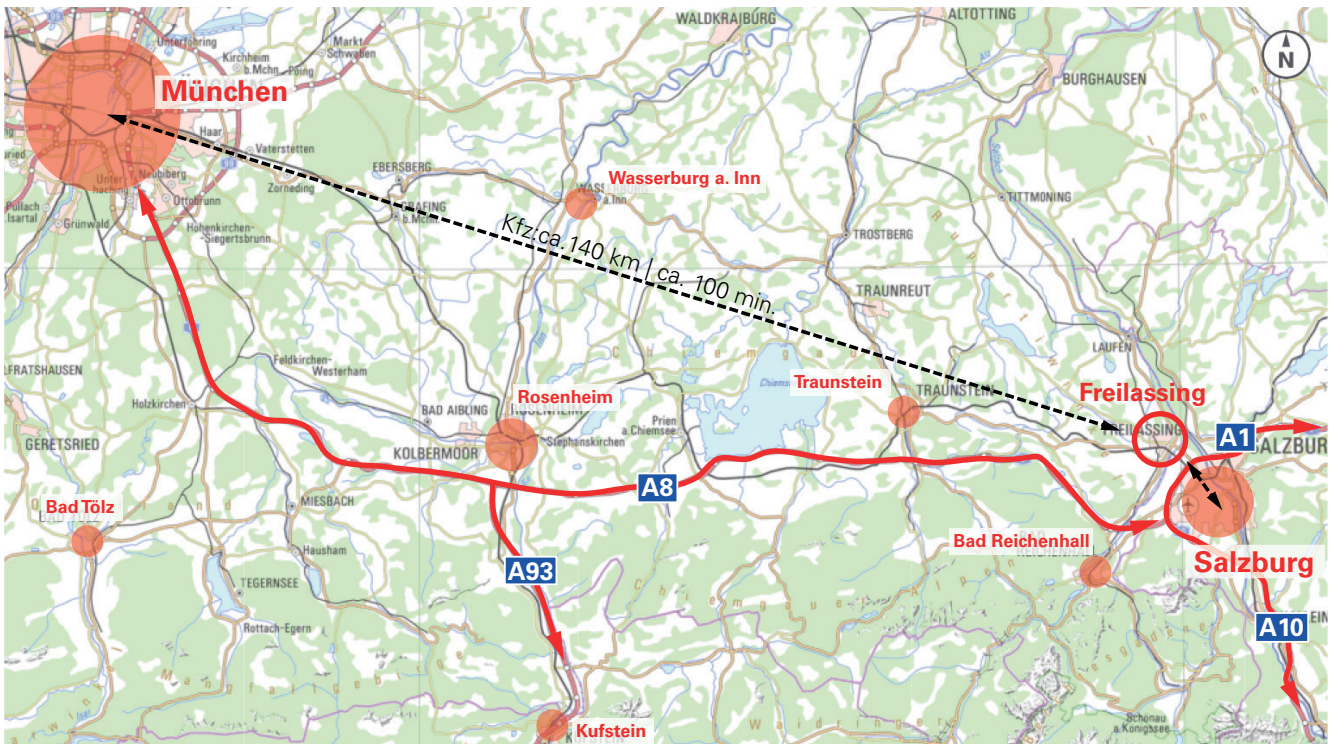
Lage der Stadt Freilassing im Landkreis / Verkehrsraum, o.M.

LAGE IM SIEDLUNGSRAUM

Freilassing ist nach der Kreisstadt Bad Reichenhall mit ca. 16.650 Einwohnern die bevölkerungsreichste Kommune des oberbayerischen Landkreises Berchtesgadener Land. Die Stadt genießt eine hohe Lagegunst. Im Süden Bayerns, an der Grenze zu Österreich zwischen München und Salzburg gelegen, kommt der Stadt als zukünftiges Oberzentrum in Kombination mit Bad Reichenhall eine hohe Bedeutung zu. Mit dieser engen räumlichen Verflechtung zur benachbarten österreichischen Landeshauptstadt Salzburg gehört sie zu den wirtschafts-stärksten Kommunen des Landkreises.

Gleiches gilt für die landschaftsräumliche Lage. Freilassing liegt in einer naturräumlich attraktiven Naherholungsregion im Alpenvorland mit einer hochwertigen Kulturlandschaft und bietet mit seinem Umfeld ein vielfältiges Freizeitangebot.

Die hohe Wohnqualität ist neben der attraktiven Landschaft mit Blick auf die Alpenkette ebenso durch die günstige Lage am Rande der Metropolregion München und als Teil des Doppelzentrums mit Salzburg in der Kernregion Salzburg zu begründen.



Lage der Stadt Freilassing im Verflechtungsraum, o.M. | Quelle: DTK500, Landesamt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung, Bayern

LAGE IM VERKEHRSRAUM

Die hervorragende Erreichbarkeit ist eine Stärke der Stadt Freilassing. Die österreichische „Westautobahn A1“ (Europastraße 5), nur 3 km südöstlich von Freilassing mit Anschluss an die „Tauern Autobahn A10“ stellt eine schnelle und überregionale Verbindung Richtung Osten sowie Richtung Süden dar. Die Bundesautobahn A8 (Europastraße 52), die sogenannte „Chiemsee-Autobahn“, liegt nur 10 km südlich des Stadtzentrums und verbindet die Stadt auf schnellstem Weg Richtung Westen. Sie stellt eine wichtige europäische Verbindungsachse zwischen den beiden Großstädten München und Salzburg dar.

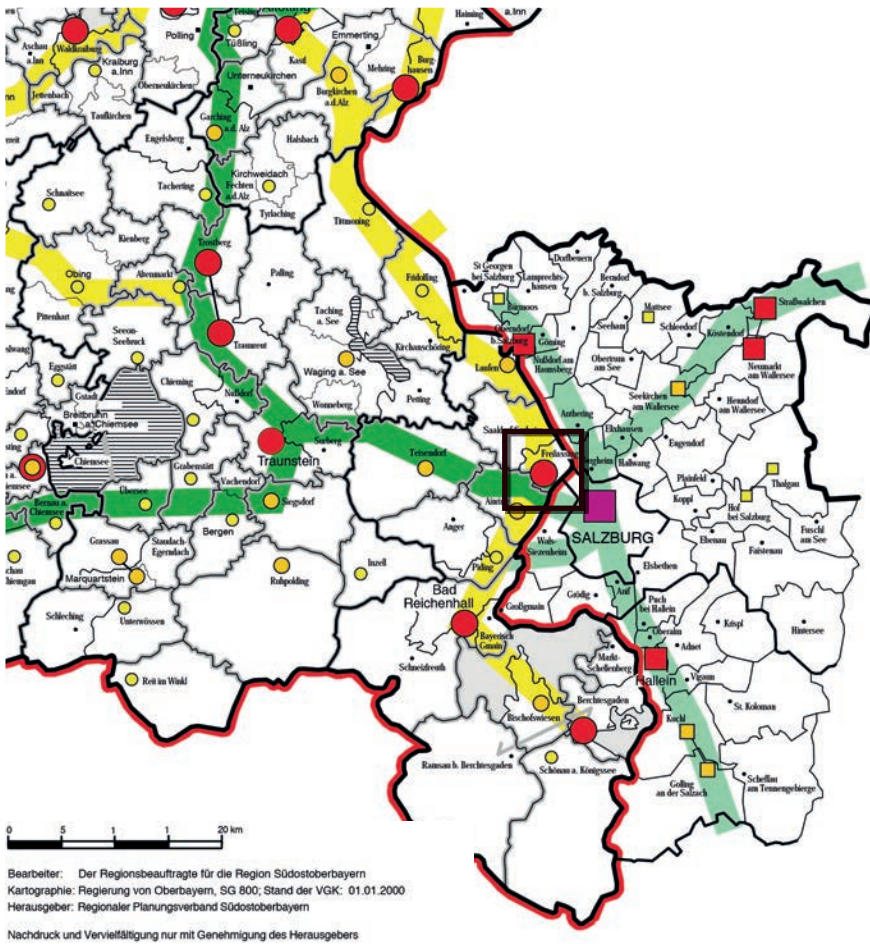
Die im Osten liegende Stadt Salzburg ist nur wenige Fahrminuten entfernt. München im Westen ist in ca. 100 Minuten (140 km) zu erreichen. Mit dem Auto sind das nächstgelegene Oberzentrum Rosenheim im Westen in ca. 60 Minuten (80 km) sowie die Mittelzentren Traunstein im Osten in ca. 30 Minuten (30 km) und Bad Reichenhall im Süden in ca. 20 Minuten (20 km) zu erreichen. Eine weitere überregional wichtige Anbindung stellen die Lage der Stadt am Knotenpunkt der Eisenbahnlinien München / Salzburg, Mühldorf und Berchtesgaden dar.

Darüber hinaus wird Freilassing täglich von der privaten WESTbahn an Wien angebunden und ist des Weiteren über die S-Bahn in einem 15-Minuten-Takt an Salzburg angebunden.

Internationale Flughäfen befinden sich in Salzburg, zwei Kilometer von der Staatsgrenze entfernt und in München in ca. 140 km Entfernung.

RAHMENBEDINGUNGEN

ÜBERGEORDNETE PLANUNGEN



- I. Ziele der Raumordnung und Landesplanung**
- a) Zeichnerisch verbindliche Darstellungen
 Entwicklungsachse von regionaler Bedeutung
- b) Zeichnerisch erläuternde Darstellungen verbaler Ziele
 Kleinzentrum
- c) Nachrichtliche Wiedergabe staatlicher Planungsziele
- Grenze der Region
 - Oberzentrum
 - Mittelzentrum
 - Mögliches Mittelzentrum (Unterzentrum mit Teilfunktion eines Mittelzentrums)
 - Unterzentrum
 - Zentrale Doppelorte sind durch Verbindungslinien gekennzeichnet
 - △ Bevorzugt zu entwickelnder zentraler Ort
 - Entwicklungsachse von überregionaler Bedeutung
- II. Bestehende Nutzungen und Festsetzungen**
- Grenze der Nahbereiche
- III. Nachrichtliche Wiedergabe der Ziele des Landesentwicklungsprogrammes Salzburg**
- Grundsätze und Leitlinien der Landesentwicklung zentralörtlichen Struktur
- Stufe A
 - Stufe B
 - Stufe C
 - Stufe D
 - Funktionsteilung (z.B. Stufe C)
 - Entwicklungsachse

Ausschnitt, Karte 1, Raumstruktur der Region Südostbayern, o.M
 Quelle: Regionaler Planungsverband Südostbayern (18)

REGIONALPLAN
 Der noch aktuelle Regionalplan der Region Südostbayern weist Freilassing als Mittelzentrum aus. Die Stadt liegt auf der in Nord-Süd-Richtung regional bedeutsamen Entwicklungsachse von Marktl / Burghausen über Laufen bis Berchtesgaden und tangiert zusätzlich die überregional bedeutsame Entwicklungsachse zwischen München und Salzburg. Die Stadt Freilassing wird als grenzüberschreitender Verdich-

tungskern des Stadt- und Umlandbereiches im ländlichen Raum bestimmt. Folgende Ziele werden im RP benannt:

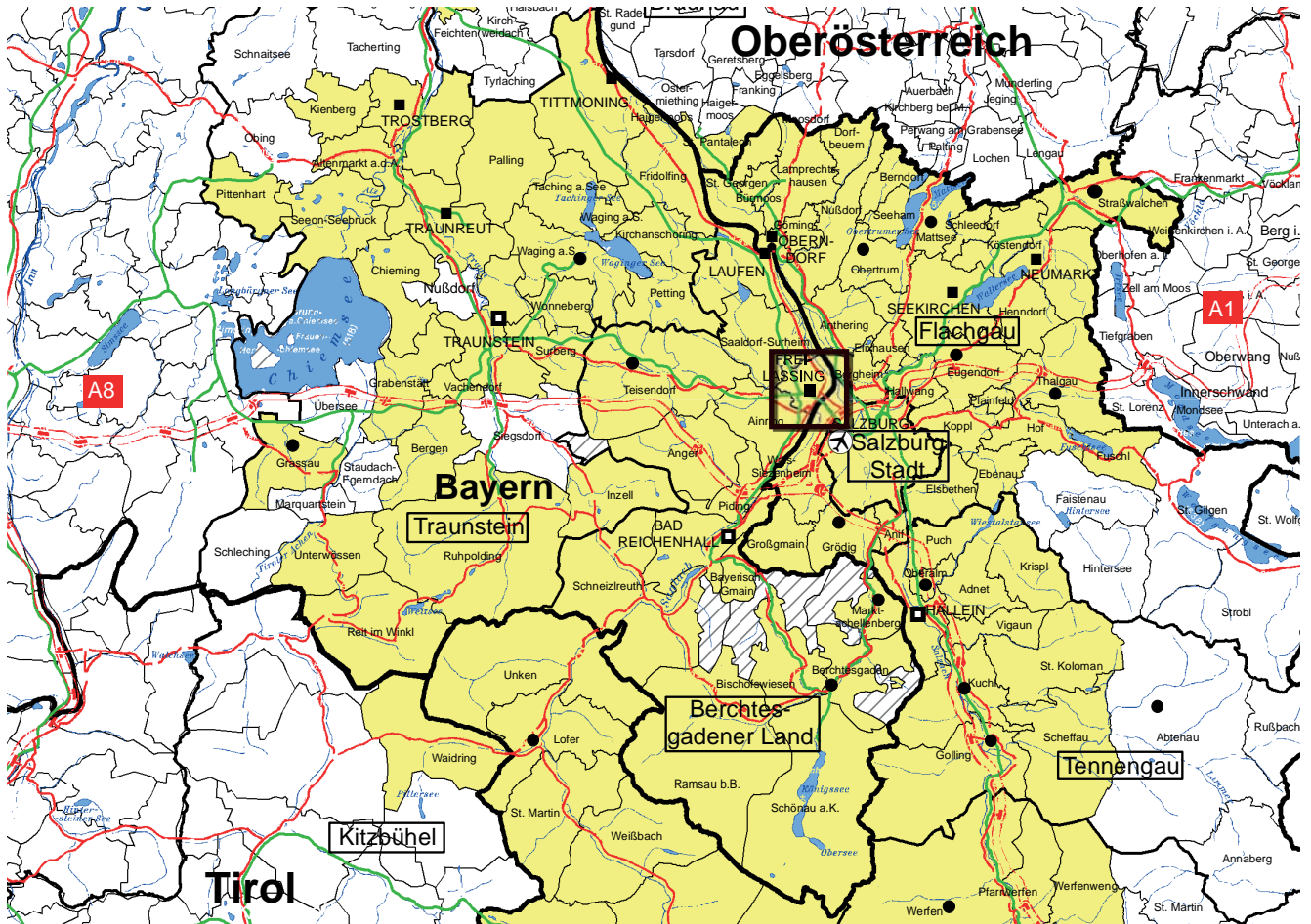
- „Insbesondere sollen im Mittelzentrum Freilassing die mittelzentralen Einrichtungen ausgebaut und ergänzt werden.“
- „Das Mittelzentrum soll in die Lage versetzt werden, zentrale Funktionen für den Stadt- und Umlandbereich Salzburg zu übernehmen. Neben der Ergänzung und Stärkung der

zentralörtlichen Einrichtungen soll das Dienstleistungsangebot breiter gefächert und höher qualifiziert werden. Die Zahl der Arbeitsplätze soll insgesamt erweitert und ergänzt werden.“

- „Aufgrund der Nähe Freilassings zu Salzburg soll der Tourismus verstärkt ausgebaut werden.“

Mit der Fortschreibung der Landesentwicklungsplanung wird der Regional-

RAHMENBEDINGUNGEN ÜBERGEORDNETE PLANUNGEN



Ausschnitt EuRegion-Karte Salzburg - Berchtesgader Land - Traunstein, o.M
Quelle: EuRegion Salzburg - Berchtesgader Land - Traunstein, <http://euregio.riskommunal.net/Region/Karte>

plan angepasst. Hierbei ist Freilassing zukünftig zusammen mit Bad Reichenhall als Oberzentrum der Region eingestuft. Somit wird Freilassing in Zukunft auch oberzentrale Funktionen wahrnehmen müssen.

EUREGIO

Freilassing ist Teil der EuRegion Salzburg - Berchtesgader Land - Traunstein. Diese wurde im Mai 1995 als freiwilliger Zusammenschluss auf

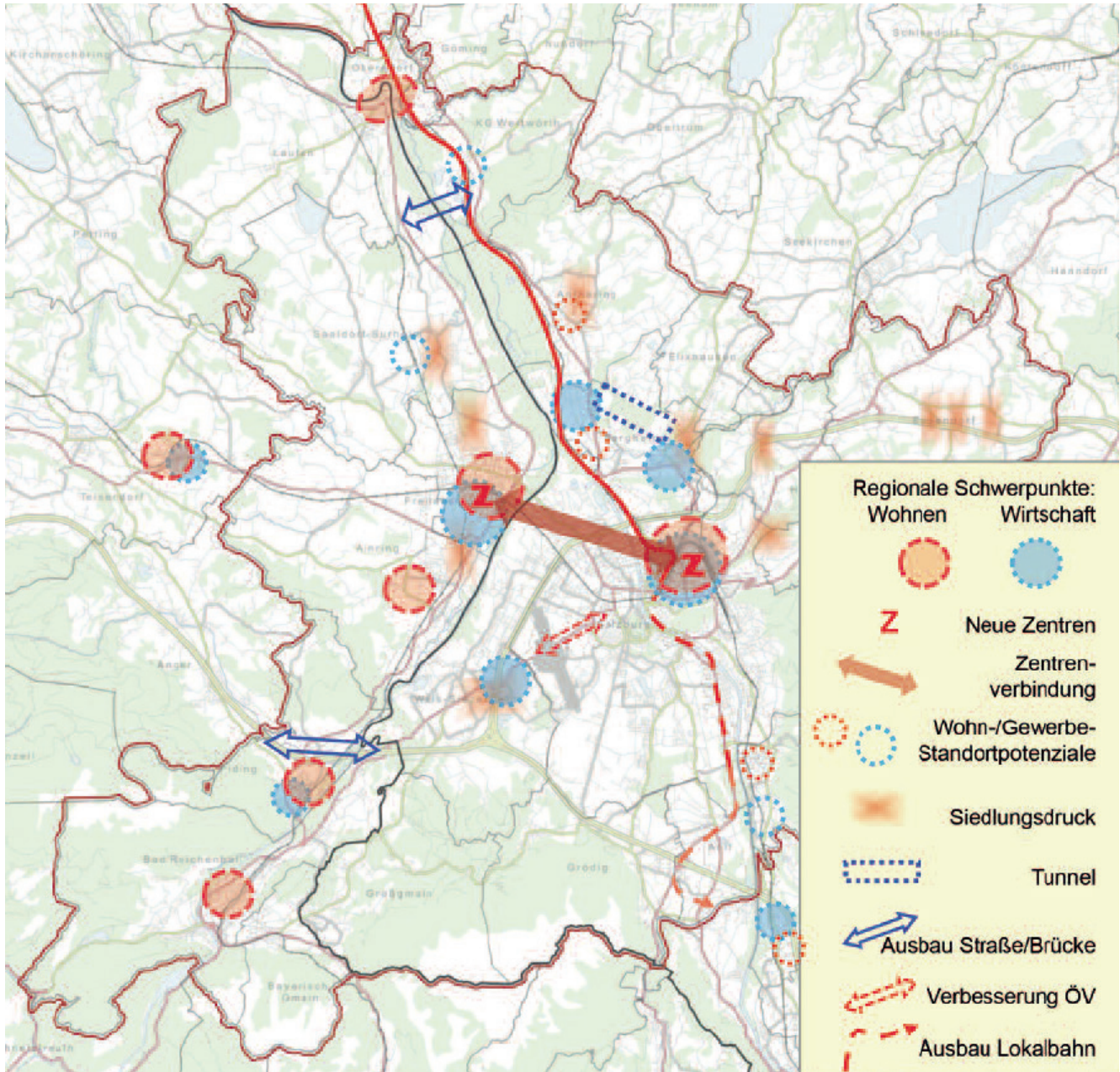
kommunaler Ebene gegründet. Heute gehören über 101 Gemeinden zur EuRegion.

„Die EuRegion initiiert, koordiniert und unterstützt Aktivitäten und Projekte, die die Zusammenarbeit und das Zusammenwachsen in der Region voranbringen sowie eine wirtschaftlich und ökologisch vertretbare Verwendung der eingesetzten Ressourcen sicherstellt.“

Die Aktivitäten der EuRegion orientieren sich an den im November 1997 verabschiedeten Leitvorstellungen:

- Umsetzung des Europagedankens auf regionaler Ebene
- Entwicklung der EuRegion als Arbeits- und Lebensraum für ihre Bewohner
- Ausbau der EuRegion im Wettbewerb der Wirtschaftsräume
- Entwicklung der Umwelt- und Lebensqualität in der EuRegion.

RAHMENBEDINGUNGEN ÜBERGEORDNETE PLANUNGEN



Gesamtbild der konzentrierten räumlichen Entwicklung | Quelle: Masterplan Kooperatives Raumkonzept für die Kernregion Salzburg

MASTERPLAN FÜR DIE KERNREGION SALZBURG

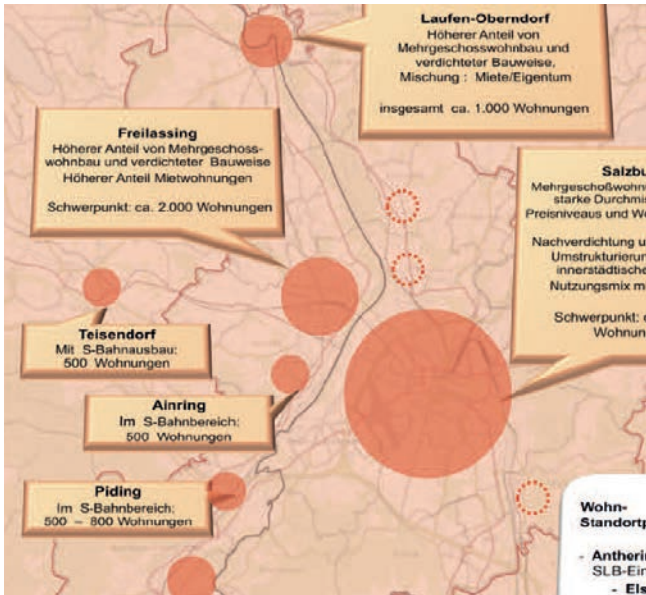
Die Grenze zwischen Freilassing und der österreichischen Stadt Salzburg rückt durch die enge Verflechtung der beiden Städte in den Hintergrund. „Die

Region wird zunehmend als gemeinsamer Agglomerations-, Arbeits- und Lebensraum wahrgenommen.“ Mit dem „Masterplan - Kooperatives

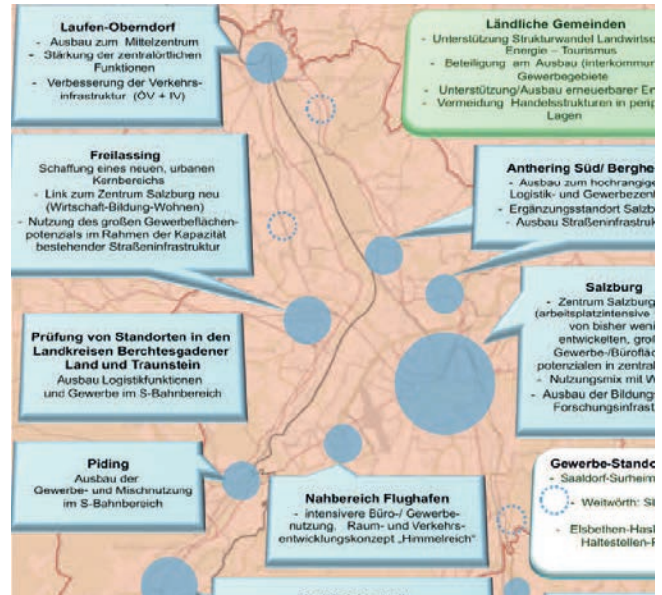
Raumkonzept für die Kernregion Salzburg“ existiert bereits ein raumplanerisches Gesamtbild mit „wesentlichen Entwicklungsmaßnahmen für die

RAHMENBEDINGUNGEN

ÜBERGEORDNETE PLANUNGEN



Masterplan für die Kernregion Salzburg: Wohnschwerpunkte



Masterplan für die Kernregion Salzburg: Wirtschaftlicher Schwerpunkt

gesamte Kernregion auf bayerischer und Salzburger Seite.“

Im Rahmen des Masterplans wurden für die vier Themenbereiche Wohnen, Wirtschaft, Verkehr und Freiraum und für eine gemeinsame Entwicklung des Raumes Projekte und Maßnahmen erarbeitet.

Bezogen auf Freilassing sind im Masterplan folgende Maßnahmevorschlüsse benannt:

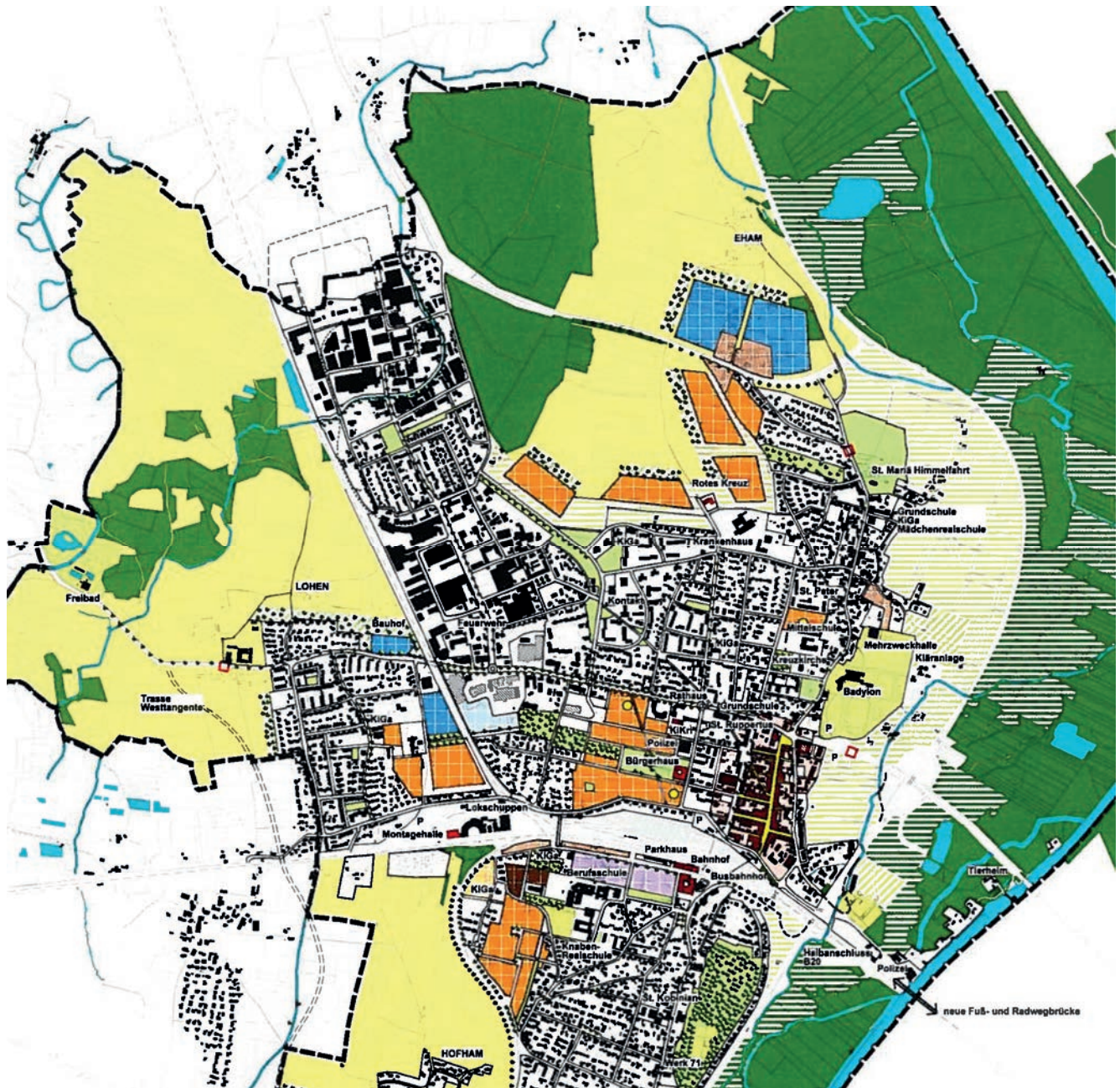
- Nutzung des Entwicklungspotenzials im Nahbereich des Hauptbahnhofes zur Entwicklung eines neuen urbanen Zentrums mit einer Mischung aus Wohnen, Büros und städtischen Einkaufsmöglichkeiten (Themenbereich Wohnen)

- Freilassing als regionaler Schwerpunkt der Wohnentwicklung: Bestandsentwicklung in innerstädtischen Bereichen durch Nachverdichtung, verdichtete Bauweise, Baulückenschließung sowie einem höheren Anteil von Mehrgeschosswohnbau (Themenbereich Wohnen)
- Schaffung eines neuen, urbanen Kernbereichs um den Bahnhof (Themenbereich Wirtschaft)
- Stärkung der Infrastruktur- und Flächenentwicklung im zentralen Bereich Salzburg - Freilassing - Bergheim (Themenbereich Wirtschaft)
- Nutzung des großen Gewerbeflächenpotenzials (20 bis 25 ha Fläche in Freilassing-Süd) (Themenbereich Wirtschaft)



















- Verbesserung der Infrastruktur: Durchgängige Vernetzung des zentralen Siedlungs- und Wirtschaftsraums (Themenbereich Verkehr)
- Ausbau der S-Bahn: dreigleisiger Ausbau zwischen Salzburg-Taxham und Freilassing, Errichtung neuer Haltepunkte, Angebotsverdichtung (15-Minuten-Takt) (Themenbereich Verkehr)
- Integrierte Projekte für landschaftsgerechtes Einfügen und qualitativ hochwertige Freiräume in den Leitprojekten von Wohnen und Verkehr (Themenbereich Landschaft und Freiraum).

RAHMENBEDINGUNGEN

INTEGRIERTES STADTENTWICKLUNGSKONZEPT



Karte Ausschnitt Integriertes Konzept . ISEK Stadt Freilassing | Quelle: Stadt Freilassing (Hg.)

- | | | | | | |
|---|---------------------------------|---|--------------------------|---|-------------------------------------|
|  | Waldflächen zu erhalten |  | Umwandlung Wohngebiet |  | Umwandlung Bildungsfläche |
|  | Landwirtschaft zu erhalten |  | Potenzial Wohngebiet |  | Potenzial öffentliche Gebäude |
|  | Potenzial Ausgleichsflächen |  | Umwandlung Mischgebiet |  | wesentl. Handelsnutzungen Bestand |
|  | Innerörtliches Grün zu erhalten |  | Potenzial Mischgebiet |  | Potenzial Handelsnutzungen |
|  | Ortsrand entwickeln |  | Umwandlung Gewerbegebiet |  | Potenzial Senioren- und Altenwohnen |
|  | zentraler Versorgungsbereich |  | Potenzial Gewerbegebiet |  | Ortseinfahrt gestalten |

RAHMENBEDINGUNGEN INTEGRIERTES STADTENTWICKLUNGSKONZEPT



- Reparatur Stadteingang
- Fußgängerzone / W'markt
- Verkehrsberuhigte Zone
- Anlieger
- Fuß- / Radweg
- Einbahnverkehr
- Platz mit Querungshilfe
- Parkplatz Ergänzungsoption

Konsensvorschlag Innenstadt . ISEK Stadt Freilassing | Quelle: Stadt Freilassing (Hg.)

ISEK FREILASSING

Die Stadt Freilassing beschloss 2011 die Erstellung eines umfassenden integrierten Stadtentwicklungskonzepts (ISEK) mit den Fachbereichen Städtebau, Landschaft und Ökologie, Verkehr, Wirtschafts- und Wohnraumanalyse sowie Energie. Eine Arbeitsgemeinschaft (Arge) aus Planungsbüros erarbeitete das am 15.10.2012 vom Stadtrat beschlossene ISEK.

Für die Innenstadt Freilassings wurden folgende Leitgedanken 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- / Arbeitsplatzstandort stärken
- Qualität des Wohnumfelds verbessern
- Qualität des öffentlichen Raums steigern

„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.“ Hauptgedanke ist die Erweiterung der Fußgängerzone mit dem Beginn am Salzburger Platz und der Weiterführung bis zur Rupertusstraße. Auch die Querstraßen - Florianigasse, Jahnstraße, Fürstenweg, Goldschmiedgasse und Edingerweg sind in das Konzept zu integrieren. Sowohl der Bereich zwischen Salzburger Platz und Sebastianstraße, als auch der Bereich von der Gewerbegasse zur Brendlestraße könnten als verkehrsberuhigte Bereiche ausgeführt werden. Ähnlich sind die Querstraßen als verkehrsberuhigte Zone bzw. ausschließlich für den Anliegerverkehr zu gestalten. Im Weiteren ist das Parkplatzangebot in der Innenstadt zu ergänzen.

SENIORENPOLITISCHES GESAMTKONZEPT

Beim „Seniorenpolitisches Gesamtkonzept für den Landkreis Berchtesgadener Land“ aus dem Jahr 2010 handelt es sich entsprechend den Vorgaben des Gesetzes zur Ausführung der Sozialgesetze (AGSG) um ein Rahmenkonzept für den Landkreis Berchtesgadener Land unter Einbeziehung der vorhandenen Angebote und Strukturen. Das Gesamtkonzept legt auf Seite 33 nahe, dass bei einer integrierten Orts- und Entwicklungsplanung den Bedürfnissen einer älter werdenden Bevölkerung Rechnung zu tragen ist. Dabei stehen insbesondere folgende Gesichtspunkte im Vordergrund:

- Straßen, Wege und Plätze sind barrierefrei, zumindest aber barrierearm zu gestalten. Dies betrifft auch alle Zugänge zu öffentlichen Einrichtungen, Dienstleistern und Geschäften; ebenso sind dabei beispielsweise Ampelschaltungen und andere Überquerungshilfen zu berücksichtigen. Letztlich kommt eine solche „hindernisarme“ Umgebung allen Bürgern zugute;
- Eine ortsnahe und gut erreichbare Nahversorgungsinfrastruktur, insbesondere für Güter des täglichen Bedarfs, ist zu erhalten bzw. aufzubauen. Dazu gehören auch medizinisch-therapeutische Versorgungsangebote;

- Ältere Menschen müssen die Möglichkeit haben, sich möglichst selbstständig innerhalb eines bestimmten Aktionsradius zu bewegen, auch wenn sie in ihrer Mobilität eingeschränkt sind und nicht über ein eigenes Fahrzeug verfügen. Ein möglichst gut ausgebauter Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) ist wünschenswert, daneben sind Fahrdienste und ehrenamtlich organisierte Mitfahrmöglichkeiten ein wichtiges Angebot. Aber auch ein gut ausgebautes Netz von Radwegen ist für Ältere eine wichtige Voraussetzung für ihre Selbstständigkeit und Teilnahme am gesellschaftlichen Leben.

Zum Handlungsfeld Wohnen zu Hause formuliert das Gesamtkonzept, dass der Wunsch der allermeisten Älteren auch bei einer Pflegebedürftigkeit ist, zu Hause wohnen bleiben zu können. „Es ist damit zu rechnen, dass dieser Bedarf noch zunimmt, d. h. dass diese Angebote ausgeweitet werden müssen. Insbesondere für alleinlebende Hochbetagte, deren Anteil im Landkreis vergleichsweise hoch ist, sollte ein Betreutes Wohnen zu Hause aufgebaut werden, da dieser Personenkreis von einer zugehenden und alltagsbegleitenden Unterstützung besonders profitiert.“ Entsprechend erachtet das Gesamtkonzept es als sinnvoll, weitere barrierefreie

Wohnungen in den kreisangehörigen Gemeinden und Städten zu schaffen und damit verbunden bei Bedarf auch entsprechende Unterstützungsleistungen anzubieten. Daneben sollten Initiativen für gemeinschaftsorientierte Wohnangebote unterstützt werden, da die bereits jetzt hohe Zahl der Alleinstehenden vermutlich noch weiter zunimmt.

„ENERGIENUTZUNGSPLAN STADT FREILASSING“

Der „Energienutzungsplan Stadt Freilassing“ aus dem Jahr 2017 wurde im Rahmen des „Energienutzungsplans Berchtesgadener Land“ erarbeitet. Hierbei handelt es sich um ein gemeinspezifisches Instrument zur Umsetzung einer nachhaltigen Energieerzeugungs- und Energieversorgungsstruktur. Der Fokus liegt dabei auf der Identifizierung und dem Aufzeigen von konkreten Handlungsmöglichkeiten vor Ort, um die Umsetzung von Energieeinsparmaßnahmen und dem Ausbau erneuerbarer Energien zu forcieren. Das Kernziel des Energienutzungsplans ist die Erstellung eines umsetzungsorientierten und praxisbezogenen Maßnahmenkataloges, der konkrete Handlungsempfehlungen für die Kommune und weitere Akteure aufzeigt.

Folgend werden Maßnahmenvorschläge des Energienutzungsplans dargestellt, die die Innenstadt der Stadt Freilassing

RAHMENBEDINGUNGEN

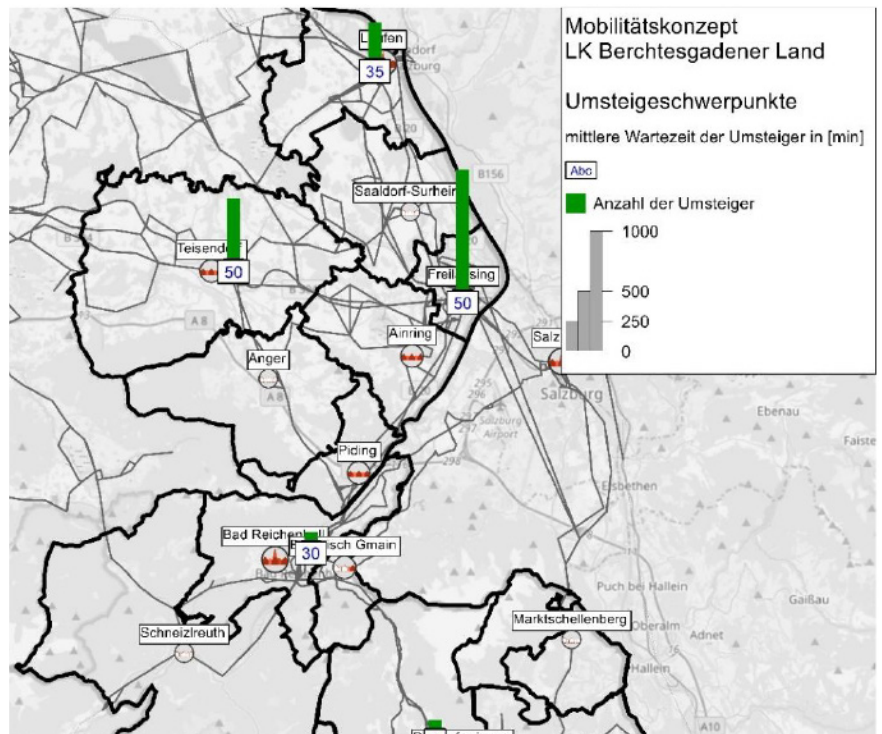
WEITERE PLANUNGEN & KONZEPTE

räumlich oder funktional betreffen:

- Ausweisung von Sanierungsgebieten: Zur Vorbereitung der Erstellung von Sanierungskonzepten für Quartiere mit möglicher Unterstützung durch einen Sanierungsmanager, sollen sinnvolle Sanierungsgebiete identifiziert werden.
- Energieversorgung Neubaugebiet Sonnenfeld: Prüfung einer ganzheitlichen Energieversorgung im Neubaugebiet Sonnenfeld (z.B. Dimensionierung einer zentralen Wärmeversorgung mit Erdgas-BHKW und Mieterstrommodell und/oder solarer Bauleitplanung).

„MOBILITÄTSKONZEPT FÜR DEN LANDKREIS BERCHTESGADENER LAND“

Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes für den Landkreis Berchtesgadener Land“ aus dem Jahr 2018 wurde das Verkehrsgeschehen im Landkreis Berchtesgadener Land gutachterlich für jeden Verkehrsträger und verkehrsträgerübergreifend analysiert. Die Kommunen und Stakeholder im Landkreis wurden intensiv in die Konzepterstellung einbezogen. Entsprechend liegen Aussagen zum motorisierten Individualverkehr (MIV), dem nicht-motorisierten Individualverkehr (NMIV), dem öffentlichen Verkehr (ÖV) und zu intermodalen Verknüpfungen vor.



Auszug Mobilitätskonzept für den LK Berchtesgadener Land, Abbildung 56 - Umsteigeschwerpunkte mit gerundeter mittlerer Wartezeit der Umsteiger, Quelle: Schlothauer & Wauer Ingenieurgesellschaft für Straßenverkehr mbH, VCDB VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH, und Prognos AG, 2018. Auftraggeber: Landkreis Berchtesgadener Land.

Hinsichtlich des ÖVs legt das Mobilitätskonzept dar, dass Freilassing als Knotenpunkt im SPNV eine besondere Bedeutung im Berchtesgadener Land zukommt. In Freilassing stoßen drei Strecken aus Richtung Nord, Süd und West aufeinander und verlaufen in Richtung Salzburg gebündelt über eine gemeinsame Strecke auf denen nahezu ganztägige vertaktete Verbindungen von München über Freilassing nach Salzburg sowie in Gegenrichtung stündlich angeboten werden. So treffen sich die Schienenverkehrswege des Landkreises am Bahnhof Freilassing und stellen die

Verbindung zwischen Nah- und Fernverkehr her. „Zusätzlich beginnen und enden zahlreiche Regionalbuslinien am Bahnhof Freilassing. Die Verbindung zum Stadtgebiet ist durch die zweimalige Bedienung des Stadtbusses je Umlauf und Richtung vom Bahnhof ebenfalls gegeben. Die Bedeutung des Bahnhofs Freilassing als zentraler Verknüpfungspunkt des ÖV im Landkreis Berchtesgadener Land sowohl für die Übergänge zwischen Zug und Bus als auch Bus und Bus zeigt sich in Abbildung 56. Hier finden die meisten Umstiege zwischen den verschiedenen ÖV-Angeboten statt.“

Hinsichtlich des NMIVs analysiert das Mobilitätskonzept, dass das Stadtgebiet von Freilassing als Knoten der Radwege entlang der Saalach (Rückgrat des Landkreisnetzes in Nord-Süd-Richtung) und in Ost-West-Richtung fungiert, auch und vor allem nach Salzburg. „Eine Sonderrolle spielt eine zusätzliche Querung der Saalach nach Salzburg / Österreich (im Bereich der Bahnbrücke auf Höhe Saalbrück). Vor allem auf österreichischer Seite bestünde ein guter Anschluss an eine attraktive Radroute abseits des Straßenverkehrs Richtung Salzburg Zentrum.“

Hinsichtlich der intermodalen Verknüpfungen erkennt das Konzept die Bedeutung der Erreichbarkeit der intermodalen Schnittstelle Bahnhof mit dem NMIV. Hier befindet sich der zentrale Umsteigepunkt vom Rad zur Bahn und umgekehrt. „Am Hauptbahnhof waren am Erhebungstag alle Radstände belegt, Ausbaubedarf ist absehbar.“

Als Verknüpfung zwischen ÖV und MIV wird das Park & Ride (P+R) bezeichnet. „Demzufolge muss an der Haltestelle die Möglichkeit gegeben sein, sein Fahrzeug abstellen zu können. Wie bei den Abstellanlagen für Fahrräder gilt es, dafür einen geeigneten Standort festzulegen und für einen sicheren und kurzen Fußweg zu sorgen. Diese Grundvoraussetzungen werden nicht an jedem P+R-Platz eingehalten. In Freilassing zum Beispiel ist die

Attraktivität der Stellplätze durch die Art der Befestigung eingeschränkt.“

Im Rahmen der Konzepterstellung wurde während der Befahrung eine hohe Auslastung der Stellplätze in Freilassing festgestellt. Entsprechend stellt das Mobilitätskonzept fest, dass bei der Neuanlage von P+R-Anlagen die Lage in der Form zu wählen ist, dass die Nutzung nur für ÖV-Nutzer interessant und attraktiv ist. „Die Fehlnutzung, wie sie in Freilassing durch die Nähe zu Geschäften nördlich der P+R-Anlagen zu vermuten ist, soll damit vermieden werden.“

Folgend werden Maßnahmenvorschläge des Mobilitätskonzeptes dargestellt, die die Innenstadt der Stadt Freilassing räumlich oder funktional betreffen:

Maßnahmenvorschläge MIV sind:

- Vorplanungen/ Genehmigungsverfahren eines weiteren Anschlusses an die B 20; Abstimmung mit Fachbehörden

Maßnahmenvorschläge NMIV sind:

- Fuß- und Radbrücke parallel zur Bahnbrücke über die Saalach (in Verbindung mit einem Radweg nach Salzburg)
- Aufwertung Umfeld Bahnhof, Ergänzung Radabstellanlagen (Parkhaus, Servicestationen, Bike-Boxen, Ladestationen)
- Schneller Radweg zwischen Freilas-

sing und Bad Reichenhall

- Alltagsradverkehrsnetz: Das bestehende freizeitorientierte Netz soll durch die Erstellung eines Alltagsradverkehrsnetzes für den Landkreis komplettiert werden. Im Bereich der Innenstadt der Stadt Freilassing werden hier insbesondere bestehende und genutzte Radwegeverbindungen aufgegriffen.

Maßnahmenvorschläge ÖV sind:

- Weiterentwicklung Masterplan Bahnhof zu Mobilitätsstation Bahnhof Freilassing

Das Mobilitätskonzept weist dabei sogenannte Initialprojekte aus, die die für die Mobilität im Landkreis Berchtesgadener Land als besonders wichtig eingeschätzt werden. So wurde für den Landkreis im Rahmen des Alltagsverkehrsnetzes ein schneller Radweg zwischen Freilassing und Bad Reichenhall definiert. Dessen Bedeutung wurde so hoch gewichtet, dass daraus ein Initialprojekt entstand.

Ein weiteres Initialprojekt ist die Einrichtung von Mobilitätsstationen. Der Bahnhof Freilassing ist dabei als ein geeigneter Standort von drei im Landkreis ermittelt worden. Aufbauend auf der Machbarkeitsstudie für das Bahnhofsumfeld von 2018 wurden Elemente zur Einrichtung einer Mobilitätsstation am Bahnhof für die aktuelle Planung als Ergänzung vorgeschlagen und verortet.

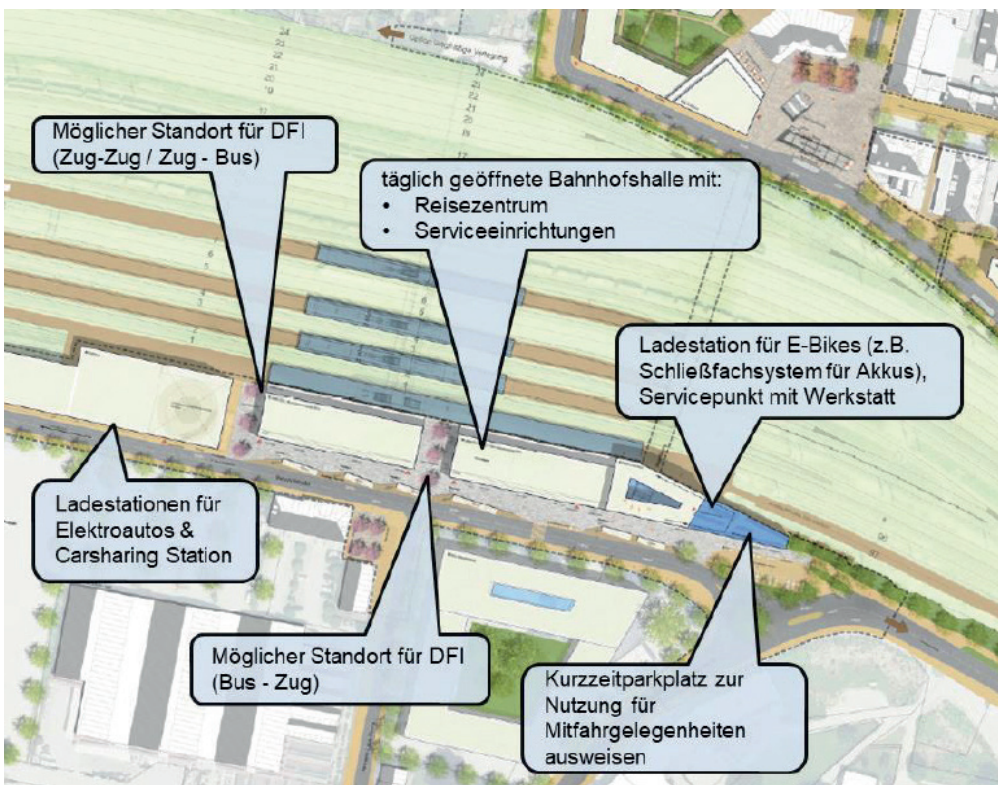
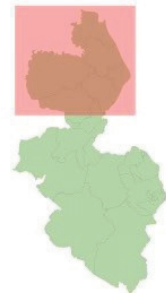
RAHMENBEDINGUNGEN WEITERE PLANUNGEN & KONZEPTE



Radroutennetz Landkreis Berchtesgadener Land

- Grundnetz
- Ausbau erforderlich
- Neuanlage erforderlich
- Fernradweg
- Ausbau erforderlich
- Neuanlage erforderlich
- Routen für den Alltagsradverkehr
- Radschnellweg Freilassing – Bad Reichenhall
- Zählstellen Alltagsradverkehr
- Gemeinden
- Ortsteile
- Landkreisgrenze

Hintergrundkarte: OpenStreetMap.org




Oben: Auszug Mobilitätskonzept für den LK Berchtesgadener Land, Anhang, Ausschnitt Karte 5-1 Radroutennetz Nord
Unten: Abbildung 121 - Mobilitätsstation Bahnhof Freilassing
Quelle: Schlothauer & Wauer Ingenieurgesellschaft für Straßenverkehr mbH, VCDB VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH, und Prognos AG, 2018. Auftraggeber: Landkreis Berchtesgadener Land.



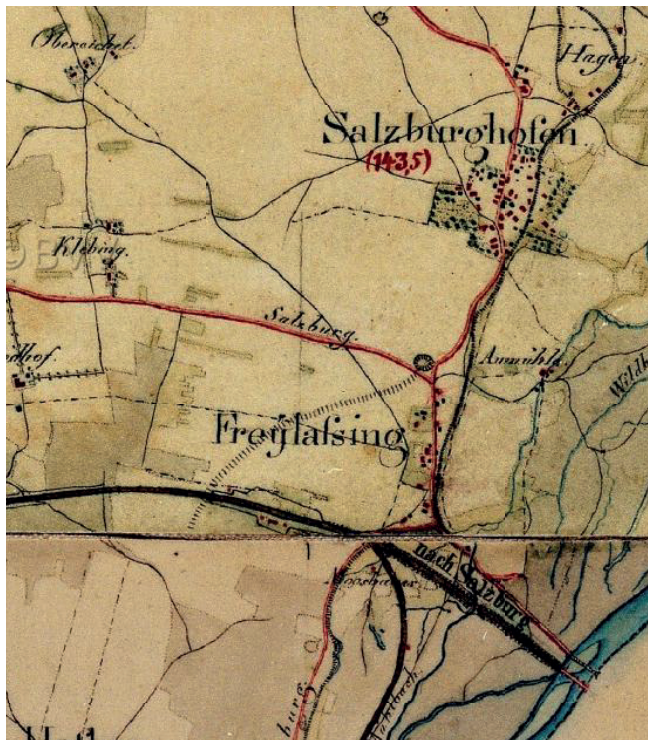
INNENSTADT FREILASSING EIN STECKBRIEF

3

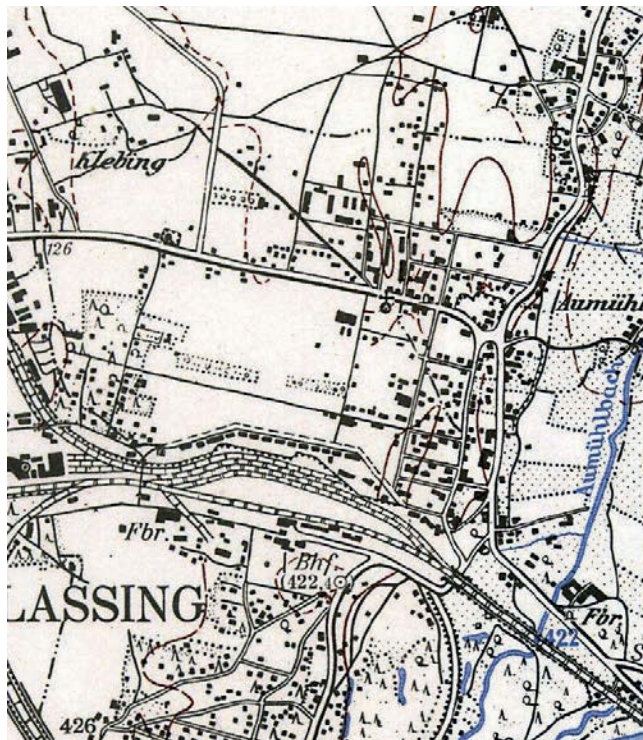
A black and white photograph of a street scene. The street is paved with cobblestones and has a few people walking. On the right side, there are several multi-story buildings with balconies. A trash bin is visible in the foreground on the right. The trees are bare, suggesting a winter or late autumn setting. The overall atmosphere is quiet and urban.

Siedlungsgeschichte
Lage im Siedlungsgefüge
Lage im Nutzungsgefüge
Lage im Verkehrsraum

INNENSTADT FREILASSING - EIN STECKBRIEF SIEDLUNGSGESCHICHTE



Freilassing um 1820 | Quelle: Bayerische Vermessungsverwaltung



Freilassing um 1959 | Quelle: Bayerische Vermessungsverwaltung



Freilassing um 1985 | Quelle: Bayerische Vermessungsverwaltung



Freilassing um 2007 | Quelle: Bayerische Vermessungsverwaltung

INNENSTADT FREILASSING - EIN STECKBRIEF

SIEDLUNGSGESCHICHTE

DIE ANFÄNGE

Erstmals erwähnt wurde der Name Freilassing in einer Notiz, die in den Jahren zwischen 1125 und 1147 entstand. Freilassing war hierbei ein kleiner Ort südlich von Salzburghofen. Salzburghofen war der eigentliche Besiedlungsursprung und Entwicklungspol für die Anfänge der Stadt. Dieser wurde 885 erstmals urkundlich erwähnt. Im Jahr 908 ging Salzburghofen in das Eigentum der Salzburger Kirche über. Vom Ende des 13. bis Anfang des 17. Jahrhundert hatte Salzburghofen den Status eines Hofmarks.

GREZZIEHUNG UND BAU DER EISENBAHN

Mit der Zugehörigkeit zu Bayern ab 1810 und der Grenzziehung 1816 wurden erste historische Meilensteine in der Geschichte der Stadt Freilassings gesetzt. Freilassing wird zum Grenzort nach Österreich mit einer Zollstation.

Mit dem Bau der Eisenbahn und der Errichtung des Bahnhofes südlich von Salzburghofen im Ortsteil Freilassing gewinnt der Ort als Bindeglied zwischen Salzburghofen und dem Bahnhof immer mehr an Bedeutung. Die Entwicklung entlang der Hauptstraße wird maßgeblich befördert durch die Lage als Grenz- und Knotenbahnhof zu Österreich sowie der sehr engen räumlichen Verflechtung mit Salzburg. Der kleine südliche Ortsteil

Freilassing erlangt immer größere Bedeutung und „überflügelt“ das historisch gewachsene Salzburghofen. Als Folge des Eisenbahnbaus entwickelte sich nun bis heute aus den ehemals landwirtschaftlichen Gehöften das verdichtete Ortszentrum Freilassings.

ENTWICKLUNG BIS HEUTE

Mit der Namensänderung im Jahre 1923 wird dieser Entwicklung Rechnung getragen. Umliegende Ortsteile werden nacheinander eingemeindet. Der Ortsteil Freilassing ist nunmehr die Innenstadt der Stadt Freilassing. Direkt angrenzende Wohnquartiere als auch Gewerbegebiete entstehen nördlich der Innenstadt und südlich des Bahnhofs.

Der Bahnbetrieb prägt jedoch bis heute das Bild der Stadt. Er stellt mit seinen Gleisen eine große Zäsur nach Süden hin dar. Nach Osten und Westen ist die Innenstadt bis heute relativ klar mit großen noch nicht entwickelten Freiflächen eingerahmt. Die Freilassinger Innenstadt hat bis heute eine starke Umformung aufgrund der stetigen Entwicklung erfahren. Nur noch wenig ursprüngliche Elemente prägen das Bild vor Ort wie etwa die Rupertuskirche, einzelne wichtige Gebäude und Bebauungskanten als auch historische Wegeverbindungen wie die Diagonale, ausgehend von der Hauptstraße Richtung Nordwesten.

INNENSTADT FREILASSING - EIN STECKBRIEF SIEDLUNGSGESCHICHTE



Salzburger Platz um 1950



Freilassing um 1955



Hauptstraße um 1960



Hauptstraße um 1980

INNENSTADT FREILASSING - EIN STECKBRIEF LAGE IM SIEDLUNGSGEFÜGE



LAGE IM SIEDLUNGSGEFÜGE

Die Innenstadt stellt das baulich verdichtete räumliche und funktionale Zentrum Freilassings dar. Auffällig ist jedoch die eher dezentrale Lage der Innenstadt am östlichen Rand des Siedlungsgefüges. Nördlich des Bahnhofs gelegen, wird das Zentrum umgeben von unterschiedlichen Siedlungsbe-

reichen: Wohnen im Norden, Acker-/Wiesenflächen im Westen und Osten und das Bahngelände im Süden.

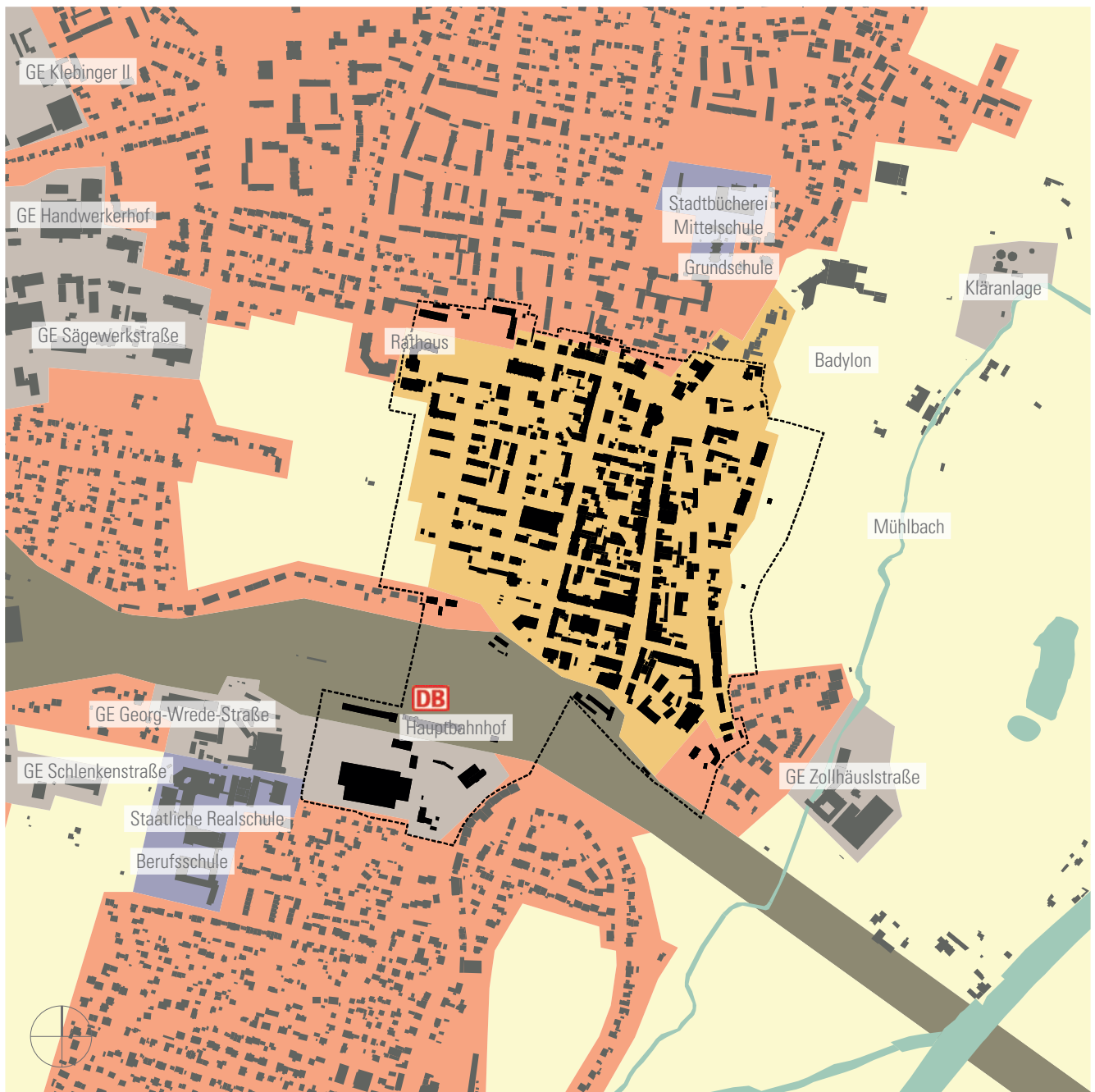
Prägend ist die räumliche Bedeutung der Bahntrasse. Diese wirkt als starke räumliche Zäsur im stadträumlichen Gefüge und gliedert die Stadt in West-Ost-Richtung.

Stadtraum | M 1:10.000

- Bebauung (Betrachtungsraum)
- Bebauung (Umfeld)
- Ackerflächen
- Grünflächen (Wald)
- Gewässer
- Sportanlagen
- Bahnsteig

INNENSTADT FREILASSING - EIN STECKBRIEF

LAGE IM NUTZUNGSGEFÜGE



LAGE IM NUTZUNGSGEFÜGE

Die Verteilung der Aufgaben in der Stadt folgt einem klaren Prinzip: Der zentrale Innenstadtbereich wird von einem Nutzungsmix aus Einkaufen, Gastronomie, Dienstleistung und Wohnen geprägt. Nördlich und südlich des Betrachtungsraums schließt ein Wohngebiet an. Während im Osten

Landschafts- und Erholungsräumen zur Verfügung stehen, herrscht im Westen der Innenstadt ein Mix aus gewerblicher und landwirtschaftlicher Nutzung sowie Wohnnutzung, wobei die landwirtschaftlichen Flächen eine große Potenzialflächen für neues Wohnen (Sonnenfeld) darstellen.

Nutzungsgefüge | M 1:10.000

- Zentraler Innenstadtbereich
- Vorwiegend Wohnen
- Gewerbliche Nutzung / Versorger
- Sondernutzung (Bildung)
- Freiflächen (Freizeit und Erholung)
- Bahnanlage
- Bebauung
- Betrachtungsraum

INNENSTADT FREILASSING - EIN STECKBRIEF

LAGE IM VERKEHRSRAUM



LAGE IM VERKEHRSRAUM

Die Erreichbarkeit der Freilassing Innerstadt ist durch folgende leistungsfähige Hauptverkehrsverbindung organisiert:

- von Osten über die Münchener Str. (St 2104) von der B304 kommend
- über die Rupertusstraße, die in die Ludwig-Zeller-Straße mündet, sowie

- von Süden bzw. Norden über die Reichenhaller Str. bzw. Laufener Str. Die Erreichbarkeit des Freilassing Zentrums per Bahn ist über den Hauptbahnhof am südlichen Rand der Innerstadt an zentraler Stelle gewährleistet. Der Bahnhof zählt zu den wichtigsten Knotenpunkten des Bahnverkehrs München / Salzburg.

Verkehrsraum | M 1:10.000

- Bebauung
- Gewässer
- Fußgängerzone
- Übergeordnete Kfz-Anbindung
- Innerörtliche Haupteerschließung
- - - Alltagsradwegenetz / Rad Grundnetz
- ■ Parkplatz / Tiefgarage
- Bahnverbindung
- - - Betrachtungsraum



DIE PRÄGUNG DER INNENSTADT



4

Räumliches Gefüge

Nutzungsstruktur

Mobilität und Verkehr

Städtebauliche Projekte und Bebauungspläne

DIE PRÄGUNG DER INNENSTADT

RÄUMLICHES GEFÜGE

Der räumliche Bestand



Karte räumlicher Bestand Innenstadt | M 1:5.000

RÄUMLICHES GEFÜGE

Der räumliche Bestand

DER RÄUMLICHE BESTAND




Die räumliche Struktur der Innenstadt ist maßgeblich durch die (junge) historische Entwicklung geprägt. Noch heute ist die schrittweise Entwicklung von einzelnen Gehöften östlich der Bahn zu einer verdichteten Bebauung entlang der Haupt- und Lindenstraße Richtung Salzburghofen zu erkennen. Bedingt durch diese Entwicklung unterscheidet sich Freilassing bzw. die Innenstadt Freilassings in seiner räumlichen Struktur von allen Gemeinden in der Umgebung.

Zentraler Raum ist die Hauptstraße, die das räumliche Rückgrat der Innenstadt bildet. Gemeinsam mit der Lindenstraße bilden sie mit den in west-östliche Richtung verlaufenden Straßen die „Leite“ der Innenstadt.

Mit Ausnahme des Salzburger Platzes, welcher heute nur noch als vielbefahrener Verkehrsknotenpunkt zu erkennen ist, und des Vorplatzes der St. Rupert Kirche erhielt der historische Stadtgrundriss der Innenstadt keine ausgeprägten Plätze.

Während der zentrale Bereich von kleinteiliger und sehr enger Bebauung geprägt wird, weisen die Randbereiche eine sehr viel geringere Dichte auf.

Außer prägenden Bäume im Straßenraum, sucht man in der Innenstadt Freilassings vergeblich öffentliche Freiflächen. Private Freiflächen sind überwiegend in den Randbereichen vorhanden.

-  Ackerfläche
-  Private Grünfläche
-  Öffentliche Grünfläche
-  Baumbestand
-  Private versiegelte Fläche
-  Öffentliche versiegelte Fläche
-  Erschließungsfläche
-  Bahnsteig
-  Bebauung
-  Gewässer
-  Betrachtungsraum

DIE PRÄGUNG DER INNENSTADT

RÄUMLICHES GEFÜGE

Baustruktur



Karte Baustruktur Innenstadt | M 1:5.000

RÄUMLICHES GEFÜGE

Baustruktur



Hauptgebäude | o.M.

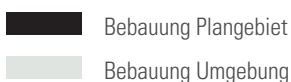


Nebengebäude | o.M.

DIE BAUSTRUKTUR

des Untersuchungsraumes lässt sich grob in drei Bereiche gliedern:

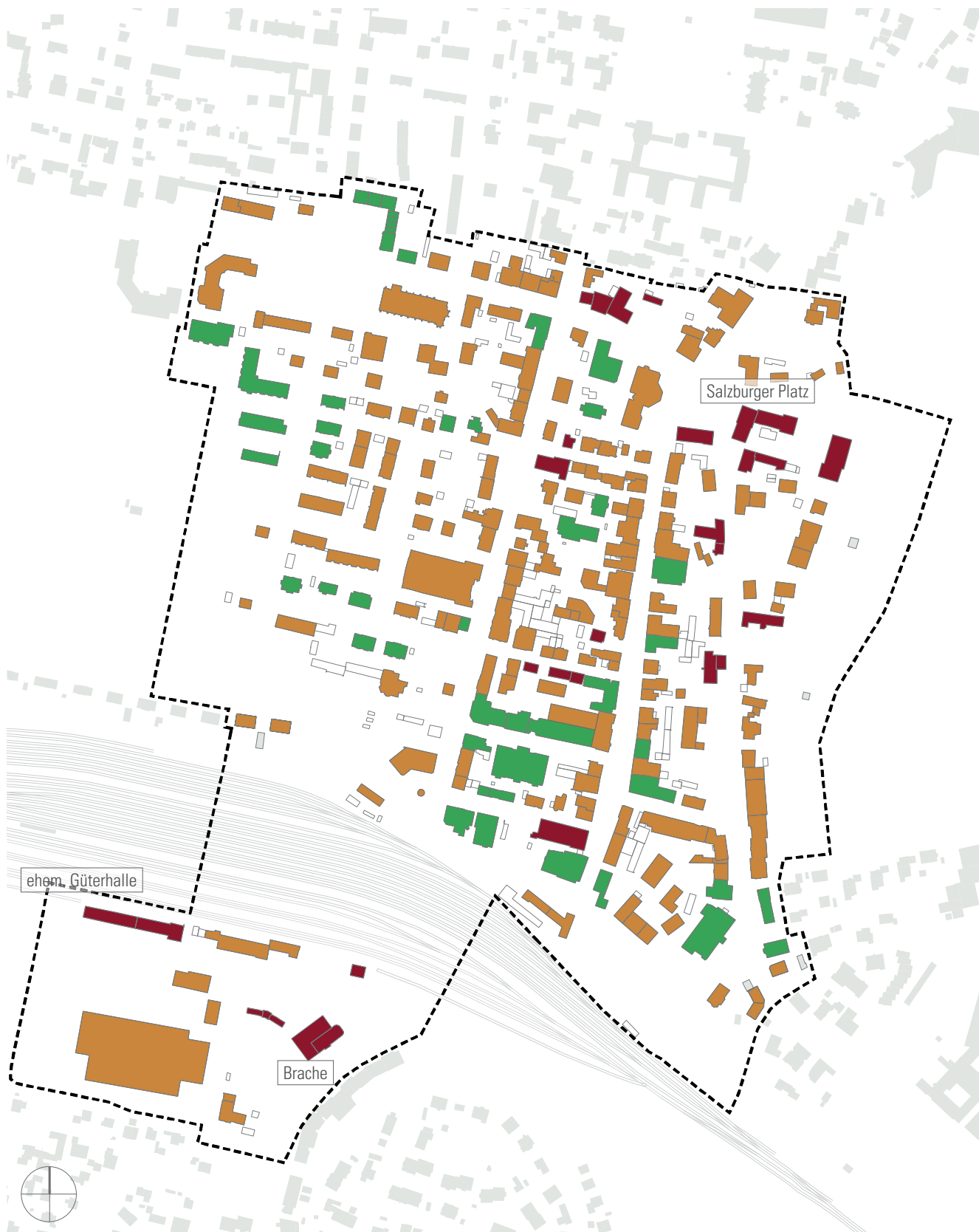
- 1.** Die stark verdichtete bauliche Struktur zwischen Haupt- und Lindenstraße lässt den zentralen Innenstadtbereich erkennen.
- 2.** Östlich davon gruppiert sich die Mischnutzung mit einer relativ offenen Struktur und geringer Dichte. Hier lassen sich noch heute die historischen Strukturen von ehemaligen Gehöften erkennen. Ergänzt werden diese von Ein- und Mehrfamilienhäusern mit Orientierung Richtung Landschaftsraum im Osten.
- 3.** Die westlich an den zentralen Innenstadtbereich angrenzende Bebauung mit überwiegend Wohnnutzung bestehend aus Geschosswohnungsbauten und Stadtvillen wird ebenfalls von einer geringen Dichte geprägt.



DIE PRÄGUNG DER INNENSTADT

RÄUMLICHES GEFÜGE

Gebäudezustand



Karte Gebäudezustand Innenstadt | M 1:5.000

RÄUMLICHES GEFÜGE

Gebäudezustand



Guter Gebäudezustand, Fürstenweg



Guter Gebäudezustand, Jahnstraße



Mittlerer Gebäudezustand, Münchener Str.



Mittlerer Gebäudezustand, Münchener Str.



Schlechter Gebäudezustand, Lindenstr.



Schlechter Gebäudezustand, Ludwig-Zeller-Str.

DER GEBÄUDEZUSTAND

in der Innenstadt Freilassings ist größtenteils als mäßig bis gut einzustufen.

Gruppierungen von Neubauten und sanierten Bauten bzw. Gebäuden mit gutem baulichen Zustand befinden sich vor allem im südlichen Bereich der Hauptstraße. Im Nordwestlichen Bereich des Betrachtungsraumes konzentrieren sich ebenso Gebäude mit guten Erhaltungszuständen, wie etwa die Polizei.

Sowohl die Gebäude entlang der nördlichen Hauptstraße als auch der Lindenstraße sind überwiegend in einem mäßigen Zustand. Gleiches gilt für die meisten Wohngebäude im Westen als auch entlang der Münchener Straße ab Salzburger Platz.

Vor allem am Salzburger Platz bzw. im Eingangsbereich befindet sich eine Bündelung von Gebäuden in schlechtem bis sehr schlechtem baulichen Zustand. Von Salzburg kommend ist diese Eingangssituation als erstes wahrnehmbar und vermittelt einen weniger qualitätvollen Charakter der Stadt.

- Gut: Neubau / Altbau
umfangreich saniert
- Mittel: Teilsaniert, gepflegt
- Schlecht: Sanierungsbedarf,
ungepflegt
- Nebengebäude
- Betrachtungsraum

DIE PRÄGUNG DER INNENSTADT

RÄUMLICHES GEFÜGE

Freiraumstruktur



Karte Freiraumstruktur Innenstadt | M 1:5.000

RÄUMLICHES GEFÜGE

Freiraumstruktur



Grüner Boulevard, Hauptstraße



Grüne Allee, Lindenstraße



Private Freifläche, Ludwig-Zeller-Str.



Private Freifläche, Leitenweg



Halböffentliche Freifläche, Jahn- / Münchener Str.



Großzügige Gartenfläche, Münchener Str.

FREIRAUMSTRUKTUR

Aufgrund der dichten Bebauung ist der Frei- und Grünflächenanteil im zentralen Bereich sehr gering. Umso wichtiger ist der Baumbestand, welcher die Straßenräume der Haupt- und Lindenstraße prägt. Auch private Freiflächen sind im zentralen Innenstadtbereich nur im geringen Umfang, im Inneren der Blöcke vorhanden. Der überwiegende Teil ist jedoch versiegelt.

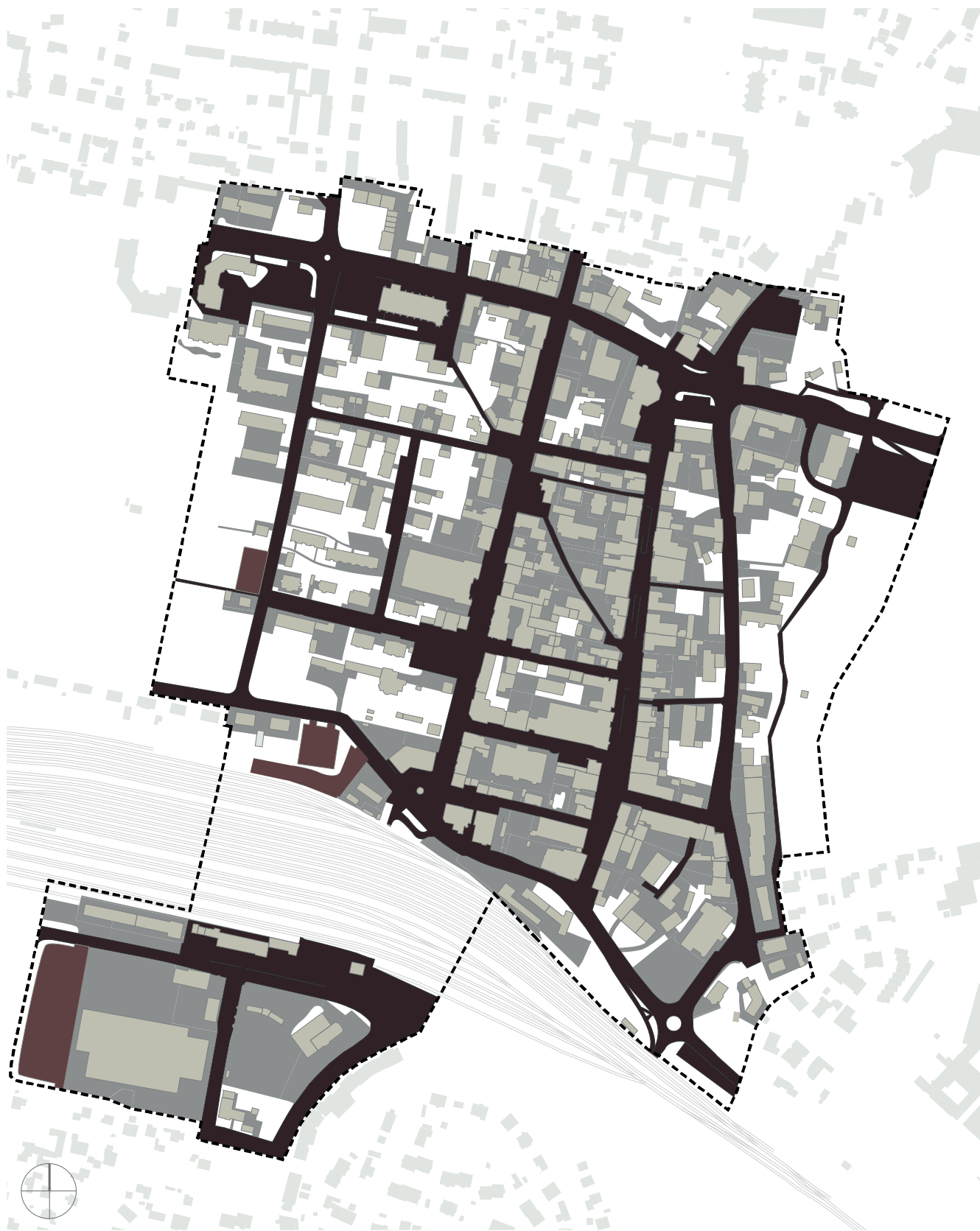
Vor diesem Hintergrund kommen den privaten Frei- und Grünflächen in den Randbereichen des Untersuchungsraums besondere Bedeutung zu. Im Westen innerhalb des Wohnquartiers handelt es sich vor allem um großzügige halböffentliche Grünflächen, die häufig den Geschosswohnungsbauten zugeordnet sind. Im Osten entlang des Leitenwegs besteht insgesamt ein durchgrünter Charakter der Wohnbereiche mit Übergang in die Landschaft. Westlich ab Augustinerstraße (Sonnenfeld), östlich ab Leitenweg bis Mühlbach beginnen größere Wiesen- bzw. Ackerflächen. Die südliche Freifläche im Sonnenfeld an der Augustinerstraße wird vereinzelt im Jahr für Veranstaltungen genutzt. Auch die sog. Festwiese im Süden stellt eine weitere private große Freifläche dar. Sie wird ebenso temporär für Veranstaltungen genutzt.

- Ackerfläche
- Öffentliche Grünfläche
- Baumbestand
- Private Grünfläche
- Bebauung
- Betrachtungsraum

DIE PRÄGUNG DER INNENSTADT

RÄUMLICHES GEFÜGE

Versiegelte Frei- und Erschließungsflächen



Karte Versiegelte Frei- und Erschließungsflächen Innenstadt | M 1:5.000

RÄUMLICHES GEFÜGE

Versiegelte Frei- und Erschließungsflächen



Befestigter Innenhof, Goldschmiedgasse



Versiegelte Freifläche, Fürstenweg



Versiegelter Hinterhof, Hauptstraße



Versiegelter Hinterhof, Gewerbegasse



Versiegelte Freifläche, 2.Reihe Hauptstr.








Befestigte Parkfläche, Ludwig-Zeller-Str.

VERSIEGELUNGSGRAD

Korrespondierend mit dem geringen Grünflächenanteil der Innenstadt sind etwa 75 % des Untersuchungsraums versiegelt. Hierbei liegt der Wert im zentralen Bereich sogar deutlich höher bei bis zu 90 %. Auffällig ist der recht hohe Anteil an versiegelten Flächen im privaten Raum.

Fast ausschließlich das Wohnquartier westlich der Lindenstraße verhindert eine hundertprozentige Versiegelung im zentralen Bereich.

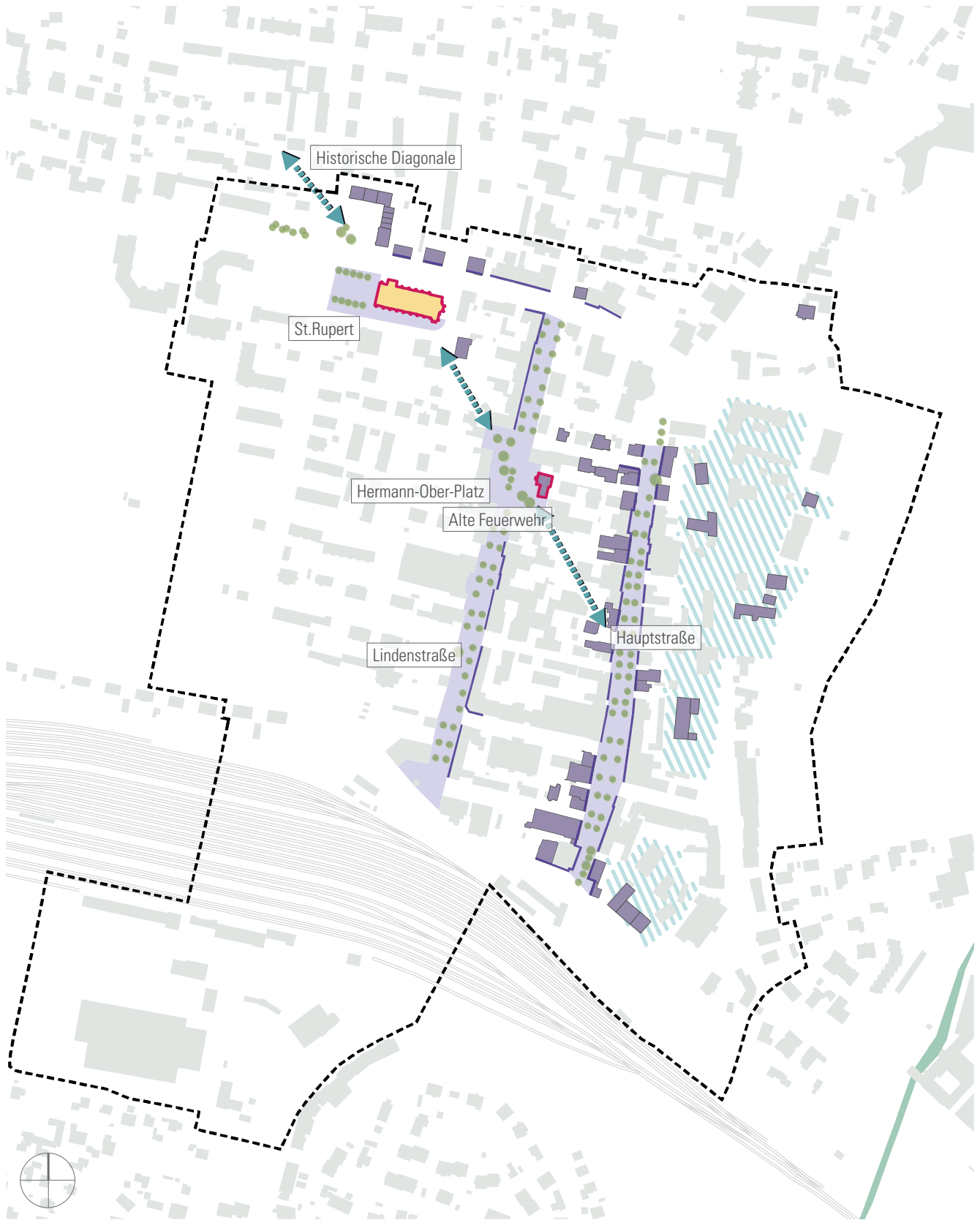
Wenig attraktiv zeigt sich auch die Situation am Salzburger Platz, welcher das „Tor nach Freilassing“ darstellt. Geprägt wird dieser nicht nur von einem hohen Verkehrsaufkommen, sondern auch von hoher Versiegelung aufgrund seiner funktionalen Gestaltung als Verkehrsknotenpunkt der Stadt.

-  Verkehrsraum - Versiegelte Fläche
-  Verkehrsraum - Befestigte Fläche
-  Privat versiegelte Freifläche
-  Bebauung
-  Betrachtungsraum

DIE PRÄGUNG DER INNENSTADT

RÄUMLICHES GEFÜGE

Stadtbild & Denkmalschutz



Karte Stadtbild und Denkmalschutz Innenstadt | M 1:5.000

RÄUMLICHES GEFÜGE Stadtbild & Denkmalschutz



Historische Diagonale



Altes Feuerwehr - Heute Museum



Grüner Boulevard, Hauptstraße



Prägender Hof an Ludwig-Zeller-Straße



Baudenkmal und Ortsbildprägend -Rupertuskirche













Prägende Bebauung an Hauptstraße

STADTBILD UND DENKMALSCHUTZ

Das Stadtbild zeigt nur wenig historische und prägende einzigartige Elemente, die dem Ort Charakter und Identität geben. Einziges Baudenkmal innerhalb der Innenstadt ist die Rupertuskirche an der Münchener Straße. Sie ist ein starker Identifikations- und vor allem Orientierungspunkt innerhalb des Stadtgefüges.

Ein weiterer wichtiger, jedoch nicht denkmalgeschützte Bau, ist die Alte Feuerwehr am Hermann-Ober-Platz. Die Kirche, sowie das Feuerwehrhaus markieren gleichzeitig Knotenpunkte entlang der historischen Wegeverbindung, der „Diagonale“ zwischen Hauptstraße und dem Stadtgebiet im Nordwesten. Die Diagonale als wichtige Fuß- und Fahrradverbindung passiert dabei die zentralen öffentlichen Räume der Innenstadt.

Neben den prägenden Einzelgebäuden finden sich insbesondere in der Hauptstraße zahlreiche ortstypische Häuser, die dem Stadtbild eine besondere Atmosphäre geben. Auch wenn diese Gebäude keine Denkmaleigenschaften beinhalten, sind sie doch für den Charakter des Stadtbilds von Bedeutung. Charakteristisch für den öffentlichen Raum ist das Stadtgrün. Hauptstraße sowie Lindenstraße verfügen über einen raumprägenden Baumbestand, der das Bild der Innenstadt in diesen zentralen Stadträumen prägt.

-  Gebäudedenkmal
-  Ortsbildprägende Bebauung von besonderer Bedeutung
-  Ortsbildprägende Bebauung
-  Prägende geschlossene Raumkanten
-  Bedeutende öffentl. Räume
-  Raumprägender Baum
-  Charakter des landwirtschaftlich geprägten Ortes
-  Historische Wegeverbindung
-  Bebauung
-  Betrachtungsraum

DIE PRÄGUNG DER INNENSTADT

NUTZUNGSSTRUKTUR

Überblick



Karte Überblick Nutzungsstruktur Innenstadt | M 1:5.000

NUTZUNGSSTRUKTUR Überblick



Mischgenutztes Gebäude, Münchener Str.



Gewerbliche Nutzung, Lindenstraße



Rathaus Freilassing, Münchener Str.



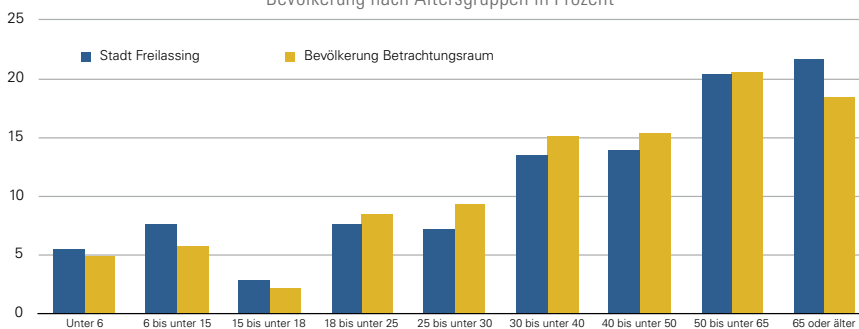
Alte Feuerwehr - Museum, Hermann-Ober-Platz

DIE NUTZUNG IM ÜBERBLICK

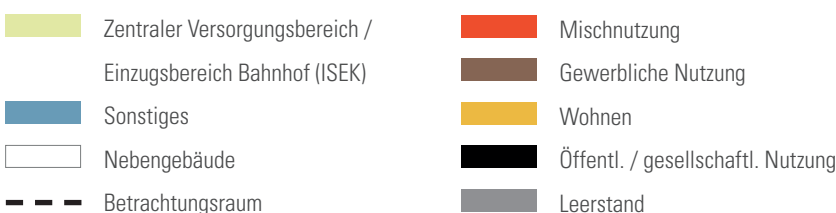
Der im ISEK als zentraler Versorgungsbereich definierte Innenstadtbereich wird von mischgenutzten Gebäuden, Wohnen in den Obergeschossen und Einzelhandel, Dienstleistung o. ä. im Erdgeschoss geprägt. Auffällig ist die Bündelung der öffentlichen Einrichtungen im Nordwesten des Betrachtungsraums. Diese liegen weitestgehend räumlich isoliert bzw. nicht integriert am Rande des zentralen Versorgungsbereiches.

Im zentralen Innenstadtbereich ist nur ein sehr geringes Freizeitangebot vorhanden. Die mit Abstand wichtigste Freizeiteinrichtung, der „Erholungspark Badylon“, befindet sich nordöstlich der Innenstadt. Ebenfalls sucht man vergeblich nach kulturellen Einrichtungen, die Ausnahme bildet das Stadtmuseum im ehemaligen Feuerwehrgebäude an der Lindenstraße. Mit ca. 10 Prozent (ca. 1.700 Bewohner) der Gesamtbevölkerung Freilassings stellt die Innenstadt bzw. der Betrachtungsraum keinen Wohnstandort von großer gesamtstädtischer Bedeutung dar. Dennoch hat die Innenstadt als zentraler und urbaner Wohnstandort ohne Zweifel vor allem für die arbeitende Bevölkerung (18 bis 50-Jährige) starke Anziehungskraft. Das Wohnen in der Freilassingener Innenstadt bietet vielfältige Facetten, von der Stadtvilla über moderne Wohnanlagen bis hin zu Wohnungen und den oberen Ebenen der Geschäftshäusern.

Bevölkerung nach Altersgruppen in Prozent



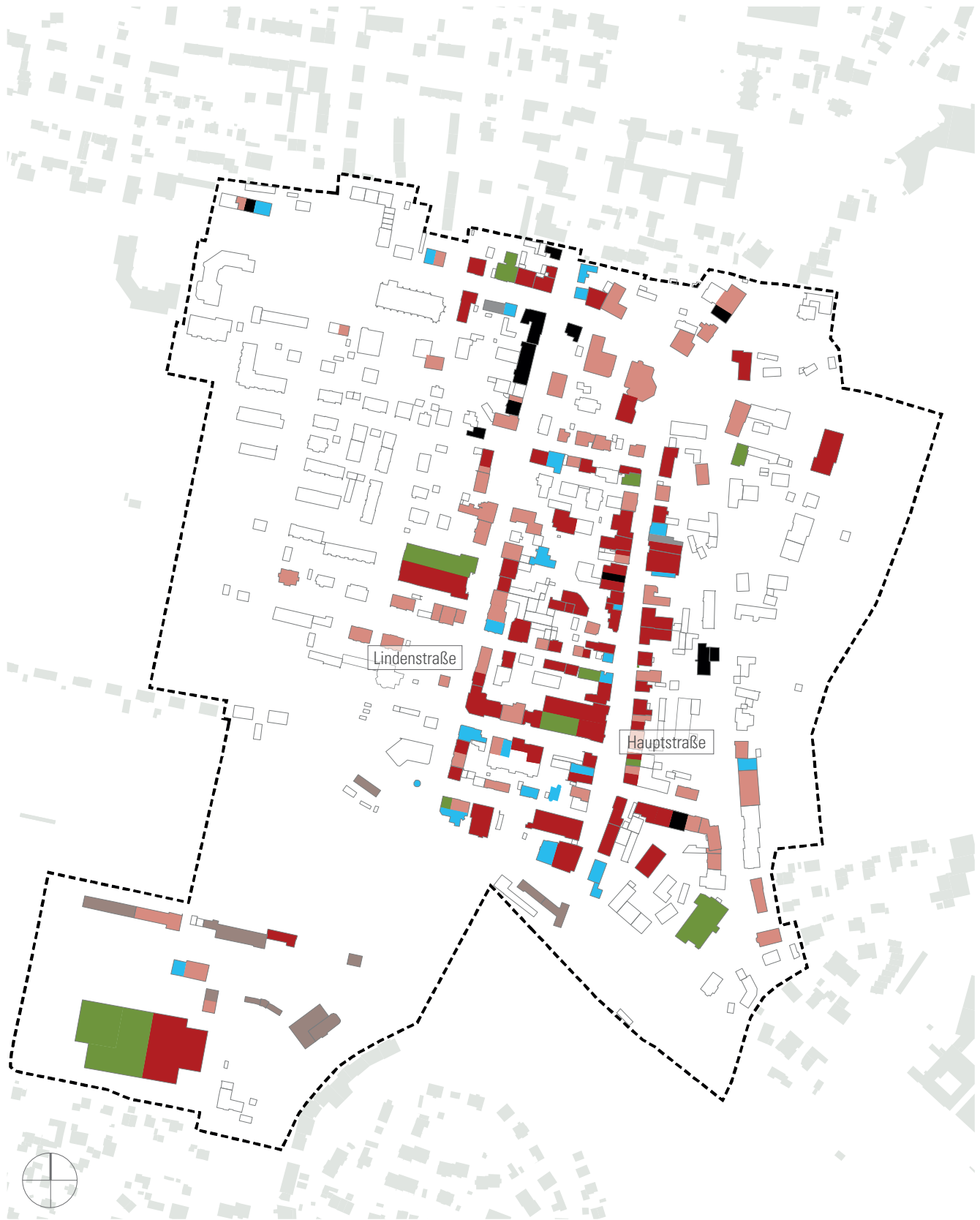
Eigene Darstellung, Grundlage Bayerisches Landesamt für Statistik, Stadt Freilassing | Zugriff: April 2017



DIE PRÄGUNG DER INNENSTADT

NUTZUNGSSTRUKTUR

Versorgung, Einzelhandel und Dienstleistung (EG)



Karte Nutzung Versorgung, Einzelhandel und Dienstleistung Innenstadt | M 1:5.000

NUTZUNGSSTRUKTUR

Versorgung, Einzelhandel und Dienstleistung (EG)



Konditorei und Bäckerei, Hauptstraße



Reformhaus, Hauptstraße



Einkaufsmagnet, Hauptstraße



Einzelhandel & Dienstleister am Salzburger Platz



Einzelhandel, Hauptstraße




Gastronomische, Münchener Str.

VERSORGUNG, EINZELHANDEL UND DIENSTLEISTUNG

Ein hochwertiges und differenziertes Angebot im Bereich des Einzelhandels ist ein wesentlicher Faktor für die Anziehungskraft der Innenstadt. Die Hauptstraße ist durch einen vorrangig kleinteiligen Ladenbesatz geprägt.

Die Nutzungsstruktur der Innenstadt zeigt in den Erdgeschossen ein gut durchmisches, kleinstädtisches Bild in unterschiedlichen Mischungsverhältnissen. Ein bunter Mix aus Einzelhandel, Dienstleistung und Gastronomie prägen die kleinteilige Struktur.

Die wichtigsten Straßenzüge der Innenstadt mit Einzelhandel sind die Hauptstraße und die Lindenstraße. Auffällig ist jedoch der relativ hohe Leerstand im Norden der Lindenstraße. Dies deutet auf eine geringer werdende Frequenzierung in diesem Bereich hin. Die Münchener Straße sowie die Gassen zwischen Hauptstraße und Lindenstraße ergänzen das Angebot. Verteilt im zentralen Innenstadtbereich befinden sich einige Magnetbetriebe, z.B. Müller in zentraler Lage der Hauptstraße. Gastronomie ergänzt die Anziehungskraft der Einkaufslage ebenso wie zahlreiche Dienstleistungsangebote. Das gastronomische Angebot wirkt vielfältig und relativ gleichmäßig verteilt. Eine leichte Konzentration lässt sich allerdings im Süden der Innenstadt erkennen.

 Lebensmittel / Lebensmittelhandwerk, Getränke, sonstiges

 Gastronomie

 Leerstand

 Bebauung

 Betrachtungsraum

 Überwiegend Einzelhandel

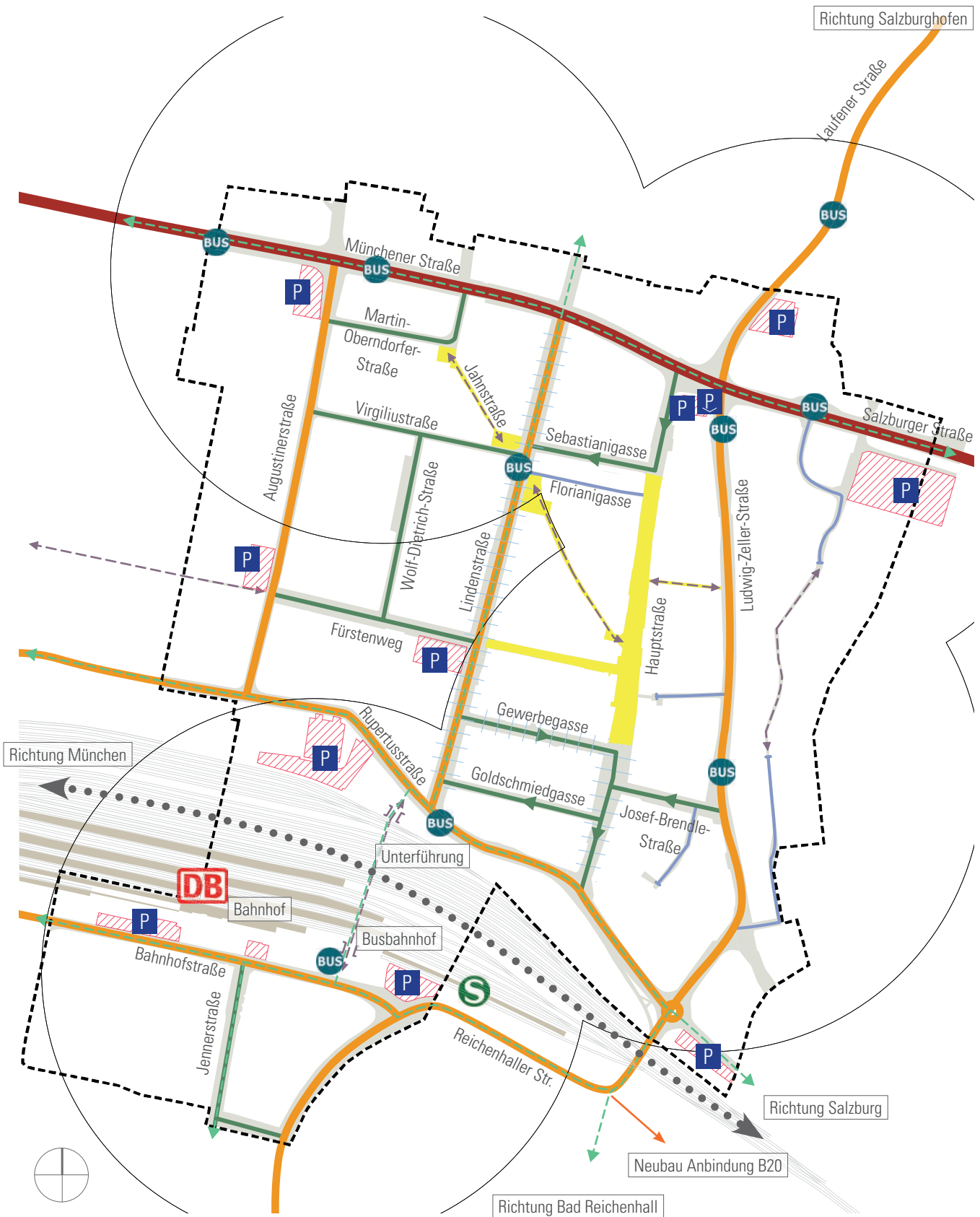
 Überwiegend Dienstleistung

 Sonstige gewerbliche Nutzung

DIE PRÄGUNG DER INNENSTADT

MOBILITÄT UND VERKEHR

Erschließungssystem der Innenstadt



Karte Erschließungssystem der Innenstadt | M 1:5.000

DIE PRÄGUNG DER INNENSTADT

MOBILITÄT UND VERKEHR Erschließungssystem der Innenstadt



Münchener Straße



Historische Diagonale | Jahnstraße



Hauptstraße | Fußgängerzone



Bahnhof Freilassing



Lindenstraße




















Rupertusstraße

ERSCHLIESSUNG

Die Erschließung der Innenstadt ist für den motorisierten Individualverkehr gut organisiert. Die Münchener Straße im Norden, die Ludwig-Zeller-Straße im Osten, die Rupertusstraße im Süden sowie die Lindenstraße im Westen leiten den Besucher ringförmig um die Fußgängerzone der Innenstadt und ermöglichen so eine gute Anfahrbarkeit von allen Seiten.

Zentrale öffentliche Stellplätze befinden sich am Salzburger Platz im Norden der Fußgängerzone, an der Lindenstraße und an der Rupertusstraße im Südwesten. Weitere ergänzende Angebote gibt es in den Randbereichen und am Hauptbahnhof. Die Hauptstraße als zentraler Straßenzug der Innenstadt für Einzelhandel und Dienstleistung wurde 1990 zur Fußgängerzone umgestaltet und ist, mit Ausnahme des Lieferverkehrs, seither ausschließlich für den Fußgänger reserviert. Teilsabschnitte des Fürstenwegs sowie die Jahnstraße sind ebenfalls den Fußgängern vorbehalten.

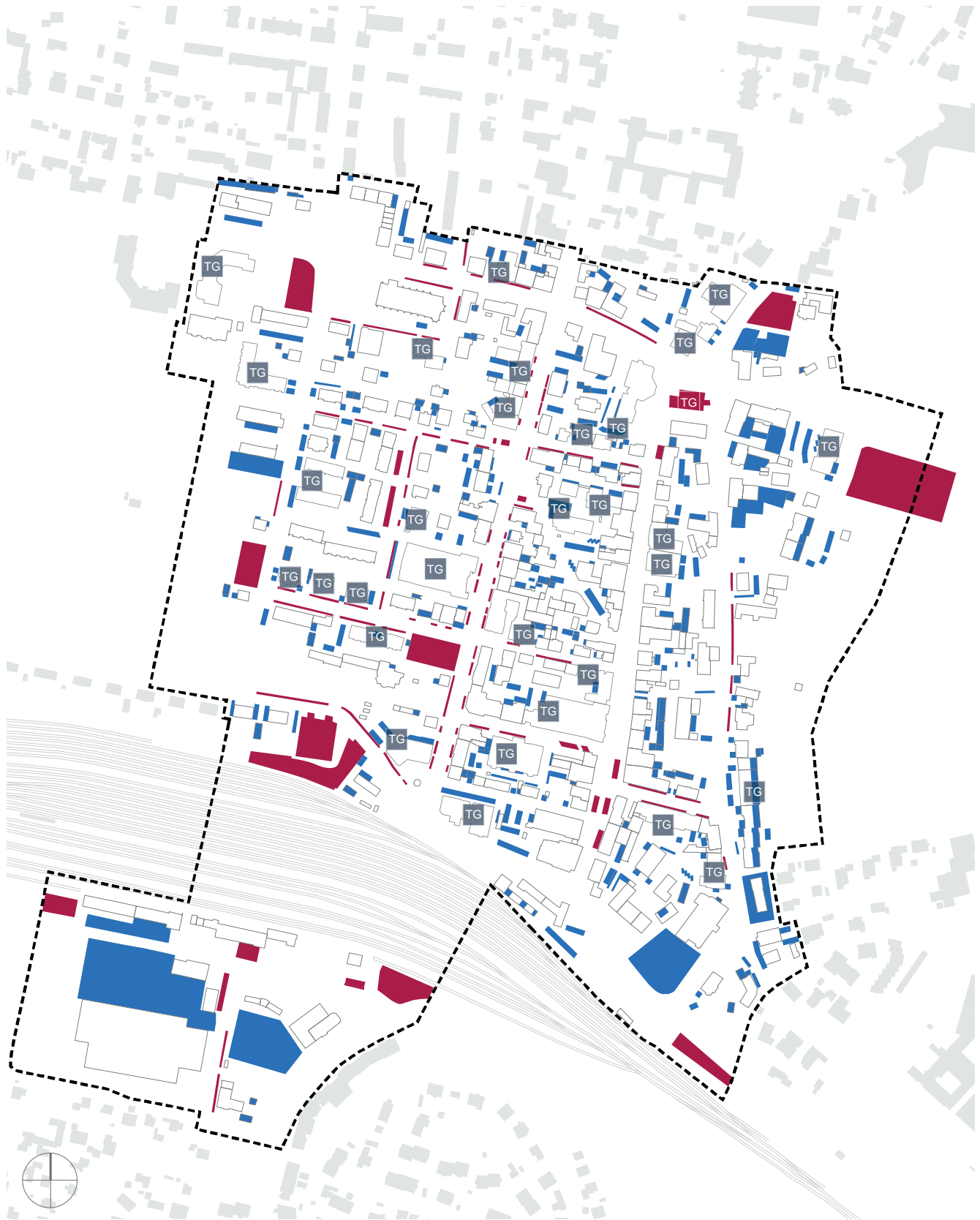
Ausgesprochen vorteilhaft stellt sich die Situation der Innenstadt innerhalb des ÖPNV-Netztes dar. Bahnhof und Busbahnhof liegen unmittelbar am Rand der Innenstadt und stellen damit ein attraktives Erschließungspotenzial alternativ zum motorisierten Verkehr dar. Zusätzlich befinden sich sieben Bushaltestellen im Untersuchungsraum.

- | | | | |
|---|--------------------------------------|---|------------------------------------|
|  | Unterführung |  | Fußgängerzone |
|  | Öffentlicher Parkplatz |  | Staatsstraße |
|  | Bushaltestelle |  | Haupterschließung |
|  | Einzugsgebiet Bushaltestelle (250 m) |  | Quartierserschließung |
|  | Streckenausbau S-Bahn |  | Anliegerstraße |
|  | Bahnhof |  | Tempo 30 |
|  | Wegenetz |  | Fußwegenetz |
|  | Bahnsteig |  | Alltagsradwegenetz / Rad Grundnetz |
|  | Betrachtungsraum | | |

DIE PRÄGUNG DER INNENSTADT

MOBILITÄT UND VERKEHR

Ruhender Verkehr



Karte Parkmöglichkeiten Innenstadt | M 1:5.000

MOBILITÄT UND VERKEHR

Ruhender Verkehr



Öffentliche Stellplatzfläche, Salzburger Str.



Öffentliche Stellplatzfläche, Laufener Str.



Straßenbegleitendes Parken, Josef-Brendle-Str.



Straßenbegleitendes Parken, Fürstenweg



Privates Parken Innenhof, Hauptstraße



Private Stellplätze, Goldschmiedgasse

Die Innenstadt weist eine geringe Anzahl an dezentralen Fahrradabstellmöglichkeiten auf. Am Bahnhof bestehen stark frequentierte Fahrradabstellmöglichkeiten in qualitativ schlechten Zustand. Im Südosten der Innenstadt befinden sich potentielle Anknüpfungspunkte der projektierten regionalbedeutsamen schnellen Radwege nach Bad Reichenhall und Salzburg.

PARKEN KFZ

Die Freilassingener Innenstadt verfügt über ein umfangreiches Parkangebot. Neben einer Tiefgarage am Salzburger Platz mit 55 Stellplätzen stehen den Besuchern der Innenstadt auf großflächigen Parkflächen knapp 430 weitere Stellplätze zur Verfügung. Eine fast genauso hohe Anzahl von ca. 430 Parkplätzen sind im Straßenraum, größtenteils Kurzzeitparkplätze, verortet und ergänzen das öffentliche Parkplatzangebot der Innenstadt.

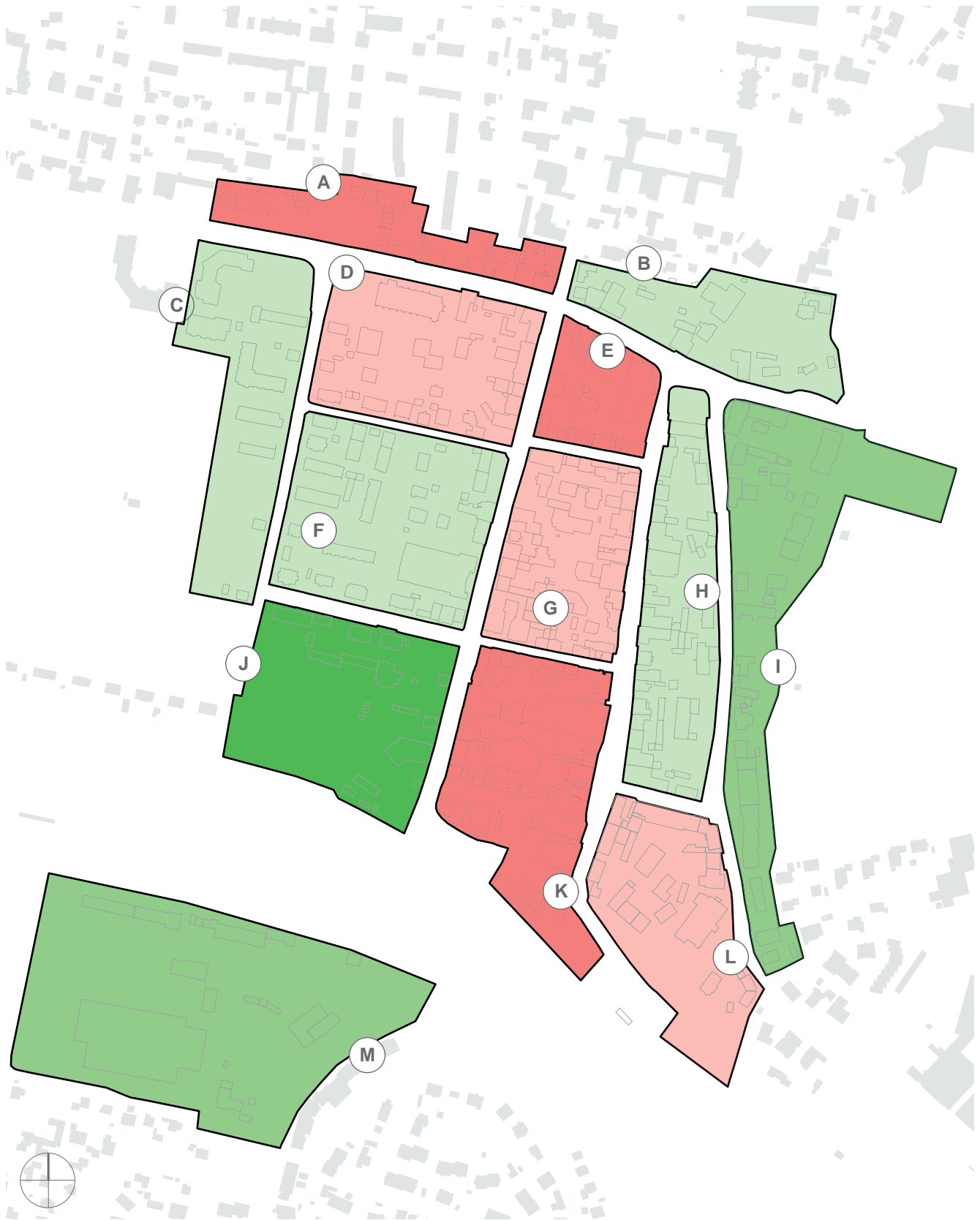
Für die Bewohner der Innenstadt und die Kunden einiger gewerblicher Einrichtungen bieten zahlreiche private Tiefgaragen, Garagen, Carports und Stellplätze auf dem eigenem Grundstück mit fast 2.400 Stellplätzen ein gutes Angebot an.

- Öffentliche Stellplatzfläche
- TG Öffentliche Tiefgarage
- Private Stellplatzfläche
- TG Private Tiefgarage
- Betrachtungsraum

DIE PRÄGUNG DER INNENSTADT

MOBILITÄT UND VERKEHR

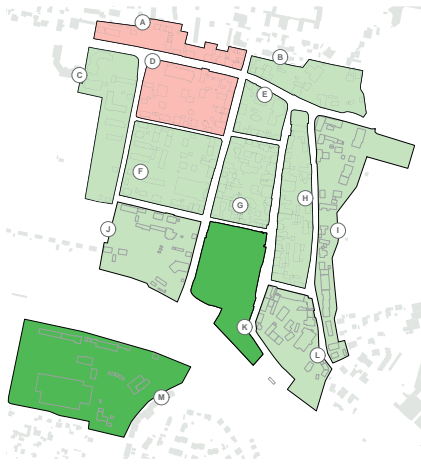
Erschließungssystem der Innenstadt - Bilanzierung Stellplätze



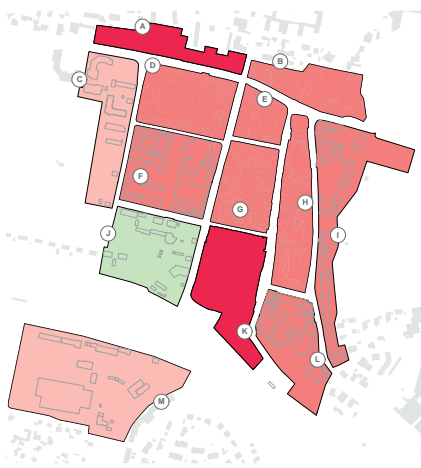
Karte Differenz zwischen Bestand (private und öffentl. Stellplätze) - Allgemeinen Bedarf | M 1:5.000

MOBILITÄT UND VERKEHR

Erschließungssystem der Innenstadt - Bilanzierung Stellplätze



Differenz Bestand private Stellplätze - Bedarf Wohnen



Differenz Bestand private Stellplätze - Bedarf Wohnen und Gewerbe

Differenz: Bestand - Bedarf

- > - 100 Stpl.
- ≤ - 100 Stpl.
- ≤ - 50 Stpl.
- > +/- 0 Stpl.
- ≤ + 50 Stpl.
- ≤ + 100 Stpl.
- > + 100 Stpl.

A Untersuchungsraum

STELLPLATZBEDARF- UND DECKUNG

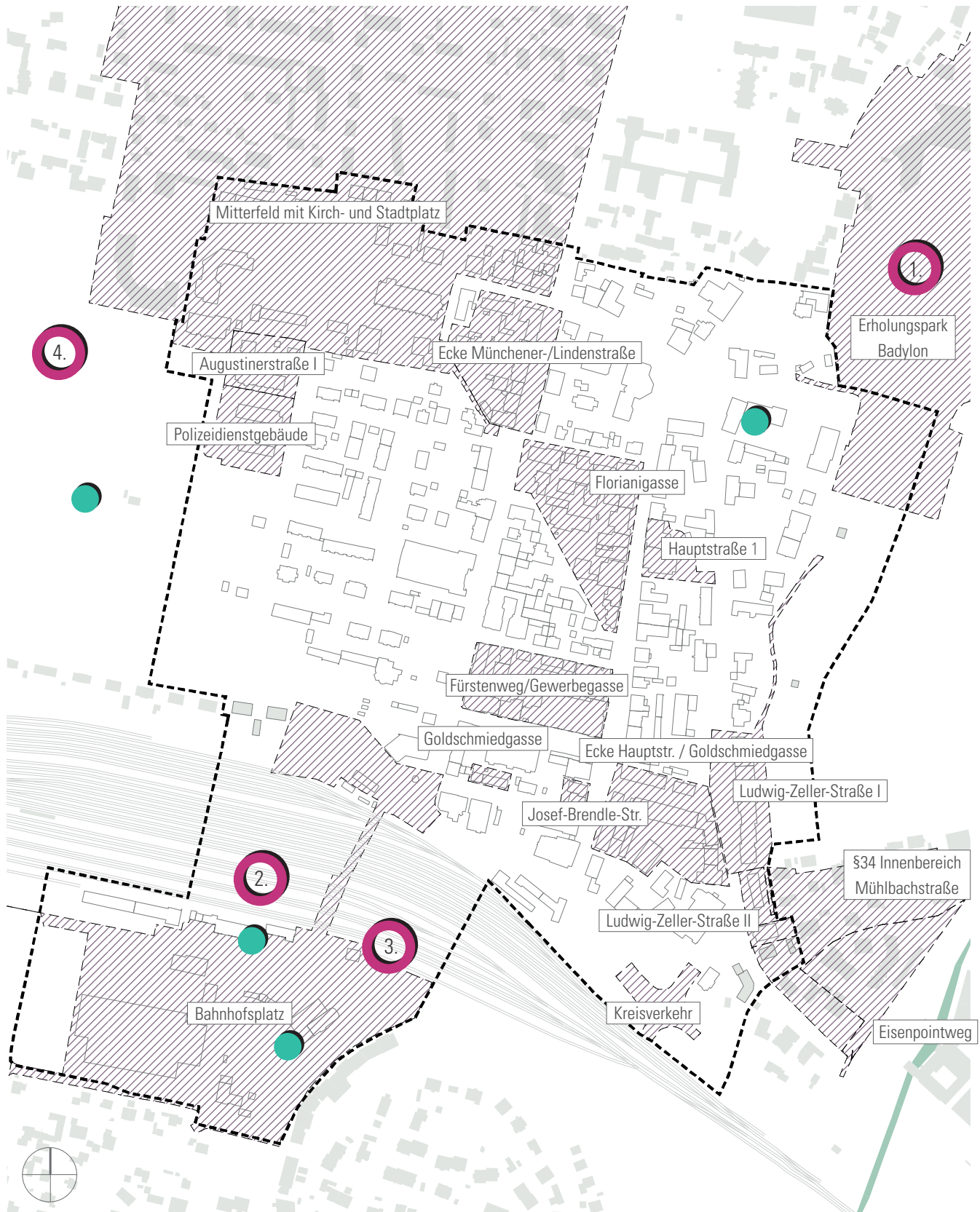
Auf Grundlage der Satzung über die Herstellung von Stellplätzen Freilassings erfolgte die Bedarfsermittlung der notwendigen Stellplätze. Hierzu wurde entsprechend der Nutzungsarten ein Stellplatzschlüssel angewandt. Dem ermittelten Stellplatzbestand wurde in einem nächsten Schritt der berechnete Stellplatzbedarf gegenübergestellt und in Zwischenbilanzen zusammengetragen (s. Abb. links).

So zeigt sich, dass der ermittelte Stellplatzbedarf für das Wohnen fast im gesamten Innenstadtgebiet über die bestehenden privaten Stellplätze gedeckt wird. Zu berücksichtigen ist jedoch, dass es sich bei den privaten Stellplätzen auch um Stellplätze handelt, die einer bestimmten gewerblichen Einrichtung zugeordnet sind oder teilweise frei vermietet bzw. genutzt werden (Bsp. Stellplatzflächen südlich Bahnhof auf privater Brache). Entsprechend zeigt sich bei der Überlagerung des Bedarfs für Wohnen und Gewerbe (einschließlich Bahn etc.) ein meist umgekehrtes Bild. Während im Untersuchungsraum „J“ noch immer ein Stellplatzüberschuss von bis zu 50 Stellplätzen zu verzeichnen ist, können die privaten Stellplätze in den anderen Quartieren den Bedarf nicht mehr decken.

In der abschließenden Bilanzierung wurden darüber hinaus die öffentlichen Stellplätze und Parkierungsflächen berücksichtigt. Nach Einbeziehung dieser kann das hohe Defizit in einigen Untersuchungsräumen fast komplett ausgeglichen werden. Das Ergebnis der Auswertung lässt allerdings einen deutlichen Mangel der angebotenen Flächen für den ruhenden Verkehr, vor allem im zentralen Bereich zwischen Lindenstraße und Rupertusstraße erkennen.

Bei der Beurteilung der Bilanzierung ist zu berücksichtigen, dass keine Aussage über das tatsächliche Parkaufkommen getroffen werden kann. Synergien in Form von Mehrfachnutzungen, die sich z.B. aufgrund unterschiedlicher Nutzungstage und Uhrzeiten ergeben, sind nicht in der Bilanz eingegangen. Entsprechend der genannten Einschränkungen ist eine abschließende Aussage über die tatsächliche Parkrauminanspruchnahme nur bedingt möglich. Aufgrund der Höhe des Defizits ist der Bedarf und damit die Notwendigkeit zur Schaffung neuer Stellplatzangebote aber zweifelsohne nachgewiesen. Es ist sowohl die Schaffung von Langzeitstellplätzen für die Bewohner der Innenstadt als auch die Schaffung von Kurzzeitstellplätzen für die Nutzer und Besucher der öffentlichen und gewerblichen Einrichtungen erforderlich.

STÄDTEBAULICHE PROJEKTE UND BEBAUUNGSPLÄNE



Karte städtebauliche Projekte und rechtskräftige Bebauungspläne Bereich Innenstadt | M 1:5.000

STÄDTEBAULICHE PROJEKTE UND BEBAUUNGSPLÄNE

AKTUELLE PROJEKTE

Zur nachhaltigen Stadtentwicklung wurden bereits erste Baumaßnahmen und Projekte angestoßen:

1. Neubau Badylon

Der Erholungspark Badylon gilt als einer der wichtigsten Freizeiteinrichtungen der Stadt. Durch ein Hochwasser 2013 wurde die gesamte Anlage stark beschädigt und kann seitdem nicht mehr genutzt werden. Mit dem Neubau wird das Ziel verfolgt, das Badylon in seiner Funktion wieder herzustellen.

2. Barrierefreier Ausbau

Der Bahnhof Freilassing ist ein wichtiger Mobilitätsknotenpunkt im Fern- und Regionalverkehr. Um nachhaltig den Ansprüchen eines Knotenpunktes gerecht zu werden, ist geplant, den Bahnhof barrierefrei auszubauen.

3. Ausbau S-Bahn

Um den Nahverkehr zwischen dem Berchtesgadener Land und Salzburg attraktiver und leistungsfähiger zu gestalten, entstand nun ein drittes Gleis parallel zur bestehenden Strecke vom Bahnhof Freilassing bis zum gleisseitigen Anschluss auf österreichischer Seite.

4. Wohnpark Sonnenfeld & AWO-Gebäude

Die Stadt Freilassing plant die Errichtung einer modernen Wohnanlage im Sonnenfeld. Unter anderem soll hier ein Ersatz für das AWO-Seniorenzentrum an der Reichenhaller Straße entstehen.

ENTWICKLUNGSMÖGLICHKEITEN

In der Innenstadt Freilassings lassen sich einige Potenziale benennen, so zum Beispiel das neue Wohnquartier im Sonnenfeld, die Umgestaltung des Bahnhofareals und ein Neubau am Salzburger Platz.

BEBAUUNGSPLÄNE

Für den Untersuchungsbereich wurden bereits einige, durch die Aufstellung rechtsverbindlicher Bebauungspläne, bindende Rahmenbedingungen auf kommunaler Ebene festgesetzt.

Im Rahmen der Umsetzung des Masterplans Innenstadt Freilassing sind mittelfristig einige Änderungen notwendig.

-  Aktuelle Projekte
-  Entwicklungsmöglichkeit / Angedachte Projekte
-  Rechtskräftiger Bebauungsplan
-  Bebauung
-  Gewässer
-  Betrachtungsraum



BEWERTUNG

5

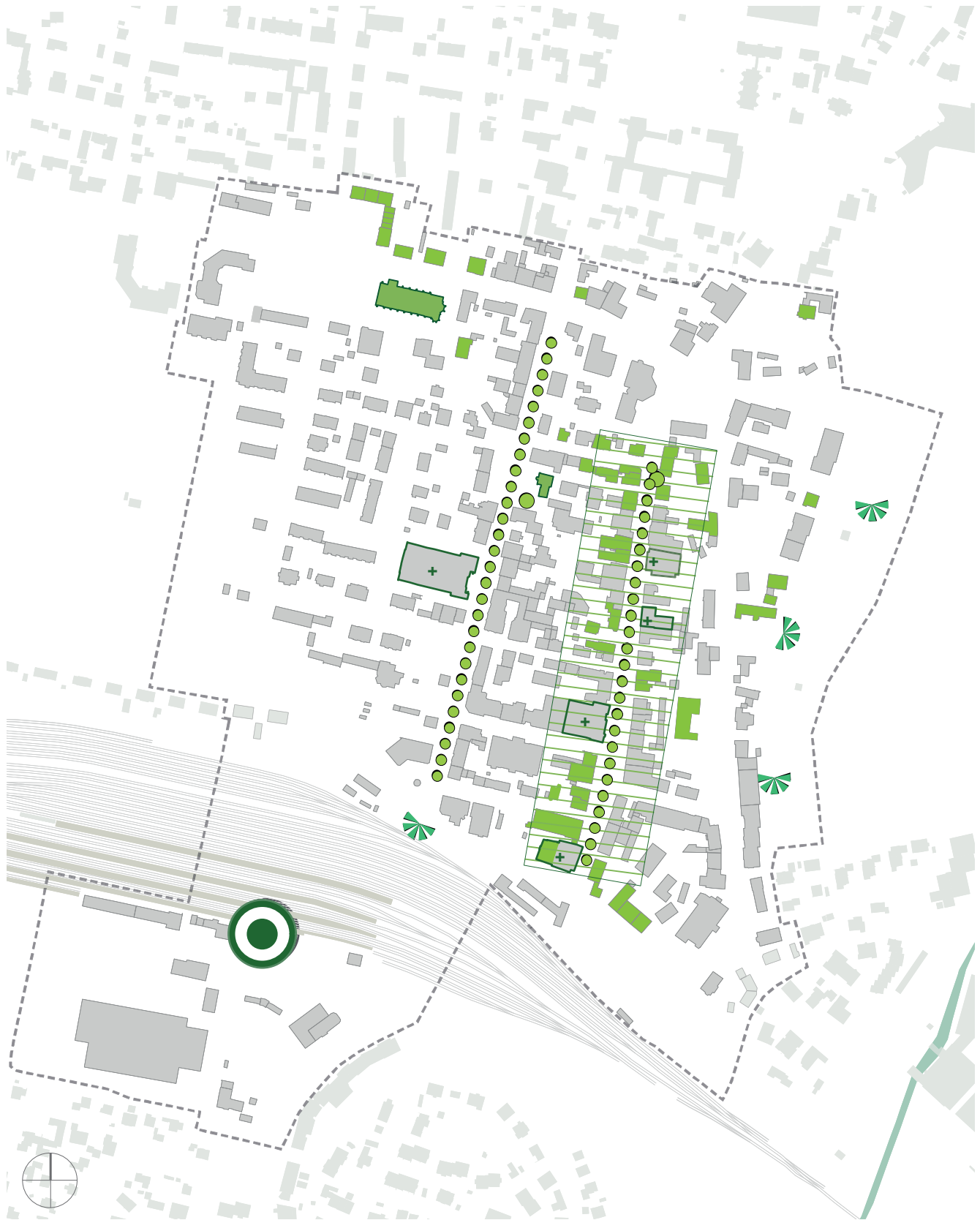


Die Stärken - Die Begabungen der Innenstadt
Die Schwächen - die Probleme der Innenstadt

BEWERTUNG

DIE STÄRKEN

Begabungen der Innenstadt



Karte - Die Begabungen der Innenstadt | M 1:5.000

BEWERTUNG

DIE STÄRKEN

Begabungen der Innenstadt



Attraktive Blickbeziehungen | Alpenkette



Städtebauliches Merkzeichen | St. Rupert

STÄDTEBAULICHE MERKZEICHEN

Die Stadt Freilassing verfügt nur über wenige Gebäude, die eine Wiedererkennbarkeit und damit auch eine besondere Identität ermöglichen. St. Rupert an der Münchner Straße zählt dazu, aber auch die alte Feuerwache am Hermann-Ober-Platz. Der alte Hof an der Ludwig-Zeller-Straße steht für die Geschichte der Stadt vor dem Betrieb der Eisenbahn, als Salzburghofen noch das Zentrum Freilassings war.

STADTBILDPRÄGENDE BEBAUUNG

Aufgrund der besonderen historischen Entwicklung ist die Dichte historischer Spuren im Stadtbild gering. Dennoch tragen eine Reihe regionaltypischer und gestalterisch authentischer Gebäude maßgeblich zum Stadtbild bei. Hierin liegt ein Potenzial für die zukünftige Entwicklung, das für die Gestaltung einer auch atmosphärisch ansprechenden Stadtmitte genutzt werden sollte.

PRÄGENDER BAUMBESTAND

Linden- und Hauptstraße beziehen ihre räumliche Qualität in erster Linie durch den umfangreichen Baumbestand. Dieser hat vor dem Hintergrund einer Randbebauung, die nur partiell durch bauliche Qualität geprägt ist eine besondere Bedeutung für das Stadtbild.

Auch in Bezug auf den sommerlichen Wärmeschutz verbessern die Bäume nachhaltig das Kleinklima, tragen somit zur Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum bei.

ATTRAKTIVE BLICKBEZIEHUNGEN

Die Hangkante östlich der Ludwig Zeller Straße bietet sensationelle Sichtbeziehungen auf die Alpenkette im Salzburger Land. Auch am südlichen Ende der Lindenstraße öffnet sich der Blick auf das Alpenpanorama, das damit zu einem Teil des Stadtbildes wird.




GESCHLOSSENE EINKAUFSLAGE HAUPTSTRASSE

Die Hauptstraße zeigt als ein innerstädtisches Zentrum der Versorgung einen guten Besatz im Einzelhandel. Zahlreiche Geschäfte sind inhabergeführt. Frequenzbringer wie das Kaufhaus K+L Ruppert oder auch der Drogeriemarkt Müller sind neben einem qualitativ hochwertigen Ladenbesatz von funktionaler Bedeutung für die Anziehungskraft der Innenstadt als Einkaufslage.

MOBILITÄTSKNOTENPUNKT BAHNHOF

Die Stadt Freilassing verdankt ihre Entstehung der Bahn. Und auch heute bietet der Bahnbetrieb insbesondere vor dem Hintergrund sich ändernder Mobilitätskonzepte Potenziale für die Stadtentwicklung.

Funktional

-  Geschlossene Einkaufslage
-  Frequenzbringer Einkaufen
-  Bahnhof als Mobilitätsknotenpunkt

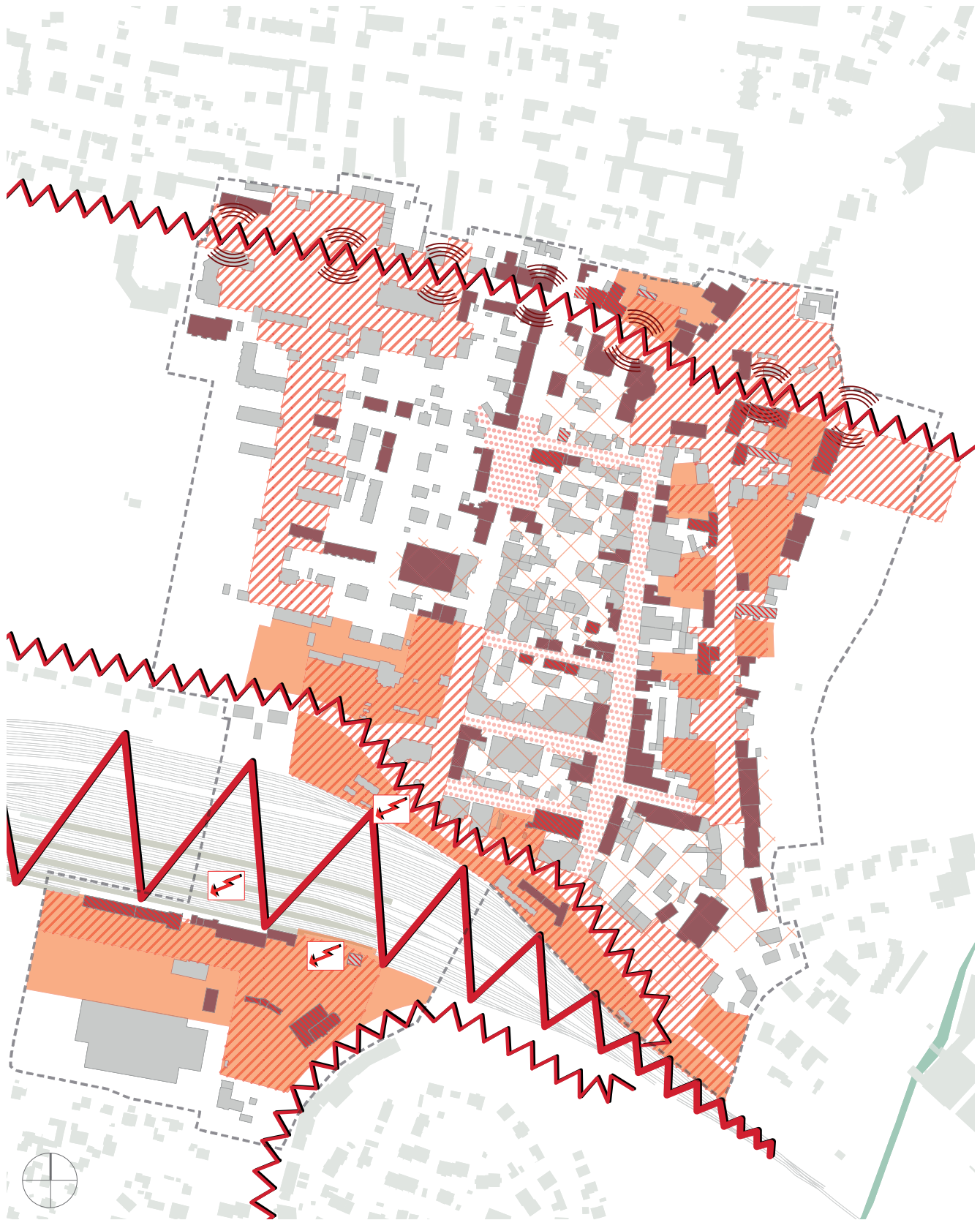
Räumlich

-  Städtebauliche Merkzeichen - Identitätsstiftend
-  Ortsbildprägende Bebauung
-  Prägender Baumbestand
-  Attraktive Blickbeziehung

DIE INNENSTADT - STÄRKEN UND SCHWÄCHEN

DIE SCHWÄCHEN

Probleme der Innenstadt



Karte - Die Probleme der Innenstadt | M 1:5.000

DIE SCHWÄCHEN Probleme der Innenstadt



Räumliche Zäsur durch Bahngleise, Bahnhof



Diffuser Bereich, Salzburger Platz

RÄUMLICHE BARRIERE / TRENNWIRKUNG

Die Innenstadt liegt nicht nur exzentrisch in einer Randlage zur Gesamtstadt, sie ist darüberhinaus auch durch räumliche und funktionale Barrieren von den Siedlungsgebieten abgetrennt. In erster Linie stellt hier der sehr breite Bahnkörper eine Zäsur von gesamtstädtischer Bedeutung dar. Er trennt die Stadt in einen Süd- und in einen Nordteil.

Die Innenstadt ist damit insbesondere für die südlichen Wohngebiete nur umwegig zu erreichen. Barrieren bilden aber auch die Ost-West-verlaufenden Hauptverkehrsstraßen. Die starke Verkehrsbelastung der Münchner Straße bewirkt eine starke Behinderung der Verbindung Innenstadt-Wohngebiete. Auch die Rupertusstraße im Süden der Innenstadt verstärkt die Zäsur.

DIFFUSE BEREICHE

sind solche Bereiche, die wenig gestalterische Ordnung aufweisen und die beim Betrachter kein eindeutiges Bild hinterlassen. Dies gilt insbesondere für den Bereich des Salzburger Platzes, der zusammen mit der Salzburger Straße einen wenig qualitätsvollen Auftakt zur Stadt darstellt.

Auch der Innenstadtzugang von Westen zeigt wenig Adressqualitäten. Räumlich diffus aufgrund fehlender

oder uneinheitlicher Raumkanten und Gestaltungsbrüche zeigen sich auch entlang Augustiner und Ludwig-Zeller-Straße.

ORTSBILDSTÖRENDE BZW. -FREMDE BEBAUUNG

Das Baugefüge der Innenstadt ist durch zahlreiche Gestaltungsmängel geprägt. Diese liegen häufig in Maßstabsbrüchen und/oder in der Fassadengestaltung. Verstärkt treten diese Mängel im östlichen Abschnitt der Münchner Straße sowie im südlichen Bereich der Hauptstraße auf und beeinträchtigen hier das Stadtbild.

GESTALTERISCHE DEFIZITE IM ÖFFENTLICHEN RAUM

Insgesamt zeigt der Zustand der öffentlichen Räume in der Innenstadt mit Ausnahme der Lindenstraße Handlungsbedarf. Auch in der Hauptstraße zeigen sich gestalterische Mängel, die allerdings weniger im Bereich des Stadtbodens als auf der Ebene der Stadtmöblierung und der Sondernutzungen zu finden sind. Der Stadtboden selbst ist in seiner grundsätzlichen Gliederung der Nutzungszonen gut gestaltet. Es bestehen jedoch in der Hauptstraße oftmals große Bruchstellen in der Fortführung dieses Prinzips. Hierbei ist eine langfristige durchgängige Gestaltung anzupfeilen.

Räumlich



Barriere / Trennwirkung



Diffuser Bereich



Ortsbild störende Bebauung /
gestalterische Defizite



Gestalterische Defizite im
öffentlichen Raum -

Funktional



Gestörte Verbindung



Lärmbelastung / Verkehr



Bereich mit hohem Versiegelungsgrad



Untergenutzte Fläche



Schlechter Gebäudezustand



Leerstand

DIE INNENSTADT - STÄRKEN UND SCHWÄCHEN

SCHWÄCHEN

Die Probleme der Innenstadt



Ortsfremde Bebauung, Salzburger Platz



Gestaltungsdefizit, Hauptstraße



Hoher Versiegelungsgrad, Lindenstraße



Ortsfremde Bebauung, Salzburger Platz



Gestörte Verbindung | Treppenaufgang
Unterführung Bahnsteig



Untergenutzte Fläche, Rupertusstraße



Gestaltungsdefizit, Hauptstraße



Gestörte Verbindung, Unterführung



Leerstand und schlechter Gebäudezustand,
Ludwig-Zeller-Straße



Gestaltungsdefizit, Hauptstraße



Verkehrsbezogene Gestaltung, Münchener Str.



EG-Leerstand, Lindenstr. / Münchener Str.

SCHWÄCHEN

Die Probleme der Innenstadt

GESTÖRTE VERBINDUNGEN

Aufgrund der starken Trennung durch die Bahnanlagen kommt den einzelnen Nord-Süd-Verbindungen eine besondere Bedeutung zu. Hierbei sind zahlreiche Defizite festzustellen. Der barrierefreie Zugang zu den Gleisen ist nicht gegeben, wird allerdings in naher Zukunft seitens der Bahn realisiert werden. Unbefriedigend ist auch die bestehende Fußgängerunterführung sowohl in Funktion als auch in ihrer Gestaltung.

LÄRMBELASTUNG VERKEHR

Als Folge der hohen Verkehrsbelastung der Münchner Straße sowie des hohen Anteils des Schwerlastverkehrs in diesem Straßenabschnitt ist der Stadtraum in diesem Bereich erheblich durch Lärm- und Schadstoffmissionen belastet. Dies gilt sowohl für die Randnutzungen in den Gebäuden als auch für den Aufenthalt im öffentlichen Raum. Der Salzburger Platz als Empfangsbereich der Stadt und räumlicher Auftakt zur Innenstadt ist davon in besonderem Maße betroffen.

BEREICHE MIT

HOHEM VERSIEGELUNGSGRAD

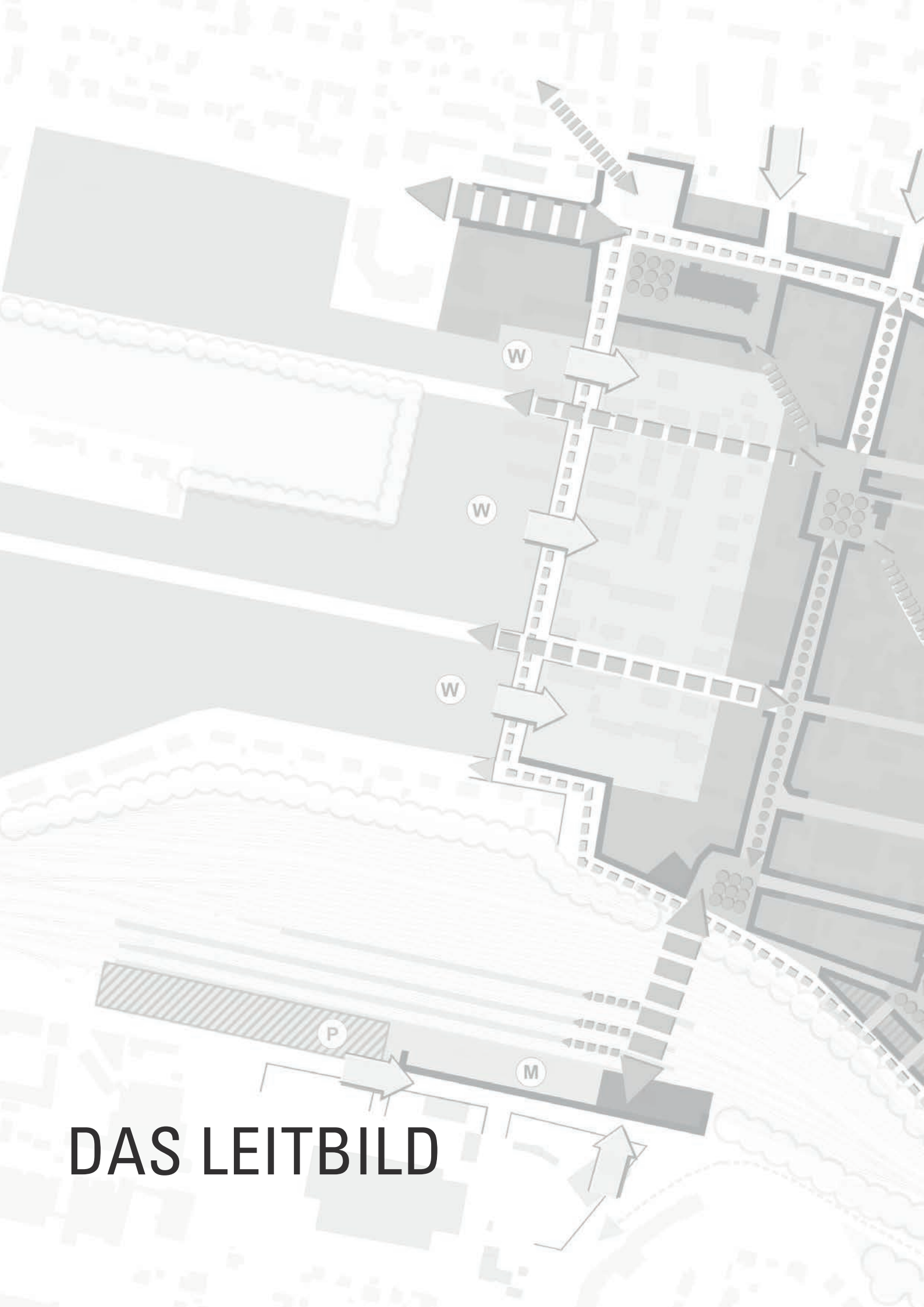
Im Bereich der Innenstadt sind die Gebiete zwischen Haupt- und Lindenstraße sowie zwischen Rupertus- und Joseph-Brendle-Straße durch ein sehr hohes Maß der Flächenversiegelung geprägt. Neben den daraus resultierenden mangelhaften Umfeldbedingungen für Wohnnutzung belasten solche Bereiche auch das innerstädtische Kleinklima insbesondere zur Zeit der sommerlichen Hitzeperioden.

UNTERGENUTZTE FLÄCHEN

zeigen sich im gesamten Bahnhofsumfeld sowie längs der Rupertusstraße und der Ludwig-Zeller-Straße. Sie treten dort als erhebliche städtebauliche Mängel in Erscheinung, beeinträchtigen allerdings aufgrund ihrer zentralen Lage auch entsprechende Entwicklungspotenziale.

GEBÄUDEZUSTAND / LEERSTAND

Gravierende Erhaltungsmängel sind punktuell feststellbar, ebenso Gebäudeleerstand.



DAS LEITBILD

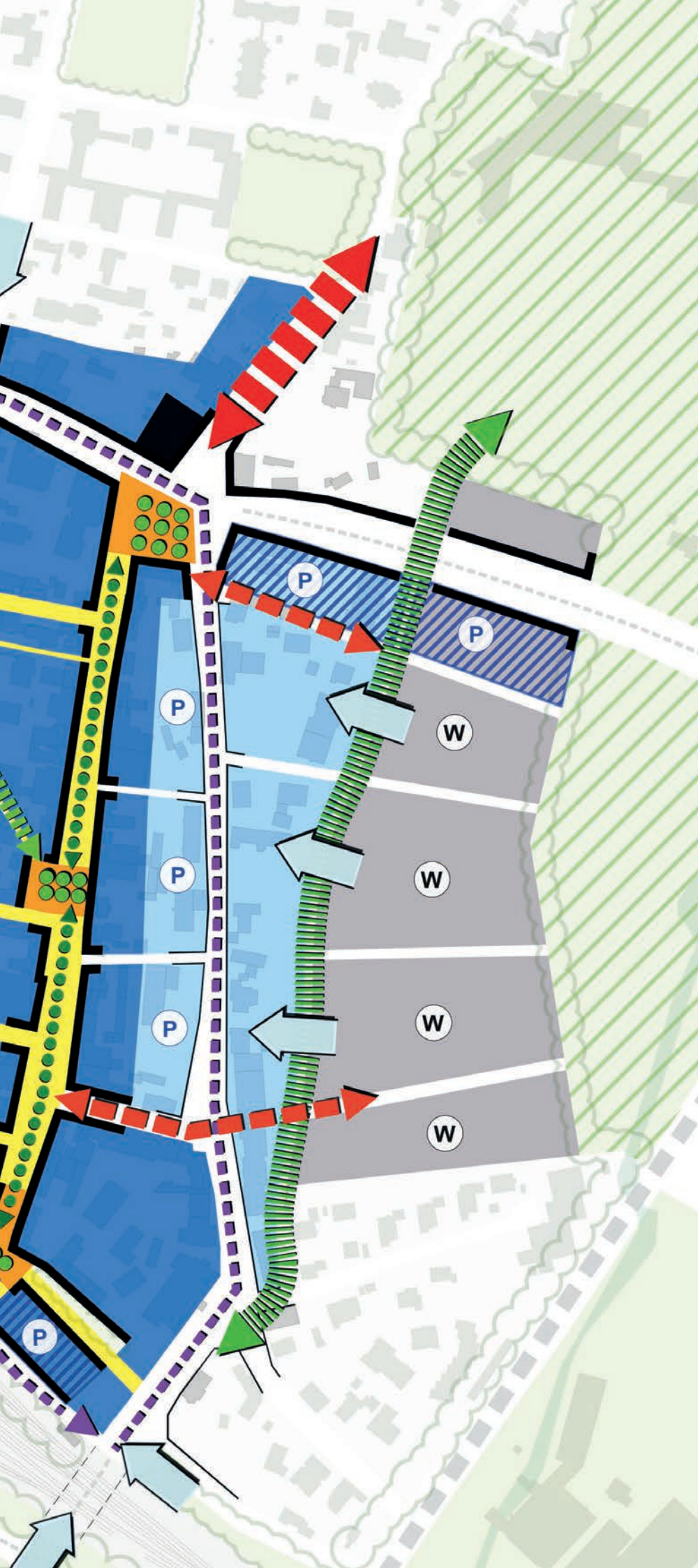
6



Räumliche und funktionale Leitziele
Handlungsgrundsätze

DAS LEITBILD

Räumliche und funktionale Leitziele



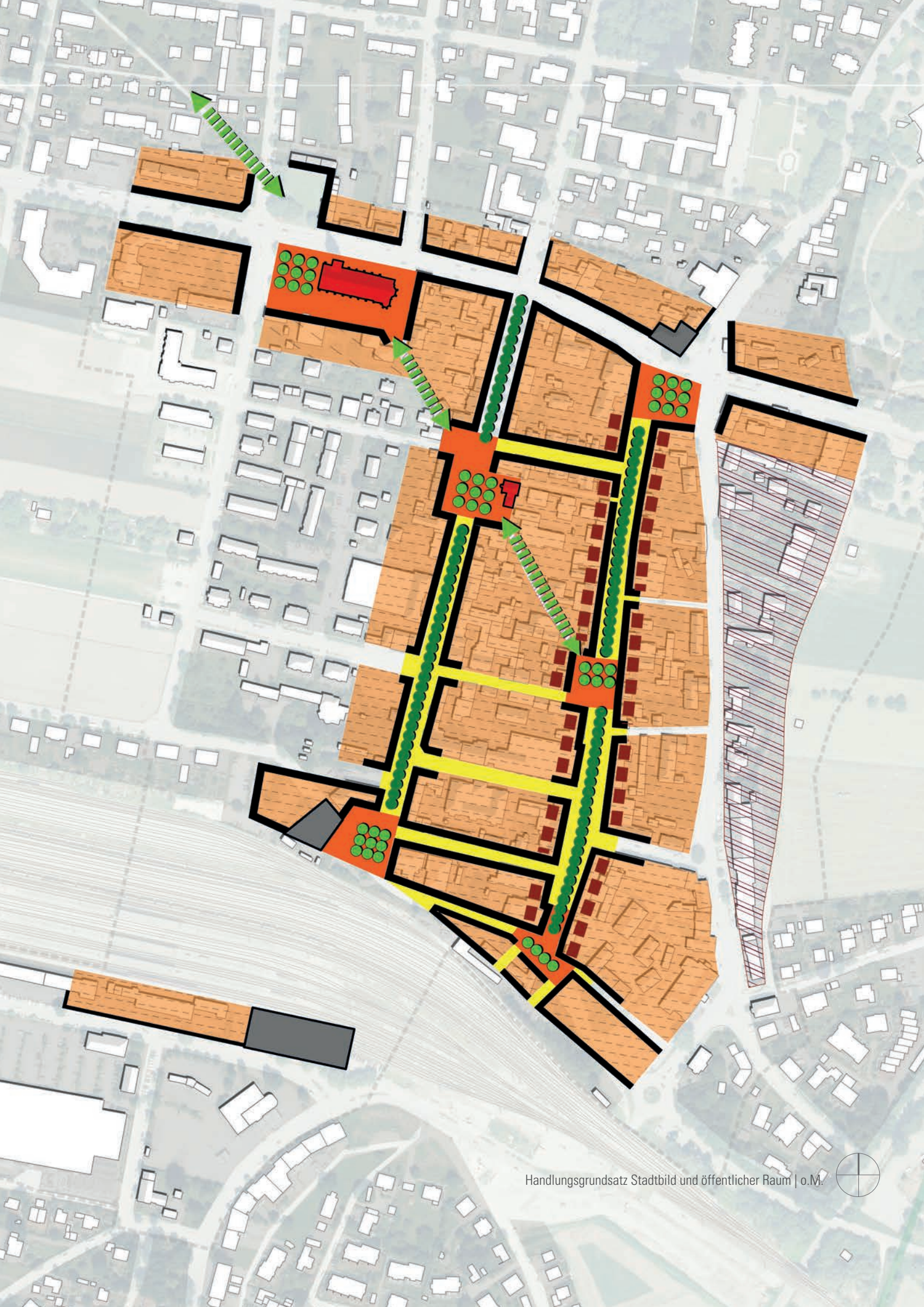
FUNKTIONAL

- Zentraler Bereich**
als räumliches und soziales Zentrum der Stadt Freilassing entwickeln -
Konzentriertes Einzelhandel- und Dienstleistungsangebot stärken -
- M **Bahnhof**
als Mobilitätsknotenpunkt ausbauen und barrierefrei gestalten.
- Randbereiche**
der Innenstadt nutzen -
Flächenpotenziale mobilisieren.
- W **Zentrale Wohnbauflächenpotenziale**
an der Innenstadt prüfen & nutzen.
- P **Parkraumpotenziale**
prüfen und mobilisieren.
- Kfz-Verkehr**
optimieren. Ring Innenstadt.
Im südlichen Bereich neuorganisieren.
- Fuß- und Radwegeanbindungen**
zur Innenstadt verbessern und ausbauen.

RÄUMLICH

- Räumliche Kanten**
im zentralen Bereich sichern und ausbilden -
Diffuse Räume ordnen.
Gefassten Stadtraum als Merkmal der räumlichen Mitte qualifizieren.
- Merkzeichen**
der Innenstadt als Orientierungs- und Identifikationspunkte sowie städtebauliche Akzente kultivieren bzw. entwickeln.
- Zentralen öffentlichen Raum**
qualifizieren - einheitlich gestalten.
- ⊗ **Öffentliche Plätze**
definieren und aufwerten -
Aufenthaltsqualität verbessern.
- Grüne Boulevards**
Charakter bewahren und kultivieren.
- Historische Diagonale**
als grüne Fuß- und Radwegvernetzung aufwerten.
- Zentrale innerstädtische Verknüpfungen**
stärken.
- Wichtige Ost-West-Verknüpfungen**
der Innenstadt stärken und gestalten.
- Verknüpfung in die Landschaft**
weiter entwickeln.
- Siedlungsrand**
begrünen.





HANDLUNGSGRUNDSÄTZE

Stadtbild und öffentlicher Raum

STADTBILD UND ÖFFENTLICHER RAUM

Die Innenstadt Freilassings wird aufgrund ihrer besonderen Entstehungsbedingungen in Bezug auf Stadtbild und öffentlichen Raum nie mit den historisch gewachsenen Nachbarorten konkurrieren können. Dennoch zeigt das räumliche Grundgefüge der Innenstadt gute Voraussetzungen, um die Aufenthaltsqualität und die Identität erheblich aufzuwerten. Die Aufwertungsstrategie baut auf einer neuen Abfolge von Straßen, Wegen und Plätzen auf. Durch die Kultivierung bestehender Plätze und die Schaffung neuer Platzbereiche soll schrittweise ein Raumgefüge entwickelt werden, das mit unterschiedlichen Raumangeboten insgesamt einen hochwertigen und erlebnisreichen Stadtraum schafft.



mündet zukünftig in einen Platzbereich als südlicher Abschluss und erhält damit ein Pendant zum Salzburger Platz als nördlicher Eingangsplatz. Langfristig besteht weiterhin die Chance, im Bereich der Einmündung zum Fürstenweg und der Jahnstraße einen zusätzlichen Ort der Verweilens innerhalb der Lauflage Hauptstraße zu schaffen. Im Gegensatz zu den städtisch gestalteten öffentlichen Räumen soll die Jahnstraße zukünftig als grüne Verbindung gestaltet werden. Damit kann auch eine historische Spur der Stadtentwicklung sichtbar gemacht werden. Neben den Maßnahmen im öffentlichen Raum ist Gestaltqualität der Randbebauung eine notwendige Forderung zur Entwicklung eines attraktiven und atmosphärisch ansprechenden Stadtbildes. Hierzu sind entsprechende Regeln zu formulieren.

Die Verlegung der Rupertstraße unmittelbar an die Bahn beeinhaltet die Chancen einerseits den heute unattraktiven Bereich im Süden zukünftig mit hochwertigen Nutzungen in zentraler Lage zu besetzen und andererseits den Brückenschlag Innenstadt-Bahnhof mit starken Brückenköpfen beidseits der Bahn herzustellen. Die städtebauliche Entwicklung dieser Flächen stellt einen der Schwerpunkte der zukünftigen Innenstadtentwicklung dar.





Bei einer energetischen Sanierung des Gebäudebestandes gilt es, basierend auf dem bereits erarbeiteten Gestaltungshandbuchs sowie dem Energienutzungsplans der Stadt Freilassing stadtbildgerechte Lösungen zu entwickeln. Zukunftsfähige Anpassungen des zentralen verdichteten Gebäudebestandes der Stadt Freilassing sollten unter Wahrung des typischen Charakters der Innenstadt als prägende identitätsstiftende Mitte der Stadt geschehen. Entsprechende Grundlagen sind dabei zu erarbeiten.

Ein weiterer Schwerpunkt ist die Aufwertung der Hauptstraße. Diese



BEBAUUNG

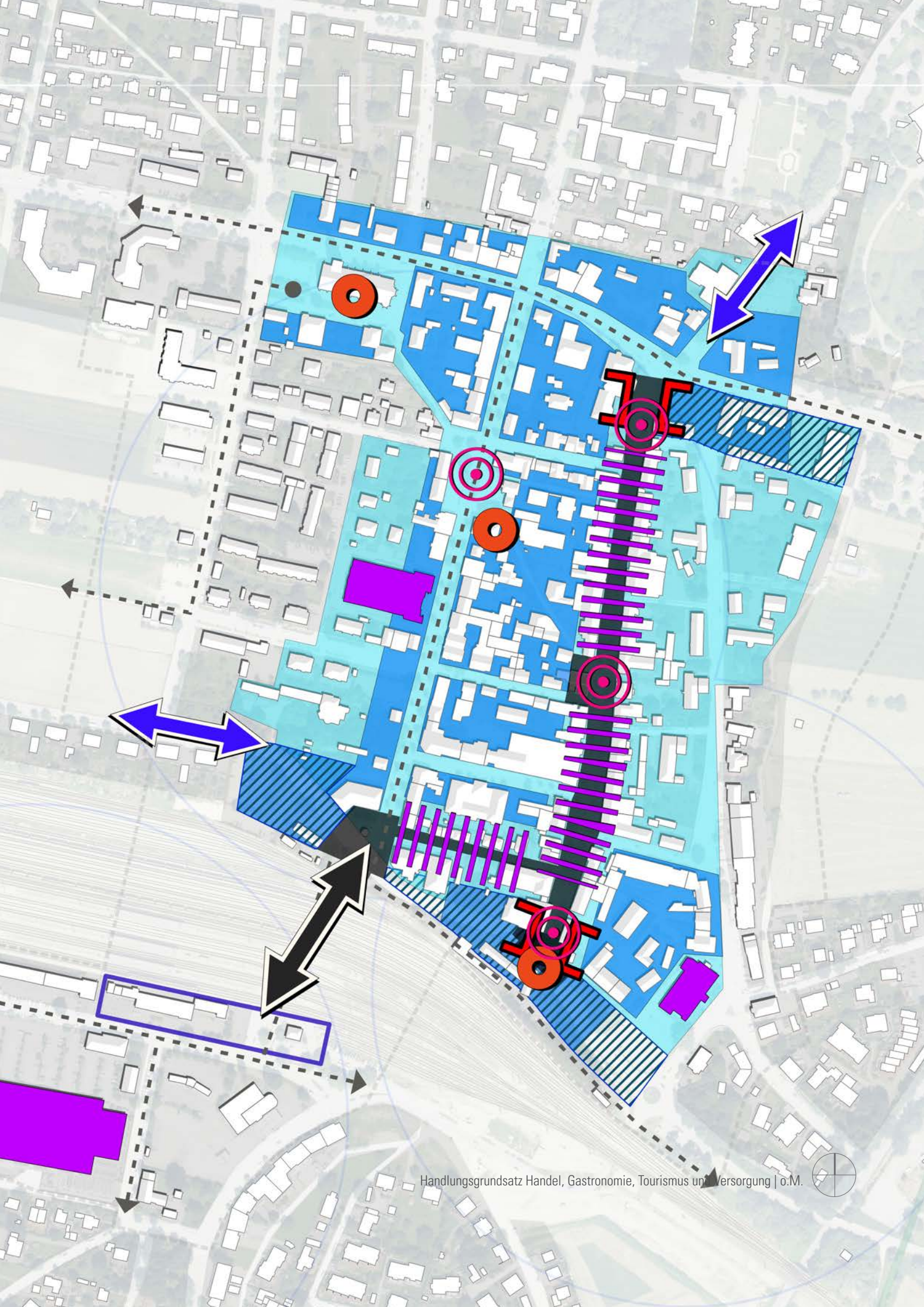
-  Raumkanten erhalten und ausbilden
-  Prägende Bebauungsstruktur der Hauptstr. sichern
-  Denkmäler in Wert setzen
-  Merkmale der Innenstadt entwickeln

FREIRAUM & AUFENTHALT

-  Öffentlichen Raum als Aufenthaltsraum kultivieren
-  Hochwertige Platzflächen schaffen
-  Historische Diagonale als „Grüne Verbindung“ stärken
-  Stadtboulevards sichern und kultivieren

ZENTRALER BEREICH & POTENZIAL

-  Verdichtungsbereich der Innenstadt sorgfältig entwickeln
-  Hangkante städtebaulich neu organisieren



HANDLUNGSGRUNDSÄTZE

Handel, Gastronomie, Tourismus und Versorgung

HANDEL, GASTRONOMIE, TOURISMUS UND VERSORGUNG

Die Stärkung der Innenstadt als zentraler Versorgungsstandort steht im Schwerpunkt des Innenstadtkonzepts. Hierzu ist, wie bereits im ISEK dargestellt, der zentrale Versorgungsbereich zu sichern. Dies bedeutet für den Entwicklungsbereich Bahnhof eine Begrenzung der Einzelhandelsflächen auf rein bahnhofsbezogene Sortimente. Darüber hinaus schlägt das Innenstadtkonzept ein Bündel weiterer Maßnahmen vor:







Darüber hinaus können die neuen Entwicklungsflächen im Übergangsbereich zur Bahn durch Einzelhandelnutzungen als Frequenzbringer, für die in der Hauptstraße keine ausreichend dimensionierten Flächen zu Verfügung stehen, besetzt werden. Hier bietet sich auch die Chance, an zentraler Stelle umfangreiche Stellplatzangebote (siehe Handlungsgrundsatz Mobilität und Verkehr) zu realisieren.

Durch eine Aufwertung der Verbindung Bahnhof - Innenstadt können die Bedingungen der Erreichbarkeit erheblich verbessert werden. Gleiches gilt auch für die Anbindung zukünftiger Wohngebiete; sei es das Sonnenfeld im Westen oder eine mögliche Wohnbauentwicklung am Leitenweg. Ziel muss es sein, das zukünftige Bewohnerpotenzial als Kunden der Innenstadt zu erschließen.





Orte der Kultur sind Bausteine zur Steigerung der Attraktivität innerstädtischer Lagen. Deshalb sollte bei der Entwicklung des südlichen Abschlusses der Hauptstraße auch die Ansiedlung einer kulturellen Nutzung, Kino oder Stadtkulturhaus, in Betracht gezogen werden in Zusammenhang mit einem gestalteten Eingangsplatz am südlichen Ende der Fußgängerunterführung. Als nördliches Pendant dazu kann in Zusammenhang mit der Entwicklung neuer bzw. Gestaltung bestehender Platzflächen der nördliche Eingangsbereich der Fußgängerzone deutlich aufgewertet werden und ein positives Bild der Stadt nach Außen vermitteln.

Für die Stärkung der Haupteinkaufslage steht neben Gestaltungsmaßnahmen die Aufwertung der Aufenthaltsqualität im Mittelpunkt. Hierzu bieten die neuen Platzbereiche gute Bedingungen.




NUTZUNGSBAUSTEINE

-  Zentralen Versorgungsbereich sichern
-  Haupteinkaufslage stärken
-  Ergänzende Handel- und Dienstleistungsstandorte stärken
-  Zentrale Nahversorgungsstandorte sichern
-  Potenziale für Frequenzbringer nutzen
-  Bahnhofsbezogenen Einzelhandel anbieten

SCHWERPUNKTBEREICHE

-  Zentralen Fußgängerbereich barrierefrei gestalten
-  Zentrale Innenstadteingänge entwickeln
-  Gastronomische Schwerpunkte entwickeln
-  Orte der Stadtkultur stärken

VERKNÜPFUNGEN

-  Erreichbarkeit der Innenstadt ausbauen: Anbindung Bahnhof
-  Anbindung Innenstadt an Freizeit- und Kulturangebote verbessern
-  Radwegenetze und Wanderwege kultivieren und ausbauen



HANDLUNGSGRUNDSÄTZE

Wohnen und Wohnumfeld

WOHNEN UND WOHNUMFELD

Die Sicherung und kontinuierliche Aufwertung des Wohnstandorts Innenstadt ist eine Querschnittsaufgabe der Innenstadtentwicklung.

Dabei wird der Bereich Münchner Straße und Hauptstraße durch Mischnutzungen geprägt, die Lagen an der Augustinerstraße hingegen zeigen fast ausschließlich Wohngebietscharakter. Hier liegen die umfangreichsten Flächenpotenziale für neues innerstädtisches Wohnen.

Auch die östlich angrenzenden Flächen zur Ludwig-Zeller-Straße beinhalten Entwicklungspotenziale, die insbesondere bei einer wohnbaulichen Entwicklung am Leitenweg an Bedeutung gewinnen werden.

Darüber hinaus sollten Defizite im unmittelbaren Innenstadtbereich durch eine Verbesserung der Verknüpfungen zum Mobilitätsknoten Bahnhof, sowie zu den angrenzenden Freizeit- und Landschaftsbereichen kompensiert werden.

Auf Grund des ermittelten Gebäudezustands und da nur punktuell gravierende Erhaltungsmängel feststellbar sind kann derzeit kein flächendeckender Handlungsbedarf hinsichtlich der baulichen Struktur ermittelt werden. Lediglich bei einzelnen Gebäuden ist ein Bedarf auch im Sinne ihrer städtebaulich prägenden Funktion angezeigt.

Neben der Entwicklung neuer Wohnbauflächen stehen als städtebauliche Maßnahmen zur Stärkung der bestehenden Wohnlagen die kontinuierliche Verbesserung des Wohnumfelds durch Verkehrsberuhigung und Begrünung an. In den Bereichen mit einem hohen Grad der Flächenversiegelung kann Dachbegrünung eine zielführende Strategie sein.

NUTZUNGEN



Zentraler Innenstadtbereich:
Mischnutzung sichern



Wohnquartiere:
Wohnbauflächenpotenziale prüfen



Zentralen Bereich verkehrlich beruhigen

VERKNÜPFUNGEN



Innerstädtische
Verknüpfungen verbessern



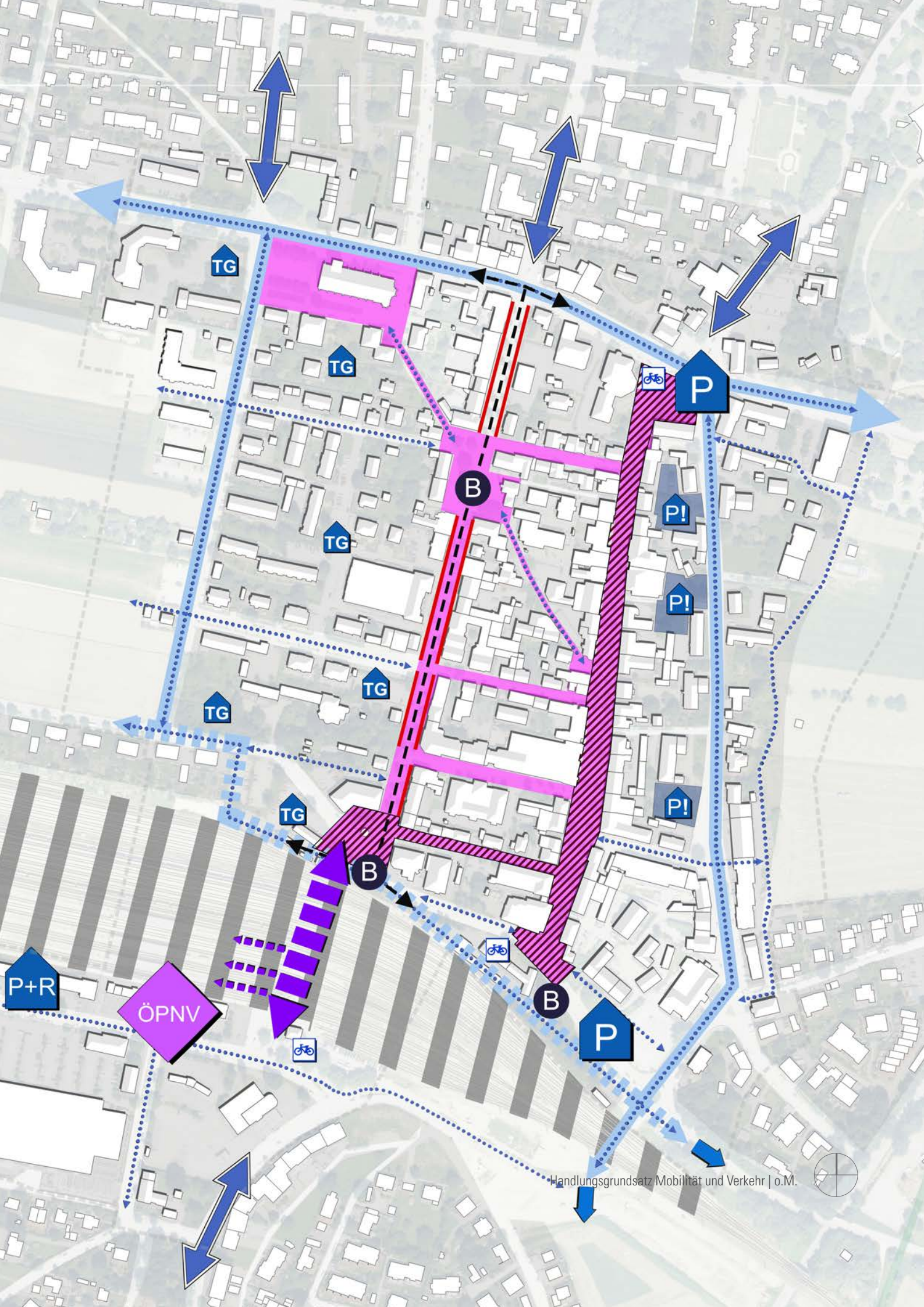
Anbindung an den Mobilitätsknotenpunkt
Bahnhof verbessern



Verbindungen in die
Landschaft entwickeln






Verbindung zum
Sport- und Freizeitangebot stärken










HANDLUNGSGRUNDSÄTZE

Mobilität und Verkehr







ZENTRALER BEREICH

-  Fußgängergerechte Innenstadt entwickeln
-  Fußgängerzone erweitern und gestalterisch aufwerten
-  Bahnunterführung und Zugang zu den Bahnsteigen barrierefrei ausbauen

ORGANISATION DES FLIESSENDEN & RUHENDEN VERKEHRS

-  Ausbau eines Ringsystems überprüfen
-  Rupertusstraße an die Bahnseite verlagern
-  Zentrale Parkstandorte für die Besucher der Innenstadt anbieten
-  Stellplatzpotenziale entwickeln
-  Straßenbegleitendes Parken in der Lindenstraße anbieten
-  Parken in TGs organisieren
-  Zentraler P+R-Stellplatz anbieten

ALTERNATIVE MOBILITÄTSARTEN

-  ÖPNV-Anbindung der Innenstadt über Lindenstraße verbessern
-  Bahnhof als Mobilitätsknotenpunkt ausbauen und verknüpfen, Bahnhof und Bahnhofsumfeld barrierefrei gestalten
-  Fuß- und Fahrradwegebeziehungen ausbauen
-  Erreichbarkeit der Innenstadt ausbauen
-  Zentrale Fahrradabstellmöglichkeiten anbieten
-  Regional bedeutsame schnelle Radwege nach Bad Reichenhall und Salzburg ausbauen, Potenzielle Anknüpfungspunkte am Rande der Innenstadt / Bahnhof gestalterisch und funktional einbinden

MOBILITÄT UND VERKEHR

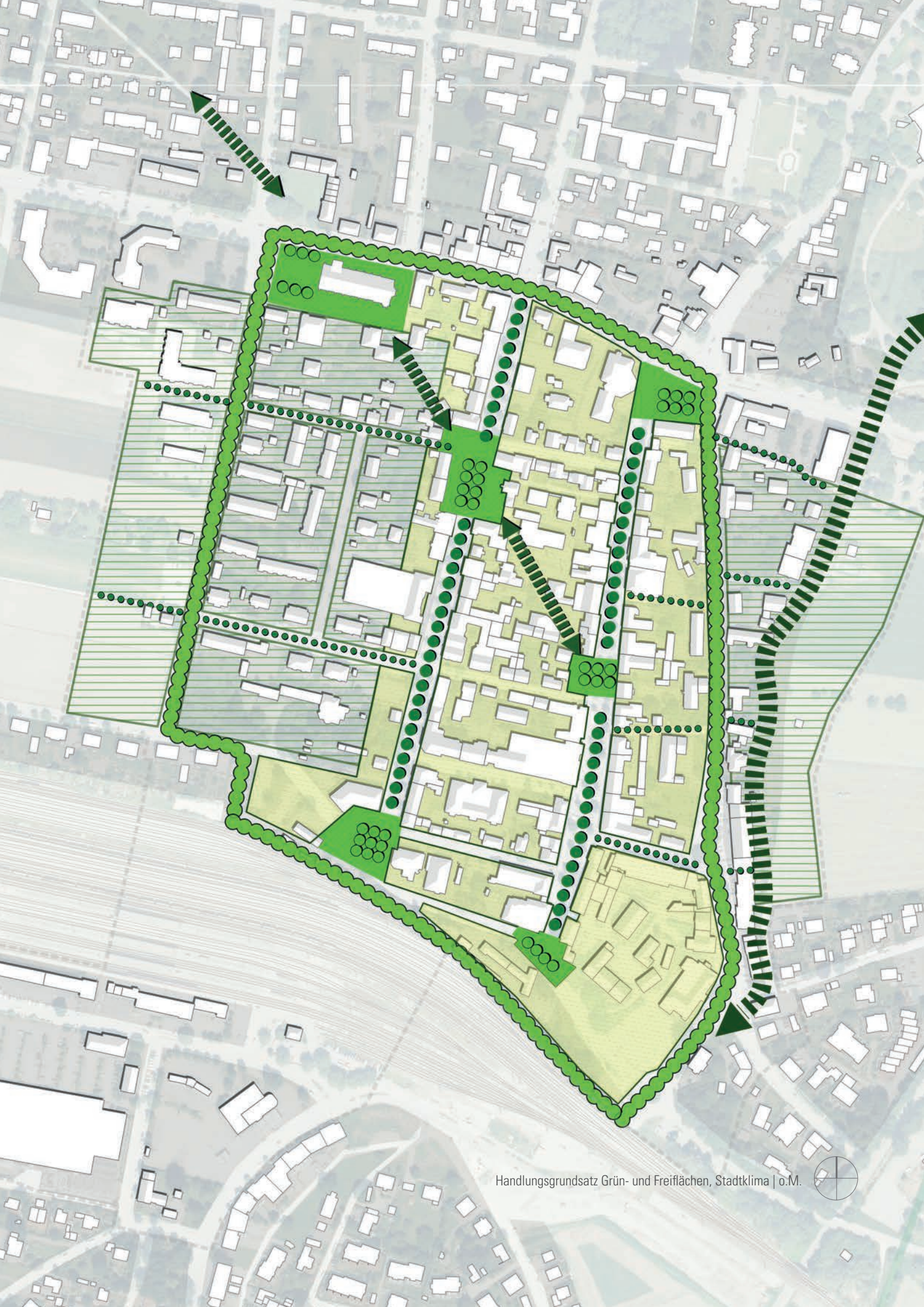
Der Masterplan Innenstadt baut auf einer veränderten Konzeption für den Verkehr auf. Im Mittelpunkt steht die Verlegung der Rupertusstraße an die Bahn und eine konsequente Führung des fließenden KFZ-Verkehrs um die Innenstadt.

Innerhalb dieses Ringsystems erfolgt die Erschließung über verkehrsberuhigte Bereiche bzw. einer Fußgängerzone. Diese könnte über die Goldschmiedgasse bis an den neuen Platz am Ende der Lindenstraße geführt werden. Hierdurch würde eine störungsfreie Fuß- und Fahrradwegverbindung vom Bahnhof bis zur Haupteinkaufslage der Hauptstraße geschaffen werden. Bei der Gestaltung der Hauptstraße sowie der Erschließung des Bahnhofs ist zukünftig auf Barrierefreiheit besonderes Gewicht zu legen. Gleiches gilt auch für den Radverkehr, dessen innerstädtisches Netz kontinuierlich auszubauen ist.

Für die Organisation des ruhenden Verkehrs sollten mittelfristig die Kopfbereiche der Hauptstraße in Betracht gezogen werden. Hierdurch würde die Einkaufslage in besonderer Weise profitieren.

Günstige Standorte hierfür ständen östlich des Salzburger Platzes innerhalb eines Bereichs mit erheblichen Neuordnungsbedarf sowie im Entwicklungsbereich Rupertusstraße zur Verfügung. Daneben könnten mittelfristig mit einer Neuordnung des Bereichs Ludwig-Zeller-Straße kleinere Stellplatzangebote unmittelbar zur Hauptstraße geschaffen werden. Das Angebot zusätzlicher park&ride-Plätze am Bahnhof stellt nicht nur eine Kompensation für die Stellplätze dar, die infolge der Trassenverlegung der Rupertusstraße wegfallen. Da erheblich größere Stellplatzangebote entstehen, wird hierdurch auch der ÖPNV am Mobilitätsknoten Bahnhof gestärkt.

Mit den potenziellen Anknüpfungspunkten der projektierten regionalbedeutsamen schnellen Radwege nach Bad Reichenhall und Salzburg kann die Bedeutung des Bahnhofes als intermodale Verknüpfung gewinnen. Hierzu sind Zentrale Fahrradabstellmöglichkeiten bereitzustellen. Um die Bedeutung des Radverkehrs in der Innenstadt zu stärken könnten dezentrale Fahrradabstellmöglichkeiten in den Kernbereichen weiter ausgebaut werden.



HANDLUNGSGRUNDSÄTZE

Grün- und Freiflächen, Stadtklima



GRÜN- UND FREIFLÄCHEN, STADTKLIMA

Grün- und Freiflächen haben nicht nur stadtklimatische Bedeutung, sie tragen auch erheblich zum Aufenthaltswert des öffentlichen Raumes bei und sind darüber hinaus von stadtgestalterischer Relevanz.




Der Masterplan Innenstadt zeigt hierzu unterschiedliche Maßnahmenbereiche. Langfristig wäre ein grüner Straßenring, der die Spur der innerstädtischen Haupterschließung markiert, ein wünschenswertes Ziel. Begrünung von Rupertusstraße, Ludwig-Zeller-Straße und Augustiner Straße wären hier erste Bausteine. Auch eine Begrünung der Münchner Straße wäre möglich. Hier könnten, da diese Straße erst vor kurzem fertiggestellt wurde, allenfalls Pflanzkübel zum Einsatz kommen.

Mit der Um- und Neugestaltung der Plätze sollte eine umfassende Begrünung einhergehen. Damit ließen sich grüne Inseln in der Innenstadt schaffen. Die Linden- und die Hauptstraße verfügen über ein attraktives Stadtgrün. Dieses ist zu pflegen und im Bestand und damit der Charakter eines grünen Boulevards zu sichern. In der Hauptstraße sollte allerdings die Möglichkeit eines Baumrückschnitts geprüft werden.




POTENZIALE IM PRIVATEN BEREICH

-  Zentraler Innenstadtbereich: Versiegelung reduzieren bzw. Kompensationsmaßnahmen forcieren (bspw. Dachbegrünung)
-  Aufgelockerte grüne Wohnquartiere sichern und weiterentwickeln

ÖFFENTLICHER RAUM

-  Platzbereiche entwickeln, Grünanteil ausbauen
-  Grüne Boulevards sichern und ausbauen
-  Historische Diagonale als „Grüne Verbindung“ stärken

ANBINDUNG & VERNETZUNG

-  Verknüpfung in die Landschaft gestalterisch herausarbeiten
-  Leitenweg als Panoramaweg ausbauen
-  Kfz-Erschließung: „Grünen Ring“ um die Innenstadt entwickeln



DER RAHMENPLAN



7

Überblick

Die Bahnhofsspange | 1

Neue Plätze - Hauptstraße | 2

Historische Diagonale | 3

Verknüpfung - Anbindung | 4

Neues Wohnen | 5

Ortsbild und Baukultur | 6

DER RAHMENPLAN ÜBERBLICK

Der Rahmenplan zeigt das gewünschte zukünftige Raumgefüge der Innenstadt mit einer differenzierten Abfolge von Straßen, Wegen und Plätzen und identifiziert Schwerpunktbereiche der Innenstadtentwicklung. Hierbei sind die Projekte der räumlichen Schwerpunktbereiche 1 bis 5 im Plan verortet. Nachfolgend sind diese, sowie das thematische Handlungsfeld 6 als flankierender Baustein kurz erläutert.

1 | Die Bahnhofsspanne

als Projekt zur Verklammerung von Bahnhof und Innenstadt sowie der Stadtbereiche Nord und Süd.

2 | Neue Plätze - Hauptstraße

Hierunter versammeln sich unterschiedliche Maßnahmen und Teilprojekte, die die Aufwertung der Attraktivität des zentralen öffentlichen Raumes zum Ziel haben.

3 | Die Historische Diagonale

belebt eine alte Wegeverbindung und verknüpft Rathaus/Rupertuskirche sowie das Wohngebiet Mitterfeld mit der Innenstadt.

4 | Verknüpfungen - Anbindung

bündelt die wichtigen räumlichen Teilprojekte zur Verbesserung der Vernetzung der Innenstadt mit der Umgebung.

5 | Neues Wohnen

Hier werden die räumlichen Potenziale für neue innerstädtische Wohnangebote dargestellt.

6 | Ortsbild und Baukultur

Hierbei werden thematische Projektbausteine zur Sicherung und Aufwertung der Innenstadt vorgeschlagen.



DER RAHMENPLAN ÜBERBLICK

RÄUMLICHE SCHWERPUNKTBEREICHE
UND IHRE PROJEKTE

1 DIE BAHNHOFSSPANGE

- 1.1 Bahnhof
- 1.2 „Lindenplatz“
- 1.3 Rupertusstraße Ost

2 NEUE PLÄTZE - HAUPTSTRASSE

- 2.1 Salzburger Platz
- 2.2 „Goldschmied-Platz“
- 2.3 „Jahn-Platz“
- 2.4 Hauptstraße und Gassen

3 HISTORISCHE DIAGONALE

- 3.1 Hermann-Ober-Platz
- 3.2 Kirchplatz
- 3.3 Jahnstraße / Diagonale

4 VERKNÜPFUNG - ANBINDUNG

- 4.1 Zentrale Ost-West Verknüpfungen
- 4.2 Zentrale Nord-Süd Verknüpfungen

5 NEUES WOHNEN

- 5.1 Neues Wohnen an der Ludwig-Zeller-Str.
- 5.2 Neues Wohnen am Leitenweg
- 5.3 Wohnquartier am Fürstenweg
- 5.4 Wohnen am Sonnenfeld

THEMATISCHER SCHWERPUNKTBEREICH
UND SEINE PROJEKTE

6 ORTSBILD UND BAUKULTUR

- 6.1 Gestaltungsoffensive Innenstadt

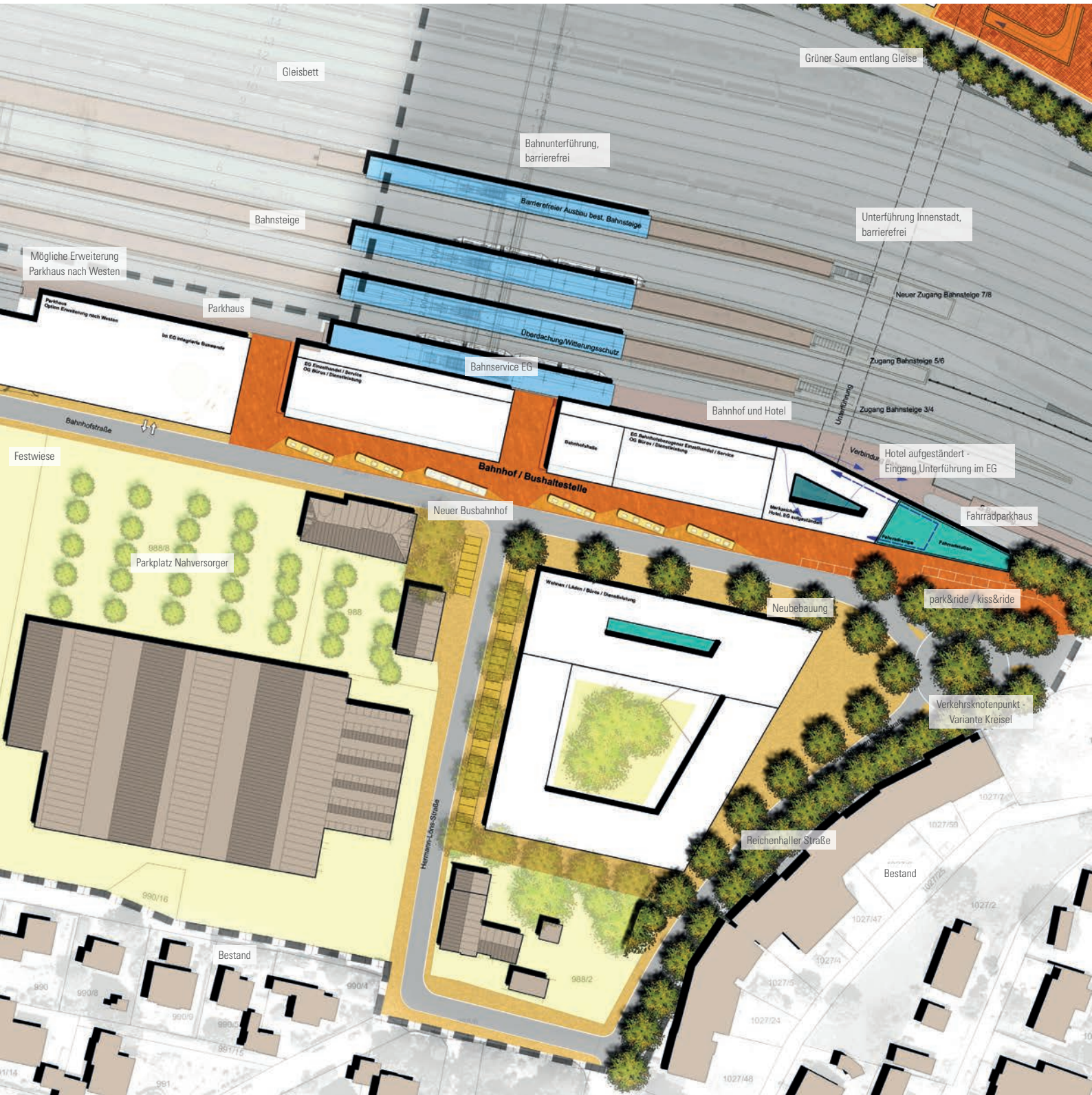
Die Testskizzen und Visualisierungen der einzelnen Projekte zeigen eine beispielhafte Entwicklung bzw. Umgestaltung der Bereiche. Dies dient der Illustration der Potenziale und greift keinesfalls einem Entwurf vor.

Der Rahmenplan für die Innenstadt -
Strukturkonzeptskizze | o.M.



DER RAHMENPLAN

1.1 | PROJEKT BAHNHOF



Auszug Rahmenplan - Testskizze Bahnhof | o.M.

DER RAHMENPLAN

DIE BAHNHOFSSPANGE | 1

1.1 PROJEKT BAHNHOF

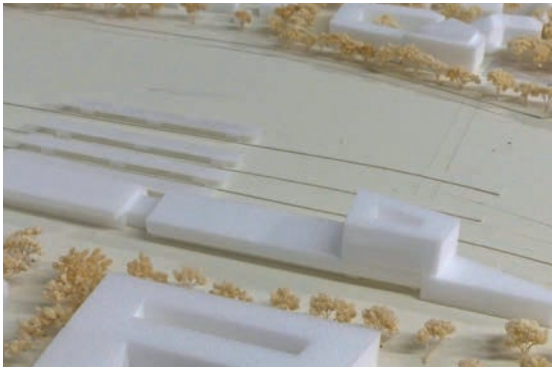
Das Konzept für den Umbau des Bahnhofsbereichs verfolgt unterschiedliche Ziele: Einerseits soll mit einer besseren Erreichbarkeit die Verbindung zwischen Stadt und Bahnhof aufgewertet werden, andererseits kann mit einer Neuordnung der Funktionen der Bahnhof als Mobilitätsknoten gestärkt werden. Folgende Nutzungsbausteine beinhaltet das neue Bahnhofsquartier:

- Das Neue Bahnhofsgebäude, das sich als ein Baustein neben Dienstleistungs- und Einzelhandelnutzungen zukünftig in eine neue bauliche Kante zur Bahn einbindet.
- Ein Hotel, das die Erschließungsqualität sowie die Nähe zu Salzburg nutzt und als städtebauliche Landmarke den Standort Bahnhof räumlich markiert und gleichzeitig eine visuelle Verbindung zur nördlichen Innenstadtseite herstellt.
- Ein Parkhaus, das sowohl für die neuen baulichen Nutzungen Stellplätze anbietet und ebenfalls unmittelbar zum Bahnhof park&ride-Plätze bereitstellt.
- Ein Büro-, Dienstleistungs- und Wohngebäude flankiert den neuen Bahnhofriegel im Süden und schafft ein städtisches Gegenüber.

Die Erschließung erfolgt wie bisher über die Bahnhofstraße. Eine Anbindung

mittels Kreisel an die Reichenhallerstraße steht als Option offen. Ebenso wird die bestehende Unterführung genutzt, die Zugänge an beiden Seiten aber erheblich aufgewertet. Hier befindet sich auch ein Fahrradparkhaus, das in seiner Kapazität dem gesteigerten Bedarf auch in Zukunft Rechnung tragen kann. Bus und Taxi, sowie kiss&ride-Stellplätze werden linear zur Neuen Baukante und der Bahnhofstraße angeordnet. Zum Wenden der Busse kann ein Bereich unter dem Parkhaus genutzt werden.

Mit den Maßnahmen des Konzeptes kann sichergestellt werden, dass der Bahnhof seiner wachsenden Bedeutung als zentrale intermodale Verknüpfung in Zukunft gerecht werden kann. Dies stellt Weichen für eine Einrichtung des Bahnhofs als attraktive Mobilitätsstation und ermöglicht die Schaffung eines attraktiven Stadteingangs. Bei dem Projekt sind die deutsche Bahn als Eigentümerin der Flächen und das Eisenbahnbundesamt einzubinden. Im Rahmen der ersten und vorliegenden Planung des Projektes wurden bereits die DB Station und Service und die DB Netz AG eingebunden. In einer weiteren Planung und Realisierung sind außerdem die DB Immobilien als zuständige und koordinierende Stelle sowie das Eisenbahnbundesamt zwingend miteinzubinden. Ohne ihre Mitwirkungsbereitschaft bzw. ihre rechtliche Umsetzung ist das Projekt nicht realisierbar.



Beispielhafte räumliche Darstellung



Perspektive Neuer Bahnhof, Auszug Machbarkeitsstudie



Beispiel Fahrradparkhaus mit Rampe



Beispiel Fahrradparkhaus mit Rampe

DER RAHMENPLAN

1.2 | PROJEKT „LINDENPLATZ“



Auszug Rahmenplan - Testskizze Lindenplatz | o.M.

1.2 PROJEKT „LINDENPLATZ“

Der neue Lindenplatz ist das Pendant zum Bahnhof auf der innerstädtischen Seite. Durch die bahnseitige Verlegung der Rupertusstraße entstehen hier völlig neue Chancen der Verknüpfung von Bahnhof und Innenstadt. Ein neuer Platzbereich, der unmittelbar an die bestehende Fußgängerunterführung anschließt bildet als attraktiver Stadtraum einen neuen Trittstein in die Innenstadt.

Mit der Aufwertung der Goldschmiedgasse kann eine störungsfreie Fuß- und Fahrradverbindung zum Bahnhof geschaffen werden. Räumlich gefasst wird der neue Lindenplatz durch eine mögliche Neubebauung mit Wohnen und Dienstleistung. Diese setzen die Flucht der bestehenden Bebauung fort.

Damit entsteht Raum für neue Nutzungen. Vorzugsweise sollten neben dem Wohnen, das zur lärmabgewandten Seite gut angeordnet sein kann, solche Nutzungen platziert werden, die die Zentralität der Innenstadt stärken.

Vorstellbar wäre an dieser Stelle z.B. ein Ärztehaus, das von der hohen Standortqualität zwischen Bahnhof und Innenstadt profitieren könnte und seinerseits einen Beitrag zur Steigerung der Besucherfrequenz in der Innenstadt leisten würde. Ein Lebensmittelversorger im Erdgeschoss käme dem benachbarten Wohnen zu Gute.

Bei der Platzgestaltung soll unter anderem auch gewährleistet werden, dass ein barrierefreier bzw. barrierearmer Zugang zur Fußgängerunterführung für alle Generationen angeboten werden kann.

Der Lindenplatz soll außerdem in seiner Gestaltung der Funktion als Radwegeknotenpunkt und wichtigste Nord-Süd-Verbindung Rechnung tragen. Mit der Aufwertung der Goldschmiedgasse kann dann eine weitergeführte störungsfreie Fuß- und Fahrradverbindung geschaffen werden.



Beispielhafte räumliche Darstellung - Modell



Perspektive Neuer Bahnhof, Auszug Machbarkeitsstudie

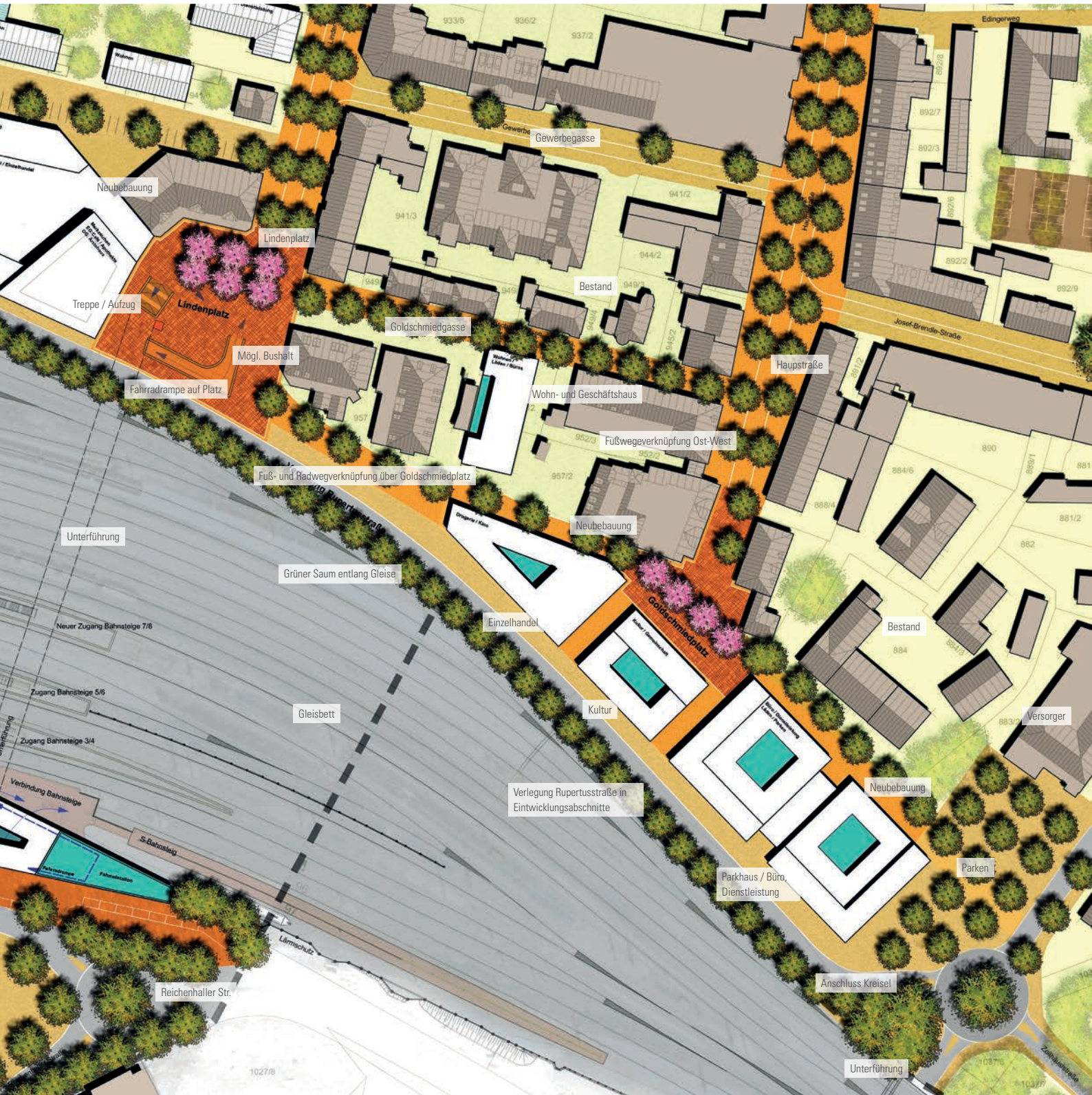


Bestandssituation, Kreuzung Lindenstr.



Bestandssituation, Parken im Südwesten

1.3 | PROJEKT RUPERTUSSTRASSE OST



Auszug Rahmenplan - Testskizze Rupertusstraße Ost | o.M.

1.3 PROJEKT RUPERTUSSTRASSE OST

Der östliche Bereich an der Rupertusstraße steht in dem Moment zur Verfügung, in dem die bestehende Bahnbetriebsnutzung den Standort aufgibt. Für die Haupteinkaufslage der Stadt entsteht dann eine große Chance, den südlichen Abschluss der Hauptstraße attraktiv zu gestalten.

Als südlicher Auftakt in die Einkaufslage könnte an verkehrstechnisch geeigneter Stelle ein großes Parkhaus für Innenstadtbesucher realisiert werden. Mit komplementären Büro- und Dienstleistungsflächen könnte das Volumen in den städtebaulichen Kontext eingebunden werden.

Des Weiteren böte sich die Möglichkeit Handelsflächen zu platzieren, für die in der innerstädtischen Lage aufgrund der Flächenanforderung kein angemessenes Angebot besteht. Größe und Zuschnitt der Entwicklungsfläche würde auch die Entwicklung kultureller Nutzungen in Form eines Stadtkulturhauses oder eines Kinos ermöglichen.

Unter Berücksichtigung der projektierten schnellen Radwege nach Bad Reichenhall und Salzburg weist diese Lage auch hinsichtlich des NMIV erhebliche Vorteile auf. Entsprechend ist die Gestaltung des öffentlichen

Bereiches, wie unter anderem dem Goldschmiedplatz, auf die Bedürfnisse des Radverkehrs abzustellen.

Der neue Goldschmiedplatz als räumlicher Abschluss würde von diesen Nutzungen profitieren. Damit wäre ein Beitrag für die Belebung der Innenstadt nach Ladenschluss geleistet. Der Platz ist u.a. in seinen Ausmaßen als auch der möglichen Ausdehnung in die Hauptstraße hinein abhängig von der zukünftigen Bebauung. Daher ist das Projekt Goldschmiedplatz in Kombination mit dem Projekt Rupertusstraße Ost zu betrachten.

Bei dem Projekt sind die Deutsche Bahn als Eigentümerin der Flächen und das Eisenbahnbundesamt einzubinden. Im Rahmen der ersten und vorliegenden Planung des Projektes wurden bereits die DB Station und Service und die DB Netz AG eingebunden. In einer weiteren Planung und Realisierung sind außerdem die DB Immobilien als zuständige und koordinierende Stelle sowie das Eisenbahnbundesamt zwingend miteinzubinden. Ohne ihre Mitwirkungsbereitschaft bzw. ihre rechtliche Umsetzung ist das Projekt nicht realisierbar.



Beispielhafte räumliche Darstellung - Modell



Variante Struktur, o.M.



Bestandssituation, Eingang Hauptstraße



Bestandssituation, Bahnmeisterei

DER RAHMENPLAN

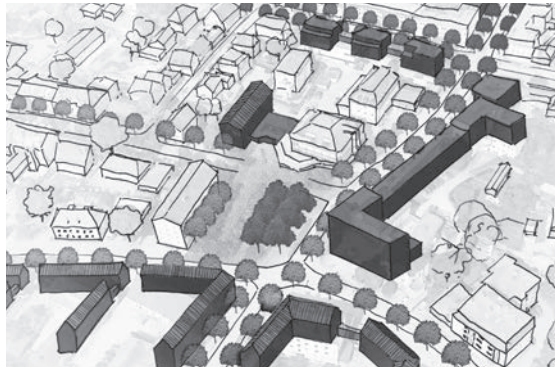
NEUE PLÄTZE - HAUPTSTRASSE | 2

2.1 PROJEKT SALZBURGER PLATZ

Der Salzburger Platz ist das Tor zur Innenstadt. Dementsprechend hoch sind die Anforderungen an die Qualität des Stadtraums. Die zukünftige Aufwertung des Stadtraums kann sich deshalb nicht auf die Gestaltung der Platzflächen beschränken, sondern muss auch die Qualität der räumlichen Fassung des Platzes mitbetrachten.

Mit den Planungen der V+R Bank und der Sparkasse verbinden sich große Chancen, den Platzbereich nachhaltig ein neues Gesicht zu geben. Dabei ist es von großem öffentlichen Interesse, dass seitens der Stadt Qualität eingefordert wird. Hierzu haben sich wettbewerbliche Verfahren als sehr hilfreich herausgestellt. So wäre es zu begrüßen, wenn für die bauliche Entwicklung des Salzburger Platzes die einzelnen Bauvorhaben durch vorrangigere Wettbewerbe qualifiziert würden.

Dies gilt auch für die östliche Platzkante. Mit einer Neubebauung könnten Platz und Städteingang erheblich aufgewertet und in diesem Zusammenhang auch Stellplätze für Innenstadtbesucher am nördlichen Innenstadteingang geschaffen werden.



Beispielhafte räumliche Darstellung - Skizze



Variante Struktur Salzburger Platz, o.M.



Variante, Fortführung Neubebauung Münchener Str., o.M.



Bestandssituation, Blick Richtung Laufener Str.

DER RAHMENPLAN

2.2 | PROJEKT „GOLDSCHMIED-PLATZ“



Auszug Rahmenplan - Testskizze „Goldschmied-Platz“ | o.M.

DER RAHMENPLAN

NEUE PLÄTZE - HAUPTSTRASSE | 2

2.2 PROJEKT „GOLDSCHMIED-PLATZ“

Der Goldschmiedplatz bildet den neuen südlichen Abschluss der Hauptstraße. Er beinhaltet im Zusammenhang mit kulturellen Nutzungen die Chance zu einem attraktiven Aufenthaltsbereich, gerade auch außerhalb der Ladenöffnungszeiten im Stadtzentrum zu werden und damit zu einem belebten öffentlichen Raum in Freilassung zu werden.



Perspektive Neuer Platz, Auszug Machbarkeitsstudie



Bestandssituation, Eingang Hauptstraße



Bestandssituation, Außengastronomie



Bestandssituation, Hauptstraße Anschluss

DER RAHMENPLAN

2.3 | PROJEKT „JAHN-PLATZ“



Auszug Rahmenplan - Testskizze „Jahn-Platz“ | o.M.

DER RAHMENPLAN

NEUE PLÄTZE - HAUPTSTRASSE | 2

2.3 PROJEKT „JAHN-PLATZ“

Der Jahn-Platz markiert die Mitte der Hauptstraße mit einem neuen Aufenthaltsbereich und gliedert damit den linearen Bewegungsraum in zwei Abschnitte. Gleichzeitig schließt an den Jahnplatz die historische Diagonale der Jahnstraße an. Damit bildet der Platz auch einen wichtigen Trittstein zu Kirche und Rathaus und weiter in das Wohngebiet Mitterfeld.

Die Gestaltung des Jahnplatzes ist ohne Mitwirkung der privaten Eigentümer nicht zu realisieren. Deshalb sollte die Machbarkeit in einer gesonderten Feinuntersuchung begutachtet werden.



Beispielhafte räumliche Darstellung - Skizze



Bestandssituation, Blick Richtung Diagonale



Bestandssituation, Blick Richtung Hauptstraße Nord



Bestandssituation, Blick auf östliche Bebauungskante

DER RAHMENPLAN

2.4 | PROJEKT HAUPTSTRASSE UND GASSEN



Auszug Rahmenplan - Testskizze Hauptstraße und Gassen | o.M.

2.4 PROJEKT HAUPTSTRASSE UND GASSEN

Die Hauptstraße ist der zentrale öffentliche Raum in der Innenstadt. Ihre Umgestaltung zu einer Fußgängerzone in den 80-iger Jahren orientierte sich an der Gliederung des ursprünglichen Verkehrsraums. Diese lineare Gliederung hat sich insofern bewährt, als heute die Funktionen Fußgängerverkehr, Aufenthalt aber auch Fahrradverkehr gut im öffentlichen Raum organisiert werden können.

Die gestalterische Grundstruktur der Hauptstraße ist deshalb auch für zukünftige Anforderungen durchaus leistungsfähig und bedarf deshalb keiner grundlegenden Veränderung.

Allerdings zeigt die Gestaltung des Stadtbodens im Verlauf der Hauptstraße von Nord nach Süd unterschiedliche Gestaltungsmuster. Ziel sollte es deshalb sein, ein einheitliches Gestaltungsbild im gesamten Straßenverlauf der Hauptstraße zu erreichen. Hierzu sind, wie das beiliegende Gestaltungshandbuch zeigt, insbesondere im südlichen Abschnitt Umbaumaßnahmen erforderlich. Ein weiteres Handlungsfeld ist die Pflege des Stadtgrüns und das Zurückschneiden der Bäume. Die Nebengassen als direkte Verknüpfungen zur Lindenstraße sind grundsätzlich gestalterisch zu integrieren.



Bestandssituation Hauptstraße Nord



Bestandssituation Hauptstraße Süd



Bestandssituation Gewerbegasse



Bestandssituation Hauptstraße Süd

DER RAHMENPLAN

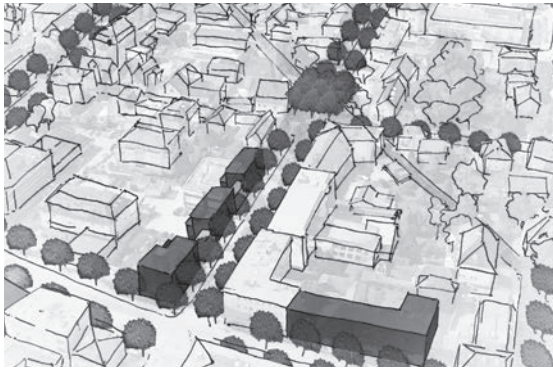
3.1 | PROJEKT HERMANN-OBER-PLATZ



Auszug Rahmenplan - Testskizze Hermann-Ober-Platz | o.M.

3.1 PROJEKT HERMANN-OBER-PLATZ

Mit der historischen Feuerwache verfügt der Bereich am Hermann-Ober-Platz über etwas, das die Stadt Freilassing nur an sehr wenigen Stellen kennzeichnet: identitätsstiftende Gebäude. Damit steht ein Potenzial zur Verfügung hier einen Platz von ganz besonderer Bedeutung für die Bürger Freilassings zu gestalten. Erforderlich ist aber auch hier die Mitwirkungsbereitschaft der privaten Eigentümer. Auch diese sollte in einer vorbereitenden Feinuntersuchung ermittelt und gefördert werden.



Beispielhafte räumliche Darstellung - Skizze



Bestandssituation, Altes Feuerwehrrhaus



Bestandssituation, Einzelhandel westlich



Bestandssituation, Angerartige Aufweitung

DER RAHMENPLAN

HISTORISCHE DIAGONALE | 3

3.2 PROJEKT KIRCHPLATZ

Der Platz an der Kirche St.Rupert stellt heute eine große Freifläche mit wenig Gestaltqualität dar. Fehlende Platzkanten bewirken hier einen diffusen Raum.

Durch die Schließung der Raumkante zur Augustiner Straße und zur Münchner Straße könnte die räumliche Situation erheblich verbessert werden: Der Platz erhielte eine westliche Fassung und mit einer räumlichen Fassung der Münchner Straße auch der Zugang zur Innenstadt eine deutliche Markierung.



Beispielhafte räumliche Darstellung - Skizze



Bestandssituation, Martin-Oberndorfer-Str. / Diagonale



Bestandssituation, Martin-Oberndorfer-Str.



Bestandssituation, Martin-Oberndorfer-/ Augustinerstr.

3.3 | PROJEKT JAHNSTRASSE / DIAGONALE



Auszug Rahmenplan - Testskizze Diagonale | o.M.

DER RAHMENPLAN

HISTORISCHE DIAGONALE | 3

3.3 PROJEKT JAHNSTRASSE / DIAGONALE

Die Jahnstraße ist die zentrale Fuß- und Fahrradwegverbindung zwischen der Innenstadt und Mitterfeld.

Die Funktion gilt es zukünftig zu sichern und weiter auszubauen. Eine Erschließung rückwärtiger Grundstücke für das KFZ kann zu Nutzungskonflikten und Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit führen und ist deshalb zu vermeiden.



Bestandssituation, Jahnstraße



Bestandssituation, Blick Richtung Kirchplatz



Bestandssituation, Blockinnenbereich



Bestandssituation, Jahnstraße / Hauptstraße

4.1 | PROJEKT ZENTRALE OST-WEST-VERKNÜPFUNGEN



Auszug Rahmenplan - Testskizze Zentrale Ost-West-Verknüpfungen | o.M.

DER RAHMENPLAN

VERKNÜPFUNG - ANBINDUNG | 4

4.1 PROJEKT ZENTRALE OST-WEST VERKNÜPFUNGEN

Mit der geplanten Stadterweiterung im Westen entsteht mittelfristig auf dem Sonnenfeld ein neues Wohnquartier von gesamtstädtischer Bedeutung. Der Fürstenweg und die Sebastianigasse erfahren in diesem Zusammenhang als zentrale Fuß- und Fahrradwegverbindungen zwischen Wohnen und Innenstadt einen erheblichen Bedeutungszuwachs. Zukünftige Umgestaltungen dieser Straßen sollten deshalb die neue Funktion gewährleisten.

In Verknüpfung mit der Entwicklung des Sonnenfelds sind diese wichtigen Fuß- und Radwegverknüpfungen in eine zukünftige verkehrliche Erschließung des Gebietes mit zu integrieren und in ihrer Wertigkeit hervorzuheben. Sie sollten deshalb die neue Funktion gewährleisten und grundsätzlich barrierearm ausgestaltet werden.



Bestandssituation, Virgiliusstraße



Bestandssituation, Virgiliusstr. / Blickrichtung West

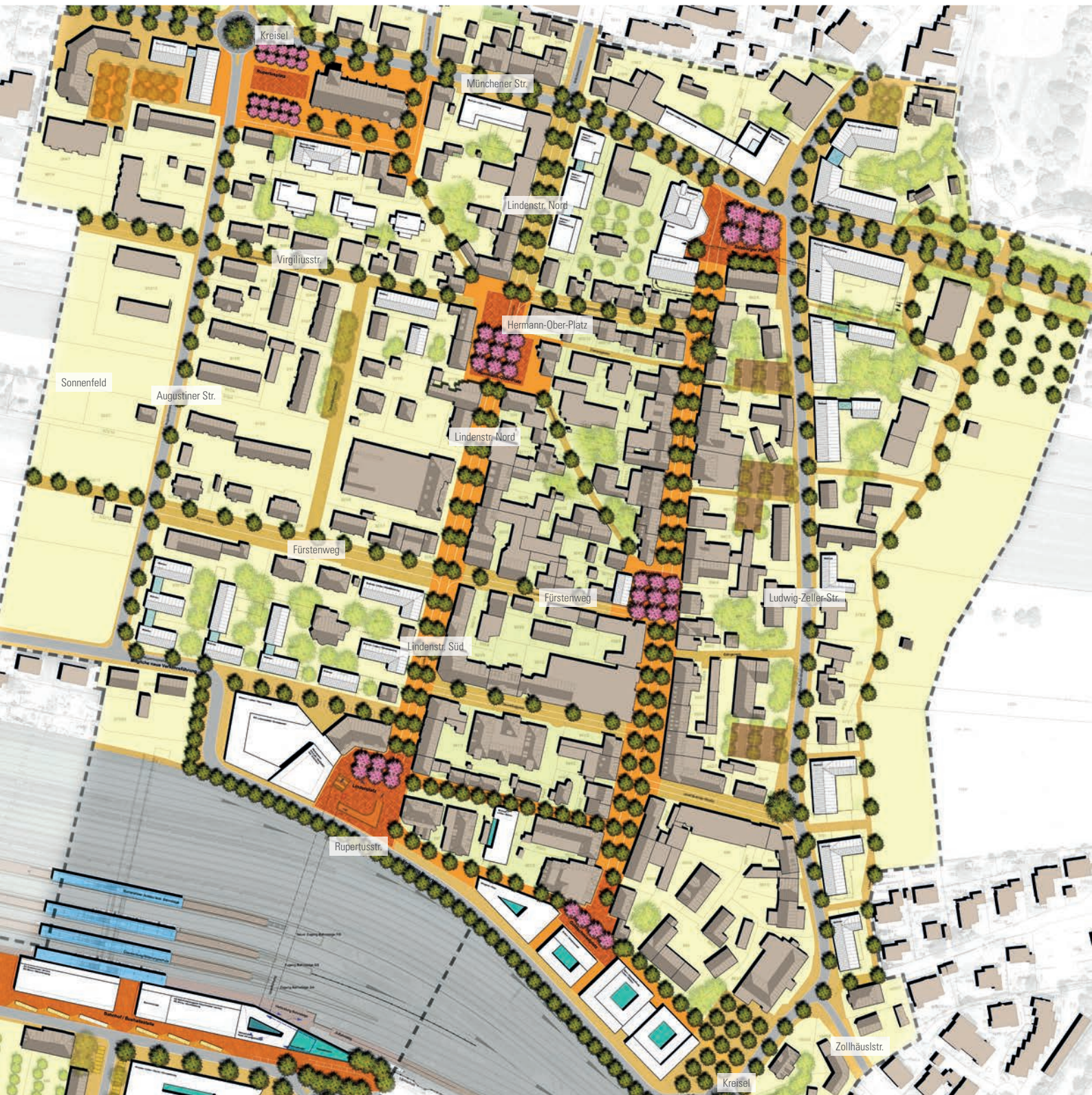


Bestandssituation, Virgiliusstraße Blick Richtung Ost



Bestandssituation, Fürstenweg

4.2 | PROJEKT WICHTIGE STRASSEN



Auszug Rahmenplan - Testskizze Wichtige Straßen | o.M.



Bestandssituation Ludwig-Zeller-Str.



Bestandssituation, Lindenstraße Nord



Bestandssituation, Lindenstraße Süd



Bestandssituation, Augustinerstr.

4.2 PROJEKT ZENTRALE NORD-SÜD VERKNÜPFUNGEN

Es gilt, Augustiner- und Ludwig-Zeller-Straße im Zusammenhang mit der Verlegung der Rupertusstraße an die Gleise zukünftig als ein grünes Ringsystem um die Innenstadt auszubauen.

Daneben gilt es ebenso, die Lindenstraße langfristig in gestalterische Aufwertungsmaßnahmen einzubinden. Sie übernimmt eine wichtige Erschließungsfunktion im zentralen Bereich.

Es gilt, die Lindenstraße abschnittsweise in Verknüpfung mit dem Umbau des Kreuzungspunktes mit Rupertusstraße zu einem hochwertigen Platzbereich als auch mit der Umgestaltung des Hermann-Ober-Platzes gestalterisch in ein neues Gesamtkonzept für den öffentlichen Raum zu integrieren. Hierbei sollte sich eine Umgestaltung an den bestehenden Querschnitt der Straße mit Längsparken und Baumstandorten orientieren. Neben einer grundsätzlichen barrierearmen Ausgestaltung sollten ihre Funktionen als wichtige Fuß- und Radwegverbindungen bei der Gestaltung entsprechend berücksichtigt werden.

4.3 PROJEKT FÖRDERUNG DES RADVERKEHRS

Es gilt, als allgemeine Querschnittsaufgabe für die Innenstadt, das Alltagsradwegenetz funktional und gestalterisch weiter auszubauen. Hierbei muss der Radverkehr in den anstehenden Umbau- und Gestaltungsmaßnahmen des öffentlichen Raums mit integriert werden, u.a. durch eine einheitliche Gestaltung sowie ein attraktives Wegeleitsystem. Die Anbindung an das überregionale Radwegenetz, den geplanten schnellen Radwegen nach Salzburg und Bad Reichenhall ist dabei von besonderer Bedeutung. Die Gestaltung und Integration der Anknüpfungspunkte ist hierbei essentiell.

Daneben gilt es, den Ausbau der Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt sowie am Bahnhof weiter zu verfolgen durch die Integration von zusätzlichen gebündelten Fahrradabstellanlagen in die Umbaumaßnahmen des öffentlichen Raums unter Sicherung einer stadtbildgerechten Einbindung. Die Integration der E-Mobilität am Bahnhof sollte ebenso mitbedacht werden. Der Ausbau weiterer ergänzender fahrradbezogener Nutzungen und Dienstleistungen insbesondere am Bahnhof als Mobilitätsknotenpunkt (Ausleihmöglichkeiten / Sharing-Angebote / Fahrradwerkstatt etc.) ist zu prüfen.

5.1 | PROJEKT NEUES WOHNEN AN LUDWIG-ZELLER-STR.



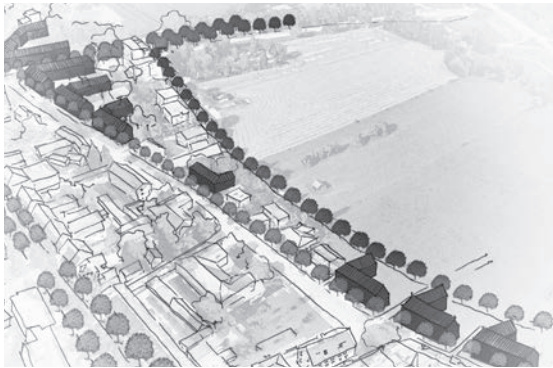
Auszug Rahmenplan - Testskizze Neues Wohnen an der Ludwig-Zeller-Str. | o.M.

5.1 PROJEKT NEUES WOHNEN AN DER LUDWIG-ZELLER-STRASSE

Die heutige städtebaulich heterogene Situation in der Ludwig-Zeller-Straße beinhaltet Handlungserfordernis und Chance gleichermaßen. Durch eine verbesserte räumliche Fassung des Straßenraumes kann das Stadtbild erheblich aufgewertet werden. Gleichzeitig können Flächenpotenziale für ein neues Wohnungsangebot an ausgesprochen attraktiver Stelle erschlossen werden. Hierzu ist ein Neuordnungskonzept erforderlich auf dessen Grundlage in Abstimmung mit den Hauseigentümern entsprechendes Baurecht in einem Bebauungsplan entwickelt werden kann.

Das Konzept sollte neben einer neuen Wohnbebauung im Hangbereich auch eine mögliche Nachverdichtung auf östliche Seite der Ludwig-Zeller-Straße überprüfen. Hierbei könnten größere ungenutzte Freiflächen mobilisiert werden. Durch Mischnutzung und der zusätzlichen Parkmöglichkeiten kann hierbei der rückwärtige Bereich der Hauptstraße die zentrale Einkaufslage stärken. Die nebenstehenden Skizzen zeigen in Groß einerseits die Anlegung größerer Stellplatzflächen, andererseits in klein mögliche Nachverdichtungspotenziale, auf.

Dieses Projekt eignet sich auf Grund seiner Lage innerhalb der Innenstadt, der guten Anbindung an den ÖPNV, der Nähe zu Nahversorgern und Infrastruktureinrichtungen sowie einem barrierearmen Wohnumfeld im Besonderen für betreubare oder betreute Wohnprojekte. Entsprechend sollten bei der Entwicklung dieses Projektes insbesondere barrierefreie bzw. barrierearme Wohnungen und Außenräume geschaffen werden. Diese können eine Grundlage zur Schaffung von gemeinschaftsorientierten Wohnangeboten und neuen Wohnformen für ältere Menschen bilden. Grundsätzlich kommen jedoch barrierefreie bzw. barrierearme Wohnungen und Wohnumfelder allen Generationen zu Gute.



Beispielhafte räumliche Darstellung - Skizze



Variante Nachverdichtung linksseitig, o.M.



Weitere Variante Nachverdichtung linksseitig, o.M.



Bestandssituation Richtung Leitenweg

5.2 | PROJEKT NEUES WOHNEN AM LEITENWEG



Auszug Rahmenplan - Testskizze Neues Wohnen am Leitenweg | o.M.

5.2 PROJEKT NEUES WOHNEN AM LEITENWEG

Die Fläche zwischen Leitenweg und Mühlbach wurde bisher als Entwicklungsfläche für Freizeit und Sport freigehalten. Im Zuge der weiteren Stadtentwicklung sollte allerdings überprüft werden, ob an dieser Stelle innenstadtnahes Wohnen eine alternative Entwicklungsoption darstellen könnte. Auf der Ebene der anstehenden Flächennutzungsplanung sind die entsprechenden Bedarfe zu bewerten und sowie die naturschutzrechtlichen- als auch die wasserwirtschaftlichen Rahmenbedingungen eingehender zu überprüfen.

Es ist darauf zu achten, dass eine Bebauungsstruktur auf einer Teilfläche zwischen Leitenweg und Mühlbach entwickelt wird, die sich landschaftsverträglich einbindet, einen attraktiven Siedlungsabschluss darstellt und Bezug nimmt auf den Naherholungsraum entlang des Mühlbachs. Dieser könnte dadurch besser erschlossen und genutzt werden und damit die Wohnqualität weiter stärken.



Bestandssituation, Potenzialfläche für Wohnen



Bestandssituation, Potenzialfläche für Wohnen



Bestandssituation, Potenzialfläche für Wohnen



Luftbild, Potenzialfläche für Wohnen

5.3 | PROJEKT WOHNQUARTIER AM FÜRSTENWEG

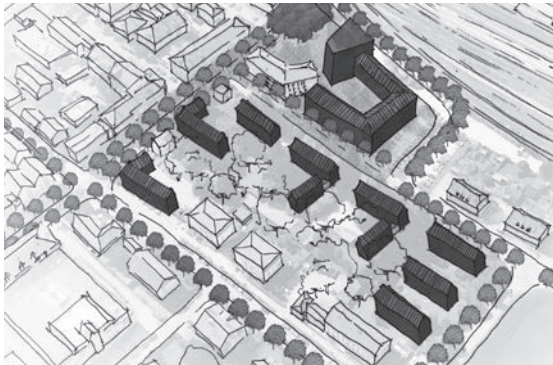


Auszug Rahmenplan - Testskizze Wohnquartier am Fürstenweg | o.M.

5.3 PROJEKT WOHNQUARTIER AM FÜRSTENWEG

Der südliche Bereich am Fürstenweg beinhaltet ein großes Potenzial für neue Wohnungsangebot unmittelbar in der Innenstadt. Eine bauliche Nutzung dieser Flächen steht in Übereinstimmung mit den Zielen der Innenstadtentwicklung. Zukünftige Nutzungsmöglichkeiten sind auf der Ebene des Bebauungsplanes zu ermitteln.

Dieses Projekt eignet sich auf Grund seiner Lage innerhalb der Innenstadt, der guten Anbindung an den ÖPNV, der Nähe zu Nahversorgern und Infrastruktureinrichtungen sowie einem barrierearmen Wohnumfeld im Besonderen für betreubare oder betreute Wohnprojekte. Entsprechend sollten bei der Entwicklung dieses Projektes insbesondere barrierefreie bzw. barrierearme Wohnungen und Außenräume geschaffen werden. Diese können eine Grundlage zur Schaffung von gemeinschaftsorientierten Wohnangeboten und neuen Wohnformen für ältere Menschen bilden. Grundsätzlich kommen jedoch barrierefreie bzw. barrierearme Wohnungen und Wohnumfelder allen Generationen zu Gute.



Beispielhafte räumliche Darstellung - Skizze



Variante Struktur, o.M.



Bestandsituation, Parkplatz Ecke Fürstenweg / Lindenstr.



Luftbild, Potenzialfläche für Wohnen

5.4 | PROJEKT WOHNEN AM SONNENFELD



Auszug Rahmenplan - Testskizze Wohnen am Sonnenfeld | o.M.

5.4 PROJEKT WOHNEN AM SONNENFELD

Der Randbereich westlich der Augustinerstraße wird den Übergang zum zukünftigen Wohnquartier Sonnenfeld bilden. Deshalb ist die städtebauliche Entwicklung dieser Fläche nur im Zusammenhang mit der Gebietsplanung Sonnenfeld zu bestimmen. Ziel muss es sein, das neue Wohnquartier an der Nahstelle zur Innenstadt städtebaulich gut mit der Stadtmitte zu verknüpfen. Dies betrifft sowohl die zukünftige bauliche Dichte als auch die Gebäudetypologien, die an diesem zentralen Standort städtisch ausgebildet sein sollten. Etwaige Angebote der sozialen Infrastruktur für das Wohngebiet könnten dabei an Kreuzungspunkten zwischen den Hauptfußwegeverknüpfungen nach Osten Richtung Innenstadt und der Augustinerstraße verortet sein. Somit bilden die Flächen auch nutzungsstrukturelle Schnittstellen zur Innenstadt.



Bestandssituation, Augustinerstr. / Parkplatz



Bestandssituation, Fläche an Augustinerstr.



Bestandssituation, Fläche an Münchener Str.



Luftbild, Potenzialfläche Sonnenfeld

6.1 | PROJEKT GESTALTUNGSOFFENSIVE INNENSTADT

6.1 PROJEKT GESTALTUNGSOFFENSIVE INNENSTADT

Die Innenstadt mit Hauptstraße und den ortsbildprägenden Gebäuden sind die Identitäts-stiftenden Bereiche der Stadt Freilassing. Die Bewahrung und Pflege des zentralen Ortes für die Gemeinschaft ist eine wichtige Aufgabe der Stadtentwicklung.

PROJEKTBAUSTEIN GESTALTUNGSKONZEPT FÜR DEN ÖFFENTLICHEN RAUM

Die Gestaltung des öffentlichen Raumes bedarf einer Grundlage, die einerseits das Repertoire der einzelnen Gestaltungsmittel sowie die Gestaltungsschwerpunkte definiert und andererseits die zeitliche Abfolge der Maßnahmenumsetzung koordiniert. Das Konzept ist das Instrument, mit dem private und öffentliche Maßnahmen zur Aufwertung der zentralen Bereiche aufeinander abgestimmt werden. Es stellt somit die planerische Grundlage für den Umgestaltungsprozess der öffentlichen Räume der Innenstadt dar.

PROJEKTBAUSTEIN GESTALTUNGSHANDBUCH UND KOMMUNALES FÖRDERPROGRAMM

Eine abgestimmte Gestaltung bedarf gemeinsamer Regeln. Nur dann

entsteht in der Summe einzelner investiver Maßnahmen ein zufriedenstellendes Ergebnis. Mittels des Gestaltungshandbuchs gibt es ein Regelwerk, das ein Spektrum unterschiedlicher Gestaltungsmöglichkeiten im Umgang mit der historischen Bausubstanz zeigt.

Dabei können durchaus auch zeitgemäße Gestaltungen Anwendung finden. Ziel eines Gestaltungshandbuchs ist in erster Linie die Aktivierung und Beratung der Eigentümer. Im Rahmen des Gestaltungshandbuchs sind ebenso Empfehlungen für eine einheitliche Außendarstellung des Einzelhandels aufgezeigt. Somit kann ein positiver Einfluss auf die Qualität in den Einkaufslagen ausgeübt werden.

Eine Gestaltungssatzung als Grundlage für die Vergabe kommunaler Fördergelder (Anreizförderung zur Erhöhung der Investitionsbereitschaft privater Eigentümer) kann den Anreiz zu privaten Maßnahmen erhöhen.

Förderfähige Maßnahmen können z.B. im Bereich Ortsbild und Ortsstruktur Maßnahmen zur Herstellung typischer Raumkanten sein. Im Bereich Gebäude z.B. Maßnahmen an Dach und Dachaufbauten, Fassaden, Fenster und Schaufenster, Hauseingang sowie die Gestaltung von Werbeanlagen. Im Außenbereich und Garten betrifft dies

z.B. Maßnahmen am Gebäudevorbereich und Treppe, Hof und Hofeinfahrt, Garten, Nebengebäude, Einfriedung und Hoftor.

PROJEKTBAUSTEIN LEITFADEN STADTBILDGERECHTE ENERGETISCHE SANIERUNG

Bei einer energetischen Sanierung des Gebäudebestandes gilt es, basierend auf dem bereits erarbeiteten Gestaltungshandbuchs sowie dem Energienutzungsplans der Stadt Freilassing stadtbildgerechte Lösungen zu entwickeln.

Zukunftsfähige Anpassungen des zentralen verdichteten Gebäudebestandes der Stadt Freilassing sollten dabei unter Wahrung des typischen Charakters der Innenstadt als prägende identitätsstiftende Mitte der Stadt geschehen.

Entsprechende Grundlagen sind dabei zu erarbeiten u.a. mit folgenden Aspekten: Regelung zur Nutzung von Solaranlagen in der Innenstadt, Empfehlungen zur energetischen Optimierung der Gebäudehülle unter denkmalpflegerischen Aspekten bzw. basierend auf Empfehlungen des Gestaltungshandbuchs, Empfehlungen zur Nutzung regenerativer Energien aufgrund örtlicher Potenziale bzw. Empfehlungen des Energie-

nutzungsplans, Förderwegweiser, Sanierungs- und Energieberatung im Zusammenhang mit dem Kommunalem Förderprogramm.

PROJEKTBAUSTEIN

BELEUCHTUNGSKONZEPT

Zeitgemäße Gestaltung beschränkt sich nicht nur auf Gebäude, Stadtboden und Freiflächen. Vielmehr wird Licht zur Inszenierung räumlicher Situation und zur Erzeugung unterschiedlicher Atmosphären im Stadtraum zunehmend eingesetzt. Mittels der Orientierung an das im Gestaltungshandbuch integrierte Beleuchtungskonzept könnten auch in Freilassing die räumliche Vielfalt und der architektonische Reichtum in ein angemessenes Licht gesetzt werden und damit eine neue Dimension der Stadtgestaltung genutzt werden.

PROJEKTBAUSTEIN

TEMPORÄRER GESTALTUNGSBEIRAT

Ein temporärer Gestaltungsbeirat, wie er z.B. von der Bayerischen Architektenkammer angeboten wird, ist ein wirksames Instrument zur Beratung privater Bauvorhaben. Durch die Einbeziehung unabhängiger, externer Fachleute verbessert sich die Akzeptanz fachlicher Empfehlungen. Projektbezogene Empfehlungen zu städtebaulich wichtigen (Um-)Bauvorhaben (z.B. Gewerbebauten in Stadteingangssi-

tuationen, Geschäftshäuser, Hotels) können so die Stadtentwicklung positiv beeinflussen. Ein Gestaltungsbeirat ist deshalb ein wichtiger Baustein im Rahmen einer Gestaltungsoffensive.

PROJEKTBAUSTEIN

STÄDTEBAULICHE BERATUNG

Die Verbesserung der städtebaulichen Qualität in der Innenstadt sollte durch eine kontinuierliche fachliche Beratung begleitet werden. In Ergänzung oder auch als Alternative zu einem Gestaltungsbeirat kann die Gemeinde bei der Beurteilung privater Bauvorhaben auf externe fachliche Expertise zurückgreifen.

PROJEKTBAUSTEIN

BAUHERRENBERATUNG

Durch die Etablierung einer Bauherrenberatung können konkrete Gestaltungsvorschläge (in Ergänzung und Anlehnung an das Gestaltungshandbuch) erarbeitet werden. Auch eine Unterstützung bei Fragen energetischer Sanierung und Modernisierung kann zur Aufwertung des Gebäudebestands und als Anreiz für Sanierungsmaßnahmen angeboten werden.

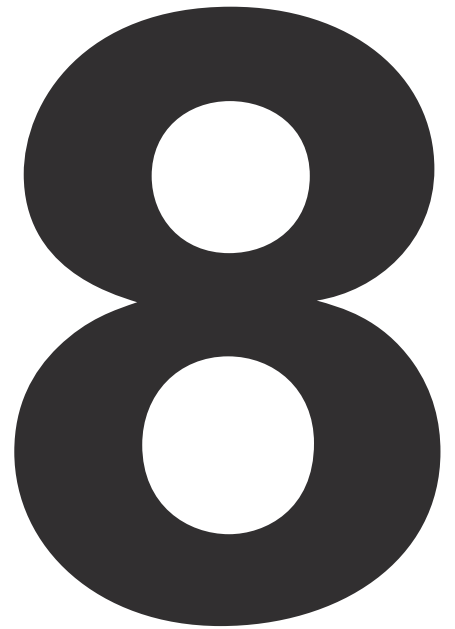
PROJEKTBAUSTEIN

BESCHILDERUNGSKONZEPT

Zur Verbesserung der Orientierung im öffentlichen Raum sollte eine einheitliche Beschilderung auf der Grundlage eines Gesamtkonzeptes entwickelt werden.

Dabei sollte neben der Informationsfunktion die gestalterische Einbindung in das Stadtbild gewährleistet sein.

PROJEKT- UND MASSNAHMENKATALOG



Projekte und Maßnahmen
Zeitschiene
Anhang

PROJEKT- UND MASSNAHMENKATALOG

PROJEKTE UND MASSNAHMEN

Nr. Lage	Handlungsfeld / Schwerpunktbereich Projekt / Projektbausteine / Maßnahmen Beschreibung	Art der Maßnahme	Grobe Kosten (T) EUR	Priorität / Umsetzungszeitraum		
				kurz 2018 - 2022	mittel 2023 - 2027	lang ab 2028
1 Die Bahnhofsspanne						
SAN	Machbarkeitsstudie Bahnhof und Bahnhofsumfeld - Erarbeitung der Voraussetzungen für eine unmittelbare Umsetzung angedachter Projekte auf Grundlage des Rahmenplans Innenstadt. - Erhebung der verkehrsplanerischen Grundlagen, der Rahmenbedingungen für eine Einzelhandelsentwicklung sowie der immissionsschutzrechtlichen Bindungen. - Mitwirkungsbereitschaft der privaten Akteure sondieren - Abstimmung der Einbindung privater Eigentümer. - Erarbeitung eines planerischen Gesamtkonzepts mit einem Handlungsprogramm zur Definition einer Aufgabenstellung und Rahmenbedingungen der einzelnen Planungsschritte und Projektbausteine. - Feinplanungen - städtebauliche Untersuchungen im Detail. - Definition Zeitschiene und Realisierungsabschnitte mit Schnittstellenbereich. - Abstimmung der schrittweisen Verlegung der Rupertusstraße an die Gleise südlich der Innenstadt nach Entwicklungsabschnitten, ca. 8 ha	V	ca. 90 ¹⁾	●		
1.1 / 1.2 Projekte Bahnhof und Lindenplatz						
SAN	Investorenauswahlverfahren „Bahnhof und Lindenplatz“ - Einigung für ein Modell zur Mitwirkungsbereitschaft privater Eigentümer. - Evtl. Wertermittlungsgutachten für die betreffenden Flächen zur Klärung der Anteile. - Vorbereitung und Durchführung eines Investoren-Auswahlverfahrens für die Projektbausteine Bahnhof und Lindenplatz im Rahmen eines ersten Entwicklungsbereichs mit gleichzeitiger Verlegung der Rupertusstraße an die Gleise im Bereich Lindenplatz. - Definition Rahmenbedingungen, Anforderungen und Bindungen des Investors von Seiten der Stadt für die zukünftige Entwicklung des Bereichs auf Grundlage der Machbarkeitsstudie. - Ziel: Durchführung eines Wettbewerbs durch den Investor zur Sicherung der städtebaulichen und architektonischen Qualität in enger Abstimmung und Mitwirkung der Stadt - ca. 3,5 ha	V / S / O	ca. 20 ²⁾	●		
SAN	Realisierungswettbewerb „Bahnhof und Lindenplatz“ - Vorbereitung und Durchführung eines Wettbewerbsverfahrens durch den Investor in Zusammenarbeit mit der Stadt - Städtebauliches Konzept, ca. 3,5 ha - Kosten (Management/Nebenkosten-Jury/Preisgelder)	V	ca. 90 ³⁾	●		
SAN	Bebauungsplan „Bahnhof und Lindenplatz“ - Schaffung der Rechtsgrundlagen durch die Bauleitplanung, ca. 3,5 ha	V	ca. 30 ⁴⁾	●		
SAN	Entwicklung Bahnhofsareal - Entwurfsplanung und Realisierung Bahnhofsgebäude mit Hotel, Parkhaus und Fahrradparkhaus - ca. 1,3 ha	V / B	nach Umfang	●		
SAN	Planung Öffentlicher Raum Bahnhof - Feinplanung / Entwurfs- und Ausführungsplanung - Gehweg- und Bushaltestbereich, Parkplatz und Straßenraum am Bahnhof ab Kreisel im Osten bis Parkhaus im Westen inklusive Sanierung Unterführung bis Rupertusstraße und barrierefreier Zugang Süd - ca. 8.500 m ²	V / O	ca. 100 ⁷⁾	●		
SAN	Realisierung Rückbau Öffentlicher Raum Bahnhof - Rückbau Bushaltestbereich Bestand, Eingang Unterführung mit Treppenanlage	B	nach Umfang	●		
SAN	Realisierung Öffentlicher Raum Bahnhof - Bauliche Umsetzung Straßenraum, Parkplatz, Gehweg- und Bushaltestbereich, ca. 8.500 m ²	B	ca. 910 ⁷⁾	●		
SAN	Realisierung Barrierefreier Zugang Süd - Bauliche Umsetzung barrierefreier Zugang Unterführung und Sanierung Unterführung	B	nach Umfang	●		
SAN	Entwicklung Areal Lindenplatz - Entwurfsplanung und Realisierung mischgenutzter Neubau am Lindenplatz mit Ärztehaus, Apotheke, Tiefgarage, Wohnen im OG und evtl. großflächiger Einzelhandel im EG.	V / B	nach Umfang	●		
SAN	Planung Öffentlicher Raum Lindenplatz - Feinplanung / Entwurfs- und Ausführungsplanung. - Gehwegbereiche, Hochwertiger Platzbereich mit integrierter Bushaltestelle, Fahrradrampe und barrierefreien Zugang Unterführung, Straßenraum sowie Schnittstellen zur Lindenstraße, Goldschmiedgasse, ca. 3.000 m ²	V / O	ca. 150 ⁵⁾	●		
SAN	Realisierung Rückbau - Rückbau Flächen, Treppenanlagen Unterführung	B	nach Umfang	●		
SAN	Realisierung Öffentlicher Raum Lindenplatz - Bauliche Umsetzung Platzbereich mit barrierefreien Zugang und Fahrradrampe, ca. 3.000 m ²	B	ca. 755 ⁵⁾	●		
SAN	Planung Verlegung Rupertusstraße im 1.Entwicklungsabschnitt - Feinplanung / Entwurfs- und Ausführungsplanung. - Straßenraum, Gehwege, Grünstreifen, ca. 5.000 m ²	V / O	ca. 60 ⁷⁾	●		
SAN	Realisierung Verlegung Rupertusstraße im 1.Entwicklungsabschnitt - Rückbau	B	nach Umfang	●		
SAN	Realisierung Verlegung Rupertusstraße im 1.Entwicklungsabschnitt - Straßenraum, Gehwege, Grünstreifen, ca. 5.000 m ²	B	ca. 540 ⁷⁾	●		

PROJEKTE UND MASSNAHMEN

Nr. Lage	Handlungsfeld / Schwerpunktbereich Projekt / Projektbausteine / Maßnahmen Beschreibung	Art der Maßnahme	Grobe Kosten (T) EUR	Priorität / Umsetzungszeitraum		
				kurz 2018 - 2022	mittel 2023 - 2027	lang ab 2028
1.3 Projekte Rupertusstraße Ost						
SAN	Realisierungswettbewerb „Rupertusstraße Ost“ - Vorbereitung und Durchführung eines Wettbewerbsverfahrens für den Bereich östlich des Lindenplatzes auf Grundlage der Machbarkeitsstudie Bahnhof und Bahnhofsumfeld. - Städtebauliches Konzept, ca. 1,8 ha	V	ca. 60 ³⁾		●	●
SAN	Bebauungsplan „Rupertusstraße Ost“ - Schaffung der Rechtsgrundlagen durch die Bauleitplanung, ca. 1,8 ha	V	ca. 20 ³⁾		●	●
SAN	Planung Verlegung „Rupertusstraße Ost“ im 2. Entwicklungsabschnitt - Feinplanung / Entwurfs- und Ausführungsplanung - Gehwegbereich, Verlegung Rupertusstraße ab Kreisel Ost bis Schnittstellenbereich in Richtung Lindenplatz, Bushaldebereich an der Rupertusstraße, ca. 7.000 m ²	V / O	ca. 75 ⁷⁾		●	●
SAN	Realisierung Verlegung „Rupertusstraße Ost“ im 2. Entwicklungsabschnitt - Bauliche Umsetzung Verlegung Rupertusstraße ab Kreisel im Osten bis Schnittstellenbereich, ca. 7.000 m ²	V / O	ca. 750 ⁷⁾		●	●
SAN	Entwicklung „Rupertusstraße Ost“ - Entwurfsplanung und Realisierung Neubauten an Rupertusstraße mit Parkhaus, Geschäftshaus mit Kultur, Einzelhandel und Dienstleistung.	V / B	nach Umfang		●	●
2 Neue Plätze - Hauptstraße						
2.1 Projekt Salzburger Platz						
SAN	Realisierungswettbewerb „Salzburger Platz“ - Vorbereitung und Durchführung eines Wettbewerbsverfahrens für den Öffentlichen Raum im Bereich Salzburger Platz mit Integration der direkt privaten Flächen bis zu den Gebäudekanten und unter Einbezug der Tiefgarage und der Münchener - bzw. Salzburger Straße. - Freiraumkonzept mit städtebaulichen Ideenteil Bebauung Salzburger Platz, ca. 3 ha	V	ca. 80 ³⁾	●		
SAN	Bebauungsplan „Salzburger Platz / Eingangsbereich Innenstadt - Hauptstraße Nord“ - Schaffung der Rechtsgrundlagen durch die Bauleitplanung, ca. 3 ha	V	ca. 30 ⁴⁾	●		
SAN	Feinplanung / Entwurfs- und Ausführungsplanung Umgestaltung Platzbereich - Berücksichtigung der Mitwirkungsbereitschaft der privaten Akteure. - Erarbeitung der Grundlagen für die Realisierung, ca. 2.500 m ²	V / O	ca. 120 ⁵⁾	●		
SAN	Realisierung Platzbereich mit Eingang Hauptstraße (Fußgängerzone), ca. 2.500 m ²	B	ca. 630 ⁵⁾	●	●	
SAN	Realisierung Neubebauung am Salzburger Platz	B	nach Umfang	●	●	
2.2 Projekt Goldschmied-Platz						
SAN	Entwurfs- und Ausführungsplanung Goldschmied-Platz - sowie für die Schnittstellen zur Hauptstraße und den westlichen sowie östlichen Fuß- und Radwegeverknüpfungen - zur Erarbeitung der Grundlagen für die Realisierung, ca. 1.200 m ²	V / O	ca. 60 ⁵⁾		●	●
SAN	Realisierung Umgestaltung Platzbereich mit Eingang Hauptstraße (Fußgängerzone), ca. 1.200 m ²	B	ca. 300 ⁵⁾		●	●
2.3 Projekt Jahn-Platz						
SAN	Realisierungswettbewerb „Jahn-Platz“ - Vorbereitung und Durchführung eines Wettbewerbsverfahrens für den Platzbereich an zentraler Stelle in der Hauptstraße mit den Schnittstellen Historische Diagonale und der Hauptstraße Nord sowie Süd mit städtebaulicher Neuordnung am westlichen Rand. - Freiraumkonzept mit städtebaulichen Ideenteil Bebauung Jahn-Platz, ca. 2.000 m ²	V	ca. 60 ³⁾	●	●	
SAN	Feinplanung / Entwurfs- und Ausführungsplanung Umgestaltung Platzbereich - Berücksichtigung der Mitwirkungsbereitschaft der privaten Akteure. - Erarbeitung der Grundlagen für die Realisierung, ca. 1.500 m ²	V / O	ca. 90 ⁵⁾	●	●	
SAN	Realisierung Platzbereich, ca. 1.500 m ²	B	ca. 380 ⁵⁾		●	
SAN	Realisierung Neubebauung Wohn- und Geschäftshaus westlicher Rand Jahn-Platz	B	nach Umfang		●	

Zeitraum - Definition:

Kurz:

Kurzfristig umzusetzende Maßnahmen - in den nächsten 5 Jahren. 2018-2022

Mittel:

Mittelfristig umzusetzende Maßnahmen - zw. 5 bis 10 Jahre. 2023-2027

Lang: Langfristig umzusetzende Maßnahmen - ab 2028

PROJEKT- UND MASSNAHMENKATALOG

PROJEKTE UND MASSNAHMEN

Nr. Lage	Handlungsfeld / Schwerpunktbereich Projekt / Projektbausteine / Maßnahmen Beschreibung	Art der Maßnahme	Grobe Kosten (T) EUR	Priorität / Umsetzungszeitraum		
				kurz 2018 - 2022	mittel 2023 - 2027	lang ab 2028
2.4 Projekt Hauptstraße und Gassen						
SAN	Feinplanung / Entwurfs- und Ausführungsplanung Umgestaltung Hauptstraße Nord - Berücksichtigung der Mitwirkungsbereitschaft der privaten Akteure. - Einheitliche Gestaltung. - Erarbeitung der Grundlagen für die Realisierung, ca. 3.000 m ²	V / O	ca. 90 ⁶⁾			●
SAN	Realisierung Hauptstraße Nord, ca. 3.000 m ²	B	ca. 460 ⁶⁾			●
SAN	Feinplanung / Entwurfs- und Ausführungsplanung Umgestaltung Hauptstraße Süd / Goldschmiedgasse - Berücksichtigung der Mitwirkungsbereitschaft der privaten Akteure. - Einheitliche Gestaltung. - Erarbeitung der Grundlagen für die Realisierung, ca. 5.000 m ²	V / O	ca. 150 ⁶⁾	●		
SAN	Realisierung Hauptstraße Süd / Goldschmiedgasse, ca. 5.000 m ²	B	ca. 780 ⁶⁾	●		
SAN	Feinplanung / Entwurfs- und Ausführungsplanung Umgestaltung Gewerbegasse - Berücksichtigung der Mitwirkungsbereitschaft der privaten Akteure. - Einheitliche Gestaltung. - Erarbeitung der Grundlagen für die Realisierung, ca. 1.500 m ²	V / O	ca. 50 ⁶⁾			●
SAN	Realisierung Gewerbegasse, ca. 1.500 m ²	B	ca. 230 ⁶⁾			●
SAN	Feinplanung / Entwurfs- und Ausführungsplanung Umgestaltung Florianigasse - Berücksichtigung der Mitwirkungsbereitschaft der privaten Akteure. - Einheitliche Gestaltung. - Erarbeitung der Grundlagen für die Realisierung, ca. 300 m ²	V / O	ca. 15 ⁶⁾	●		
SAN	Realisierung Florianigasse, ca. 1.500 m ²	B	ca. 50 ⁶⁾	●		
SAN	Feinplanung / Entwurfs- und Ausführungsplanung Umgestaltung Josef-Brendle-Str. - Berücksichtigung der Mitwirkungsbereitschaft der privaten Akteure. - Einheitliche Gestaltung. - Erarbeitung der Grundlagen für die Realisierung, ca. 1.000 m ²	V / O	ca. 40 ⁶⁾			●
SAN	Realisierung Josef-Brendle-Str. ca. 1.000 m ²	B	ca. 150 ⁶⁾			●
SAN	Feinplanung / Entwurfs- und Ausführungsplanung Umgestaltung Edingenweg - Berücksichtigung der Mitwirkungsbereitschaft der privaten Akteure. - Einheitliche Gestaltung. - Erarbeitung der Grundlagen für die Realisierung, ca. 450 m ²	V / O	ca. 20 ⁶⁾			●
SAN	Realisierung Edingenweg, ca. 450 m ²	B	ca. 150 ⁶⁾			●
3 Historische Diagonale						
3.1 Projekt Hermann-Ober-Platz						
SAN	Realisierungswettbewerb „Hermann-Ober-Platz“ - Vorbereitung und Durchführung eines Wettbewerbsverfahrens für den Platzbereich im zentralen Bereich des Stadtgefüges als Schnittstelle zwischen Lindenstraße und Historische Diagonale und Eingangsbereich der Innenstadt im Nordwesten - Freiraumkonzept, ca. 3.000 m ²	V	ca. 60 ³⁾	●		
SAN	Feinplanung / Entwurfs- und Ausführungsplanung Umgestaltung Platzbereich - Berücksichtigung der Mitwirkungsbereitschaft der privaten Akteure. - Erarbeitung der Grundlagen für die Realisierung, ca. 3.000 m ²	V / O	ca. 140 ⁵⁾	●		
SAN	Realisierung Platzbereich, ca. 3.000 m ²	B	ca. 755 ⁵⁾		●	
3.2 Projekt Kirchplatz						
SAN	Realisierungswettbewerb „Kirchplatz“ - Vorbereitung und Durchführung eines Wettbewerbsverfahrens für den Platzbereich um die Kirche mit westlicher Neubebauung (Wohn- und Geschäftshaus bzw. Erweiterung Rathaus) an der Kreuzung Münchener- / Augustinerstraße - Freiraumkonzept mit städtebaulicher Neuordnung, ca. 1,6 ha	V	ca. 70 ³⁾	●	●	
SAN	Feinplanung / Entwurfs- und Ausführungsplanung Umgestaltung Platzbereich inkl. Martin-Oberdorfer Str. - Berücksichtigung der Mitwirkungsbereitschaft der privaten Akteure. - Erarbeitung der Grundlagen für die Realisierung, ca. 5.300 m ²	V / O	ca. 230 ⁵⁾		●	
SAN	Realisierung Platzbereich, ca. 5.300 m ²	B	ca. 1.330 ⁵⁾		●	
SAN	Realisierung Neubebauung Kreuzung Münchener- / Augustinerstraße.	B	nach Umfang		●	
3.3 Projekt Jahnstraße / Diagonale						
SAN	Feinplanung / Entwurfs- und Ausführungsplanung Umgestaltung Diagonale - Jahnstraße Süd / Nord - Berücksichtigung der Mitwirkungsbereitschaft der privaten Akteure. - Einheitliche Gestaltung. - Erarbeitung der Grundlagen für die Realisierung, ca. 2.600 m ²	V / O	ca. 30 ⁶⁾		●	
SAN	Realisierung Jahnstraße Süd / Nord, ca. 2.600 m ²	B	ca. 110 ⁶⁾		●	

PROJEKTE UND MASSNAHMEN

Nr. Lage	Handlungsfeld / Schwerpunktbereich Projekt / Projektbausteine / Maßnahmen Beschreibung	Art der Maßnahme	Grobe Kosten (T) EUR	Priorität / Umsetzungszeitraum		
				kurz 2018 - 2022	mittel 2023 - 2027	lang ab 2028
4 Verknüpfung - Anbindung						
4.1 Projekt Zentrale Ost-West Verknüpfungen						
SAN	Feinplanung / Entwurfs- und Ausführungsplanung Umgestaltung Fürstenweg - Berücksichtigung der Mitwirkungsbereitschaft der privaten Akteure. - Einheitliche Gestaltung / Verlängerung - Stich nach Westen - Erarbeitung der Grundlagen für die Realisierung, ca. 4.300 m ²	V / O	ca. 125 ⁶⁾		●	
SAN	Realisierung Fürstenweg, ca. 4.300 m ²	B	ca. 650 ⁶⁾		●	
SAN	Feinplanung / Entwurfs- und Ausführungsplanung Umgestaltung Sebastianigasse / Virgilustr. - Berücksichtigung der Mitwirkungsbereitschaft der privaten Akteure. - Einheitliche Gestaltung / Verlängerung - Stich nach Westen - Erarbeitung der Grundlagen für die Realisierung, ca. 2.600 m ²	V / O	ca. 80 ⁶⁾		●	
SAN	Realisierung Sebastianigasse / Virgilustr., ca. 2.600 m ²	B	ca. 400 ⁶⁾		●	
4.2 Projekt Zentrale Nord-Süd Verknüpfungen						
SAN	Feinplanung / Entwurfs- und Ausführungsplanung Umgestaltung Ludwig-Zeller-Str. - Berücksichtigung der Mitwirkungsbereitschaft der privaten Akteure. - Einheitliche Gestaltung / Grün im Straßenraum / Längsparken - Erarbeitung der Grundlagen für die Realisierung, ca. 8.200 m ²	V / O	ca. 90 ⁷⁾		●	●
SAN	Realisierung Ludwig-Zeller-Str., ca. 8.200 m ²	B	ca. 880 ⁷⁾		●	●
SAN	Feinplanung / Entwurfs- und Ausführungsplanung Umgestaltung Augustiner Str. - Berücksichtigung der Mitwirkungsbereitschaft der privaten Akteure. - Einheitliche Gestaltung / Grün im Straßenraum / Längsparken - Erarbeitung der Grundlagen für die Realisierung, ca. 3.500 m ²	V / O	ca. 50 ⁷⁾	●	●	
SAN	Realisierung Augustiner Str., ca. 3.500 m ²	B	ca. 380 ⁷⁾		●	
SAN	Feinplanung / Entwurfs- und Ausführungsplanung Umgestaltung Lindenstr. Süd, ab Lindenplatz bis Fürstenweg - Berücksichtigung der Mitwirkungsbereitschaft der privaten Akteure. - Einheitliche Gestaltung / Grün im Straßenraum / Längsparken - Erarbeitung der Grundlagen für die Realisierung, ca. 2.400 m ²	V / O	ca. 30 ⁷⁾	●		
SAN	Realisierung Lindenstr. Süd, ab Lindenplatz bis Fürstenweg, ca. 2.400 m ²	B	ca. 260 ⁷⁾		●	
SAN	Feinplanung / Entwurfs- und Ausführungsplanung Umgestaltung Lindenstr. Nord, ab Fürstenweg bis Hermann-Ober-Platz sowie ab Hermann-Ober-Platz bis Münchener Str. - Berücksichtigung der Mitwirkungsbereitschaft der privaten Akteure. - Einheitliche Gestaltung / Grün im Straßenraum / Längsparken - Erarbeitung der Grundlagen für die Realisierung, ca. 3.500 m ²	V / O	ca. 50 ⁷⁾		●	
SAN	Realisierung Lindenstr. Nord, ab Fürstenweg bis Hermann-Ober-Platz sowie ab Hermann-Ober-Platz bis Münchener Str. ca. 3.500 m ²	B	ca. 380 ⁷⁾		●	
4.3 Projekt Förderung des Radverkehrs						
SAN	Funktionaler und gestalterischer Ausbau des Alltagsradwegenetzes im zentralen Bereich der Stadt - Integration des Radverkehrs in Umbau- und Gestaltungsmaßnahmen des öffentlichen Raums - Einheitliche Gestaltung und attraktives Weegeleitsystem für den Radverkehr (Einbindung in das Beschilderungskonzept unter 6.1) - Anbindung an das überregionale Radwegenetz, den schnellen Radwegen nach Salzburg und Bad Reichenhall, Gestaltung und Integration der Anknüpfungspunkte	V / B / O	nach Umfang	●	●	●
SAN	Ausbau der Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt sowie am Bahnhof - Integration von zusätzlichen gebündelten Fahrradabstellanlagen in Umbau- und Gestaltungsmaßnahmen des öffentlichen Raums, v.a. an Plätzen und deren Nebenbereiche. - Neben Fahrradbügeln ebenso Prüfung u.a. von witterungsgeschützten Doppelstockparken. - Dabei: Einheitliche Gestaltung, Stadtbildgerechte Einbindung. - Integration der E-Mobilität: Ausbau von Ladestationen für E-Bikes am Bahnhof - Integration von ergänzenden Fahrradbezogenen Nutzungen und Dienstleistungen insbesondere am Bahnhof als Mobilitätsknotenpunkt (Ausleihmöglichkeiten / Sharing-Angebote / Fahrradwerkstatt etc.)	V / B / O	nach Umfang	●	●	●

Art der Maßnahme:

V: vorbereitende Maßnahmen

Vorbereitung der Erneuerung, wie z.B städtebauliches Entwicklungskonzept, Vorbereitende Untersuchungen, Rahmenplanung, Bebauungspläne, Gutachten, Wettbewerbe, Öffentlichkeitsarbeit, Stadtumbauvergütung, Verfahrenskosten, sonstiges

O: Ordnungsmaßnahme

Erwerb von Grundstücken, Umzug von Bewohnern und Betrieben, Freilegung von Grundstücken, Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen, sonstige Ordnungsmaßnahmen

B: Baumaßnahme

Modernisierung und Instandsetzungen, Neubebauung und Ersatzbauten (städtebaulich bedingter Mehraufwand), Gemeinschafts- und Folgeeinrichtungen, Verlagerung oder Änderung von Betrieben, sonstige Baumaßnahmen

S: sonstige Maßnahme

PROJEKT- UND MASSNAHMENKATALOG

PROJEKTE UND MASSNAHMEN

Nr. Lage	Handlungsfeld / Schwerpunktbereich Projekt / Projektbausteine / Maßnahmen Beschreibung	Art der Maßnahme	Grobe Kosten (T) EUR	Priorität / Umsetzungszeitraum		
				kurz 2018 - 2022	mittel 2023 - 2027	lang ab 2028
5 Neues Wohnen						
5.1 Projekt Neues Wohnen an der Ludwig-Zeller-Str.						
SAN	Nutzungs- und Bebauungskonzept - Für die westliche Hanglage Richtung Leitenweg (Wohnen) und die östliche Potenzialflächen Richtung Hauptstrasse (Mischnutzung) entlang Ludwig-Zeller-Straße -Hierbei Überprüfung von zusätzlichen Ausbau des Stellplatzpotenzials für den Einzelhandel im zentralen Bereich der Innenstadt - Berücksichtigung der Mitwirkungsbereitschaft der privaten Akteure, ca. 3,1 ha	V / O	ca. 30 ⁹⁾	●		
SAN	Bebauungsplan „Neues Wohnen an der Ludwig-Zeller-Str.“ - Schaffung der Rechtsgrundlagen durch die Bauleitplanung, ca. 3,1 ha	V	ca. 25 ⁴⁾	●		
5.2 Projekt Neues Wohnen am Leitenweg						
	Prüfung - Fläche zwischen Leitenweg und Mühlbach als mögliche Potenzialfläche für Wohnen	V / O	nach Umfang	●	●	
5.3 Projekt Wohnquartier am Fürstenweg						
SAN	Nutzungs- und Bebauungskonzept - für den Potenzialbereich zwischen Augustiner- und Lindenstraße - Berücksichtigung der Mitwirkungsbereitschaft der privaten Akteure. - Einbeziehung der Stellplatzfläche an der Lindenstraße, ca. 1,8 ha	V / O	ca. 20 ⁹⁾	●		
SAN	Bebauungsplan „Fürstenweg“ - Schaffung der Rechtsgrundlagen durch die Bauleitplanung, ca. 1,8 ha	V	ca. 15 ⁴⁾			●
5.4 Projekt Wohnen am Sonnenfeld						
	Nutzungs- und Bebauungskonzept - für den Potenzialbereich östlich entlang der Augustiner Straße - Berücksichtigung der Mitwirkungsbereitschaft der privaten Akteure.	V / O	nach Umfang	●		
6 Ortsbild & Baukultur						
6.1 Projekt Gestaltungsoffensive Innenstadt						
SAN	Gestaltungskonzept für den Öffentlichen Raum in der Innenstadt - Erarbeitung eines Gesamtkonzepts für die Gestaltung des öffentlichen Raums in der Innenstadt unter Einbezug des direkten Bahnhofumfeldes. Hierbei Orientierung an das Gestaltungshandbuch mit integriertem Handbuch für den Öffentlichen Raum	V / O	nach Umfang	●	●	●
SAN	Gestaltungshandbuch und kommunales Förderprogramm (KFP) „Innenstadt Freilassing“ - Erarbeitung eines Gestaltungshandbuchs auf Grundlage des Rahmenplans für die Innenstadt. - Gestaltungssatzung mit/und Werbeanlagensatzung, Kommunales Förderprogramm zur vereinfachten Förderung kleinerer privater Maßnahmen im Sanierungsgebiet	V / O	nach Umfang	●	●	●
SAN	Leitfaden stadtbildgerechte energetische Sanierung Erarbeitung eines Leitfadens als Grundlage einer energetischen Sanierung des Gebäudebestandes der Innenstadt zur zukunftsfähigen Anpassungen unter Wahrung des typischen Charakters der Innenstadt als prägende identitätsstiftende Mitte der Stadt geschehen. Entwicklung stadtbildgerechter Lösungen. Grundlagen: Gestaltungshandbuchs sowie Energienutzungsplan der Stadt Freilassing. U.a. mit folgenden Aspekten: - Regelung zur Nutzung von Solaranlagen in der Innenstadt, - Empfehlungen zur energetischen Optimierung der Gebäudehülle unter denkmalpflegerischen Aspekten bzw. basierend auf Empfehlungen des Gestaltungshandbuchs, - Empfehlungen zur Nutzung regenerativer Energien aufgrund örtlicher Potenziale bzw. Empfehlungen des Energienutzungsplans, - Förderwegweiser, - Sanierungs- und Energieberatung im Zusammenhang mit dem Kommunalem Förderprogramm.	V	ca. 20 ¹¹⁾	●		
SAN	Beleuchtungskonzept Innenstadt - Erarbeitung eines Beleuchtungskonzepts für die Inszenierung und Betonung bauhistorischer Highlights in der Innenstadt in Verbindung mit der Straßenraumbeleuchtung und unter Berücksichtigung energetischer Belange.	V / O	nach Umfang	●	●	●
SAN	Temporärer Gestaltungsbeitrag - Temporärer Gestaltungsbeitrag der Bayerischen Architektenkammer zur Beurteilung einzelner Bauvorhaben - oder städtebaulicher Planungen	V	nach Umfang	●	●	●
SAN	Städtebauliche Beratung - Etablierung einer Beratung durch Fachplaner, für Stellungnahmen zu wichtigen städtebaulichen Themen bzw. Bauvorhaben als Entscheidungsgrundlage für die Gemeinde	V / O	nach Umfang	●	●	●
SAN	Bauherrenberatung - Etablierung einer Bauherrenberatung zur Erarbeitung konkreter Gestaltungsvorschläge in Ergänzung und Anlehnung an das Gestaltungshandbuch	V / S	nach Umfang, ca. 5 bis 10 / Jahr ⁹⁾	●	●	●
SAN	Beschildeungskonzept - Erarbeitung eines Beschilderungskonzepts für die Innenstadt mit Bahnhofsbereich auf Grundlage des Gestaltungshandbuchs mit integriertem Handbuch für den Öffentlichen Raum. - Forcierung einer einheitlichen, gestalterisch attraktiven und zurückhaltenden Beschilderung zur Führung und Leitung des Kfz- sowie des Fußgänger- und Radfahrerverkehrs durch die Innenstadt zu Bahnhof, Lok-Welt als auch Klinikum sowie Badylon.	V / O	nach Umfang	●	●	●

Kostenberechnung:

Alle Kosten sind grobe Schätzungen zur Orientierung, auf 10.000 EUR aufgerundet.
Grundlage grober Kostenorientierung:

- | | | | |
|----|---|-----|--|
| 1) | <p>Machbarkeitsstudie Bahnhof und Bahnhofsumfeld
Merkblatt Nr. 51, Stand 05/2014
„Städtebaulicher Entwurf als informelle Planung“ nach § 42 HOAI (AK Baden-Württemberg), Honorarzone II, gemittelt + sonstige Kosten
Besondere Leistungen</p> | 4) | <p>Erstellung Bebauungsplan
Kostenschätzung nach HOAI 2015
§19 / 21, Zone II, gemittelt</p> |
| 2) | <p>Kosten Auswahlverfahren
Eigene Erfahrungswerte Büro:
Management/Gremium/Nebenkosten: ca. 20.000 € netto</p> | 5) | <p>Umgestaltung zentraler öffentlicher Raum - Platzflächen
Kostenschätzung nach BKI Objektdaten - F7 Freianlagen
incl. Regionalfaktor und Indexierung für KG 500 brutto
Grundlage Quelle: BKI F7 2016, 8700-0022 - angepasst: ca. 251,50 €/m² AUF</p> |
| 3) | <p>Kosten Wettbewerb (Bahnhof und Bahnhofumfeld)
Eigene Erfahrungswerte Büro:
Management/Preisrichter-Jury/Nebenkosten: ca. 55.000 € netto
Preisgeld basierend auf Kostenermittlung
BKI/HOAI bzw. Merkblatt Nr. 51:</p> <p>Städtebaulicher Entwurf Areal
Merkblatt Nr. 51, Stand 05/2014
„Städtebaulicher Entwurf als informelle Planung“ nach § 42 HOAI (AK Baden-Württemberg), Honorarzone II, gemittelt</p> <p>Kosten Wettbewerb (Rupertusstraße Ost)
Eigene Erfahrungswerte Büro:
Management/Preisrichter-Jury/Nebenkosten: ca. 45.000 € netto
Preisgeld basierend auf Kostenermittlung
BKI/HOAI bzw. Merkblatt Nr. 51:</p> <p>Städtebaulicher Entwurf Areal
Merkblatt Nr. 51, Stand 05/2014
„Städtebaulicher Entwurf als informelle Planung“ nach § 42 HOAI (AK Baden-Württemberg), Honorarzone II, gemittelt</p> <p>Kosten Wettbewerb (Salzburger Platz / Jahn-Platz)
Eigene Erfahrungswerte Büro:
Management/Preisrichter-Jury/Nebenkosten: ca. 45.000 € netto
Preisgeld basierend auf Kostenermittlung
BKI/HOAI bzw. Merkblatt Nr. 51:</p> <p>Städtebaulicher Entwurf Areal
Merkblatt Nr. 51, Stand 05/2014
„Städtebaulicher Entwurf als informelle Planung“ nach § 42 HOAI (AK Baden-Württemberg), Honorarzone II, gemittelt</p> <p>Entwurfsplanungen, Objektplanung - Freianlagen
Kostenschätzung nach HOAI 2015,
Freianlagen §39, Anlage 11,
Sonstige Freianlagen: Fußgängerbereiche und Stadtplätze mit hoher oder sehr hoher Ausstattungintensität
Honorarzone IV, Unterer Satz</p> <p>Kosten Wettbewerb (Hermann-Ober-Platz)
Eigene Erfahrungswerte Büro:
Management/Preisrichter-Jury/Nebenkosten: ca. 45.000 € netto
Preisgeld basierend auf Kostenermittlung
BKI/HOAI bzw. Merkblatt Nr. 51:</p> <p>Städtebaulicher Entwurf Areal
Merkblatt Nr. 51, Stand 05/2014
„Städtebaulicher Entwurf als informelle Planung“ nach § 42 HOAI (AK Baden-Württemberg), Honorarzone II, gemittelt</p> <p>Entwurfsplanungen, Objektplanung - Freianlagen
Kostenschätzung nach HOAI 2015,
Freianlagen §39, Anlage 11,
Sonstige Freianlagen: Fußgängerbereiche und Stadtplätze mit hoher oder sehr hoher Ausstattungintensität
Honorarzone IV, Unterer Satz</p> | 6) | <p>Umgestaltung öffentlicher Raum Innenstadt - Nebengassen/Fußwege
Kostenschätzung nach BKI Objektdaten - F7 Freianlagen
incl. Regionalfaktor und Indexierung für KG 500 brutto
Grundlage Quelle: BKI F7 2016, 8700-0027 - angepasst: ca. 152 €/m² AUF</p> <p>Entwurfsplanungen, Objektplanung - Freianlagen
Kostenschätzung nach HOAI 2015,
Freianlagen §39, Anlage 11,
Sonstige Freianlagen: Fußgängerbereiche und Stadtplätze mit hoher oder sehr hoher Ausstattungintensität
Honorarzone IV, Unterer Satz</p> |
| | | 7) | <p>Bauliche Umsetzung innerörtliche Straßen
Umgestaltung Straßen Ortseingänge/Verknüpfungen
Kostenschätzung nach BKI Objektdaten - F7 Freianlagen
incl. Regionalfaktor und Indexierung für KG 500 brutto
Grundlage Quelle: BKI F7 2016, 8700-0001 - angepasst: ca. 107,30 €/m² AUF</p> <p>Entwurfsplanungen, Objektplanung - Verkehrsanlagen
Kostenschätzung nach HOAI 2015,
Verkehrsanlage §47, Anlage 13,
Innerörtliche Straßen und Plätze:
Sonstige innerörtliche Straßen mit hohen verkehrstechnischen Anforderungen oder normaler städtebaulicher Situation (hohe Anzahl Verknüpfungen mit der Umgebung)
Honorarzone IV, Unterer Satz</p> |
| | | 9) | <p>Nutzungs- und Bauungskonzept Leitenweg / Fürstenweg
Merkblatt Nr. 51, Stand 05/2014
„Städtebaulicher Entwurf als informelle Planung“ nach § 42 HOAI (AK Baden-Württemberg), Honorarzone II, gemittelt + sonstige Kosten
Besondere Leistungen</p> |
| | | 11) | <p>Sonstige
Eigene Erfahrungswerte, Büro</p> |

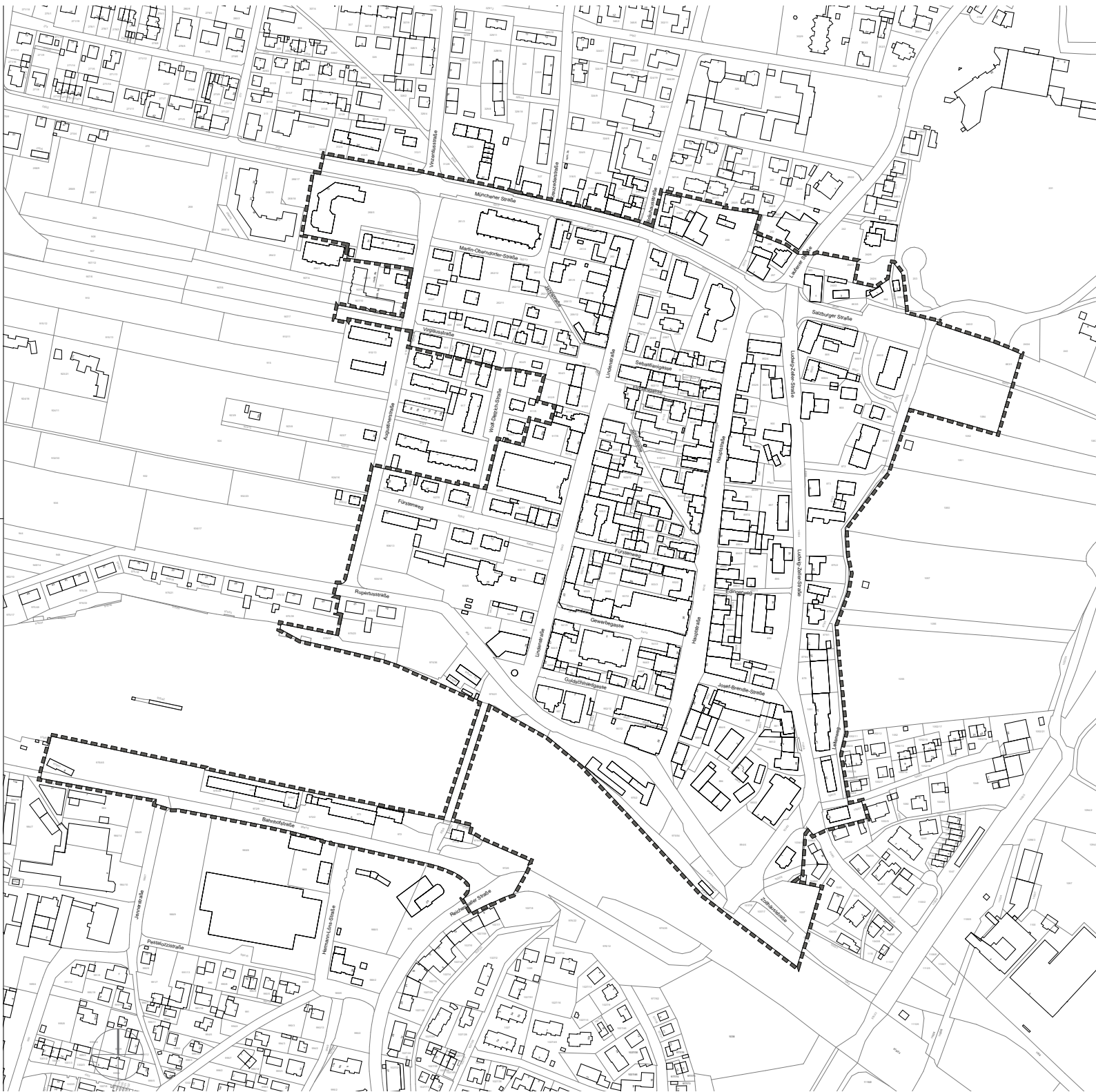
VORSCHLAG SANIERUNGSGEBIET

9

Vorschlag Umgriff
Begründung und Verfahrenswahl

VORSCHLAG SANIERUNGSGEBIET

VORSCHLAG UMGRIFF



Vorschlag Umgriff Sanierungsgebiet | o.M.

VORSCHLAG SANIERUNGSGEBIET

BEGRÜNDUNG UND VERFAHRENSWAHL

AUSGANGSBEDINGUNGEN

Die Beurteilungskriterien über die Notwendigkeit der Sanierung, die sozialen, strukturellen und städtebaulichen Verhältnisse sowie die anzustrebenden allgemeinen Ziele wurden im Rahmen des Masterplans für die Innenstadt von Freilassing mit einem Entwicklungskonzept mit integrierten Vorbereitenden Untersuchungen überprüft. Eine Grundlage des Masterplans für die Innenstadt stellte hierbei das Integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept (ISEK) aus dem Jahr 2012 dar. Bereits aufbauend auf den Ergebnissen dieser gesamtstädtischen Untersuchung wurde durch den Stadtrat für die Innenstadt ein vorläufiges Sanierungsgebiet für das Bahnareal und der Innenstadt festgelegt.

Im Rahmen der nun aktuellen Untersuchung sind zahlreiche städtebauliche Missstände sowohl in Bezug auf die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse als auch der Funktionsfähigkeit des zentralen innerörtlichen Bereichs deutlich geworden. Die Ergebnisse des nun erarbeiteten Entwicklungskonzepts mit Vorbereitenden Untersuchungen können die Erforderlichkeit städtebaulicher Sanierungsmaßnahmen für den Innenstadtbereich belegen. Die Ziele der Sanierung für dieses Gebiet sind in einem Leitbild dargestellt. Damit liegen für

die Beurteilung des Sanierungsbedarfs ausreichende Unterlagen vor.

STÄDTEBAULICHE MISSSTÄNDE UND EMPFEHLUNG ZUR ABGRENZUNG DES FÖRMLICH FESTGELEGTEN SANIERUNGSGEBIETES

Das Sanierungsgebiet ist nach § 142 Abs.1 Satz 2 BauGB so zu begrenzen, dass sich die Sanierung zweckmäßig durchführen lässt. Die Durchführung sollte innerhalb eines überschaubaren Zeitrahmens von max. 15 Jahren abgeschlossen sein. Die Bestandsanalyse zeigt im gesamten Sanierungsbereich eine Verteilung struktureller Mängel und Funktionsschwächen unterschiedlicher Form. Die Festlegung und Abgrenzung des förmlichen Sanierungsgebietes wird durch folgende Aspekte begründet:

Die Schwächen innerhalb des Stadtzentrums überlagern sich oftmals und kombinieren sowohl funktionale und räumliche Defizite vor allem in den Randbereichen der Innenstadt. Die Innenstadt wirkt, v.a. durch die geschichtliche Entwicklung der Stadt bedingt, allgemein als ein Sonderbaukörper im Stadtgefüge. Es gibt gestörte Verbindungen hin zu den umliegenden Stadtteilen als auch vor allem zum Bahnhof und seinen Bahngleisen bspw. in Form von fehlender barrierefreier Anbindung und unzureichender Ge-

staltung des öffentlichen Raums. Die Stadt besitzt in vielen Bereichen einen starken diffusen Charakter und ist von einer hohen Verkehrsbelastung vor allem entlang der Münchener Straße geprägt.

Die Innenstadt liegt dabei in einer Randlage zur Gesamtstadt und ist durch räumliche Barrieren, Hauptverkehrsstraße als auch Gleisfläche, von den umgebenden Siedlungsbereichen abgetrennt. Der sehr breite Bahnkörper stellt hierbei eine Zäsur von gesamtstädtischer Bedeutung dar. Neben dieser starken Trennwirkung im Stadtgefüge herrscht vor allem entlang der Bereiche dieser Verkehrsstrassen, Münchener Str, Ludwig-Zeller-Straße, Rupertusstraße und Augustinerstraße, ein starker diffuser Charakter. Sie weisen dabei wenig gestalterische Ordnung sowie Fassung durch städtebaulich wirksame Kanten auf und sind zusätzlich stark verkehrsbezogen gestaltet. Als Folge dieser hohen Verkehrsbelastung der Münchener Straße sowie des hohen Anteils des Schwerlastverkehrs in diesem Straßenabschnitt ist der Stadtraum in diesem Bereich erheblich durch Lärm- und Schadstoffimmissionen belastet. Dies gilt sowohl für die Randnutzungen in den Gebäuden als auch für den Aufenthalt im öffentlichen Raum. Der diffuse Charakter gepaart mit einer

BEGRÜNDUNG UND VERFAHRENSWAHL

hohen Verkehrsbelastung konzentriert sich vor allem im zentralen Zugangsbereich zur Innenstadt als auch zur Gesamtstadt in Form des Salzburger Platzes mit seinem städtebaulich wenig qualitätsvollen Auftakt. Daneben zeigen sich für das Baugefüge der Innenstadt weitere Defizite in Form von Erhaltungs- und Gestaltungsmängeln. Hierbei zeigen sich zahlreiche Gestaltungsmängel, v.a. im östlichen Abschnitt der Münchener Straße und im südlichen Bereich der Hauptstraße. Gravierende Erhaltungsmängel sind punktuell feststellbar, ebenso Gebäudeerstand.

Durch wenig Adressqualitäten, uneinheitliche Raumkanten, Gestaltungs- und Erhaltungsmängel der Gebäude oder Gestaltungsbrüche zusammen mit einer hohen Verkehrsbelastung setzt sich der diffuse Charakter um die Innenstadt herum fort. Im Ring um die Innenstadt befinden sich dabei große untergenutzte bzw. ungeordnete und ungestaltete Freiflächen, welche die Gestalt- und Nutzqualität des öffentlichen Raums beeinträchtigen.

Insgesamt zeigt der Zustand des zentralen öffentlichen Raums entlang der Hauptstraße ein uneinheitliches Bild. Hierbei liegen die grundlegenden Schwächen eher in der konsequenten Fortführung es in einigen Bereichen

gut gestalteten bzw. gegliederten Stadtbodens und der Notwendigkeit einer Aufwertung und Vereinheitlichung der Stadtmöblierung sowie der grundlegenden Ordnung der Sondernutzungszonen in der Hauptstraße. Allgemein besitzt die Innenstadt in seinem zentralen Bereich einen hohen Versiegelungsgrad.

ZIELE UND ZWECKE DER SANIERUNG

Im Rahmen der Sanierung sollen schrittweise die festgestellten Mängel beseitigt und die Innenstadt als gemeinsame Mitte aller Bürger Freilassings gestärkt werden. Sie soll als Standort des Einzelhandels und damit der Versorgung gesichert und als Ort des kulturellen Austauschs weiter qualifiziert werden. Die Ziele entsprechen den 2012 formulierten Zielen für das vorläufig festgelegte Sanierungsgebiet und ergänzen diese im Detail.

Die Innenstadt ist somit aus funktionaler Sicht zusammen mit dem Bahnhof als soziales und räumliches Zentrum weiter zu entwickeln. Das konzentrierte Einzelhandels- und Dienstleistungsangebot gilt es im zentralen Bereich zu stärken. Der Bahnhof ist als Mobilitätsknotenpunkt auszubauen und barrierefrei zu gestalten. In den Randbereichen der Innenstadt gilt es, das Potenzial für Wohnen als auch für Parken zu

prüfen, zu mobilisieren und zu nutzen. Den Kfz- Verkehr gilt es, besser zu integrieren und zu optimieren bzw. neu zu organisieren. Die Fuß- und Radwegenbindungen zur Innenstadt sind zu verbessern und auszubauen. Räumlich gilt es, das Stadtbild zu kultivieren und erlebbar zu machen, die innerstädtischen Verknüpfungen zu stärken und den Verkehr besser zu integrieren. Hierbei sind die räumlich wirksamen Kanten im zentralen Bereich zu sichern und weiter auszubilden, diffuse Räume sollten geordnet werden und ein gefasster Stadtraum als Merkmal der räumlichen Mitte weiter qualifiziert werden. Die vorhandenen Merkzeichen der Innenstadt sind als Orientierungs- und Identifikationspunkte sowie städtebauliche Akzente zu kultivieren bzw. zu entwickeln.

Der zentrale öffentliche Raum ist allgemein weiter zu qualifizieren und vor allem einheitlich zu gestalten. Die öffentlichen Plätze sind zu definieren und grundlegend aufzuwerten, die Aufenthaltsqualität ist zu verbessern. Die vorhandenen grünen Boulevards sind in ihrem Charakter zu bewahren und zu kultivieren. Die Historische Diagonale als grüne Fuß- und Radwegenvernetzung sollte aufgewertet werden. Die Zentralen innerstädtischen Verknüpfungen v.a. zwischen Innenstadt und Bahnhof sind zu stärken

VORSCHLAG SANIERUNGSGEBIET

BEGRÜNDUNG UND VERFAHRENSWAHL

und zu gestalten. Der Bahnhof ist als Mobilitätsknotenpunkt auszubauen. Dabei ist der Bahnhof und sein Umfeld möglichst barrierefrei zu gestalten. Die wichtigen Ost-West-Verknüpfungen durch die Innenstadt ebenso zu stärken und zu gestalten. Allgemein sind die Verknüpfungen in die Landschaft weiter zu entwickeln, den Siedlungsrand gilt es, zu begrünen. Unter Mitwirkung der Eigentümer sollen allgemein die Lebens- und Arbeitsbedingungen nachhaltig verbessert werden. Dabei ist die bauliche Struktur nach den sozialen, hygienischen, wirtschaftlichen und kulturellen Erfordernissen zu entwickeln. Bei der energetischen Sanierung des Gebäudebestandes gilt es, stadtbildgerechte Lösungen zu entwickeln.

Der Masterplan mit den zugehörigen Strukturskizzen stellt das langfristige Entwicklungskonzept für die städtebauliche Entwicklung der Stadtmitte dar. Er zeigt die Umsetzung der im Leitbild für die Stadtmitte formulierten Ziele in einem räumlichen und funktionalen Gesamtkonzept zur strategischen Umsetzung von kurzfristig umsetzbaren als auch erst langfristig realisierbaren Zielen. Die zentralen Maßnahmen der Sanierung sind:

- Projekt „Bahnhofsspanne“ mit seinen Projektbausteinen Bahnhof, Lindenplatz und Rupertusstraße

Ost. Das Projekt zur Entwicklung des Bahnhofsbereichs sowie des südlichen Innenstadtrandes zur Verklammerung von Bahnhof und Innenstadt sowie der Stadtbereiche Nord und Süd.

- Projekt „Neue Plätze - Hauptstraße“ mit seinen Projektbausteinen Salzburger Platz, Goldschmiedplatz, Jahnplatz und Hauptstraße und Gassen. Hierunter versammeln sich unterschiedliche Maßnahmen und Teilprojekte, die die Attraktivität des zentralen öffentlichen Raums zum Ziel haben.
- Projekt „Ortsbild und Baukultur“ mit thematisch unterschiedlichen Bausteinen zur Sicherung und Aufwertung der Innenstadt.

BETEILIGUNG FACHÄMTER UND ÖFFENTLICHKEIT

Die Projekte wurden im Rahmen der Mitwirkung der Öffentlichkeit als auch der Fachämter bzw. der Akteure vor Ort erarbeitet. Hierzu gab es eine Bürgerwerkstatt am 27. September 2017.

Die verschiedenen Fachämter als auch die Regierung wurden im Rahmen von Fachforen, ebenfalls am 27. September 2017 bereits frühzeitig informell am Planungsprozess mitbeteiligt.

Es gab parallel mit der zuständigen

Verwaltung der Stadt mehrere Abstimmungsrunden von 2017 bis 2018. Im Rahmen der Vorstellung der jeweils aktuellen Stände der Masterplanung am 24. April 2017 sowie am 12. Februar 2018 im Stadtrat konnte die Vertretung der Bürgerschaft zusätzlich mehrmals beteiligt werden und ihre Anregungen mit einbringen.

ABGRENZUNG SANIERUNGSGEBIET

Der Vorschlag für den Umgriff des Sanierungsgebiets umgrenzt die Innenstadt mit dem Bahnhofsumfeld. Es entspricht in seinem Kern der Umgrenzung des bereits 2012 vorläufig festgelegten Sanierungsgebietes. Durch die erarbeiteten Projekte im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen wurde die Abgrenzung nun aktualisiert und erweitert. Im Rahmen der Erarbeitung des Masterplans Innenstadt konnten entsprechend keine Notwendigkeiten zur weiteren Vergrößerung des Sanierungsgebietes ermittelt. Den östlichen Abschluss der jetzigen Umgrenzung des Sanierungsgebietes für die Innenstadt nördlich der Bahnfläche bildet die Augustinerstraße bzw. Virgiliusstraße / Fürstenweg und Wolf-Dietrich-Straße. Hierbei folgt die Abgrenzung im nördlichen Bereich der Münchener bzw. Salzburger Straße und schließt die Bebauung um den Salzburger Platz mit ein. Im Osten stellt der Leitenweg

BEGRÜNDUNG UND VERFAHRENSWAHL

die Abgrenzung des Sanierungsgebietes dar. Schließlich folgt der Umgriff ab dem Kreisel die nördliche Abgrenzung der Bahnfläche direkt südlich der Innenstadt. Die Unterführung verknüpft als umrenzter Bereich die Innenstadt mit dem Bahnhofsumfeld. Dieses ist der Bereich nördlich der Bahnhofstraße ab Reichenhaller Straße bis einschließlich dem Bahngrundstück Georg-Wrede-Straße 8.

Die genaue Abgrenzung des vorgeschlagenen Sanierungsgebietes ist im Lageplan gekennzeichnet. Das Gebiet umfasst insgesamt eine Fläche von ca. 30,1 ha. Es grenzt im nördlichen Bereich direkt an den Umgriff des Sanierungsgebietes der Sozialen Stadt Mitterfeld an.

MÖGLICHE VERFAHRENSWAHL

Mit dem Beschluss der Sanierungssatzung entscheidet die Stadt Freilassing auch darüber, ob sie die Sanierung im umfassenden oder im vereinfachten Verfahren durchführen will. Im vereinfachten Verfahren kommen die Vorschriften der §§ 152 bis 156 BauGB (insbesondere Erhebung von Ausgleichsbeiträgen für sanierungsbedingte Bodenwerterhöhung) nicht zur Anwendung.

Folgende Gründe rechtfertigen im Sanierungsgebiet „Innenstadt Freilassing“ die Anwendung des vereinfach-

ten Verfahrens: Das Hauptaugenmerk der Sanierung liegt auf Erhalt und Verbesserung des Bestandes sowie hauptsächlich auf die Reduzierung der Missstände im öffentlichen Raum. Eine grundlegende Umstrukturierung mit umfangreichen Grunderwerb durch die Stadt ist nicht geplant. Mit wesentlichen sanierungsbedingten Bodenwerterhöhungen ist nicht zu rechnen. Bei möglichen Bodenwertsteigerungen im öffentlichen Raum bestünde die Möglichkeit, die Kosten auf Grund anderer gesetzlicher Bestimmungen umzulegen. Sollten sich jedoch im Laufe des Verfahrens die Sanierungsziele ändern oder konkretisieren, könnte bei Bedarf ein Verfahrenswechsel für Teile des Sanierungsgebiets erfolgen.

AUSWIRKUNGEN FÜR DIE PRIVATEN EIGENTÜMER

Was ist ein Sanierungsvermerk ?

Zur Sicherung der Interessen der Stadt und der betroffenen Eigentümer wird nach Beschlussfassung im Stadtrat ein Sanierungsvermerk in die Grundbücher der Grundstücke im Sanierungsgebiet eingetragen. Hierbei ist es wichtig, folgendes zu beachten: Der Sanierungsvermerk hat nur hinweisenden Charakter. Er belastet das Grundstück nicht und wird nach Abschluss der Sanierungsmaßnahmen wieder gelöscht,

ohne dass dem jeweiligen Eigentümer Kosten entstehen. Mit diesem Sanierungsvermerk wird lediglich kenntlich gemacht, dass das Grundstück in einem förmlich festgelegten Sanierungsgebiet liegt. Dieser Vermerk weist darauf hin, dass die Bestimmungen des Baugesetzbuches (BauGB) - und hier das besondere Städtebaurecht gemäß §§ 136 ff. BauGB - zu beachten sind. Der Sanierungsvermerk erfolgt nicht, sofern die Genehmigungspflicht nach § 144 Abs. 2 BauGB ausgeschlossen ist.

Was ist die Genehmigungspflicht?

Nach § 144 BauGB wird im Rahmen der Sanierungssatzung eine Genehmigungspflicht festgelegt. Daraus ergibt sich die Verpflichtung, für bestimmte Vorhaben und Rechtsvorgänge im Sanierungsgebiet eine sanierungsrechtliche Genehmigung der Stadt Freilassing einzuholen. Damit soll die Umsetzung der Sanierungsziele gesichert werden. Die Genehmigungspflicht kann entfallen, dabei muss diese jedoch explizit in der Satzung ausgeschlossen werden.

Welche Vorteile ergeben sich ?

Durch die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes und den damit einhergehenden Städtebauförderungsmaßnahmen können im Sanierungsgebiet Maßnahmen unterschiedlichster Art finanziell gefördert werden. Diese Maß-

VORSCHLAG SANIERUNGSGEBIET

BEGRÜNDUNG UND VERFAHRENSWAHL

nahmen können zum einen öffentliche Maßnahmen im Bereich des Hoch- und Tiefbaus sein, unter bestimmten Voraussetzungen können aber auch private Sanierungs- und Modernisierungsmaßnahmen im Sanierungsgebiet finanziell gefördert werden. Voraussetzung für die Gewährung eines Zuschusses ist immer der Abschluss eines Modernisierungsvertrages zwischen der Stadt Freilassing und dem Eigentümer vor Beginn der Maßnahmen. Wenn eine private Maßnahme im Sanierungsgebiet geplant ist, sollten sich die Bauherren informieren vor Beginn beim Sanierungsträger, ob eine finanzielle Fördermöglichkeit besteht. Bereits begonnene Maßnahmen können nachträglich nicht mehr gefördert werden. Ein Rechtsanspruch auf Förderung besteht nicht.

keine Fördermittel erhalten). Ohne einen Modernisierungsvertrag kann keine Bescheinigung im Sinne des § 7 h EstG ausgestellt werden. Es wird empfohlen einen Steuerberater zu konsultieren. Diese Angaben sind als allgemeiner Hinweis für private Bauherren zu verstehen. Eine Gewähr auf Vollständigkeit und Richtigkeit im steuerrechtlichen Sinne kann daher nicht übernommen werden.

Gibt es steuerliche Vorteile ?

Ja, die gibt es. Nach den §§ 7h, 10f und 11a des Einkommensteuergesetzes (EstG) können bestimmte Herstellungs- und Anschaffungskosten sowie der Erhaltungsaufwand bei Gebäuden in förmlich festgelegten Sanierungsgebieten erhöht steuerlich abgesetzt werden, vorausgesetzt, dass vor der Durchführung der Arbeiten am Gebäude eine vertragliche Regelung in Form eines Modernisierungs- und Instandsetzungsvertrages mit der Stadt abgeschlossen wird (auch wenn Sie

