

# Stadt Freilassing – ISEK Fachbeitrag Verkehr



Kurzfassung als Vorabzug

08. 10. 2012

# Stadt Freilassing – ISEK Fachbeitrag Verkehr

## Kurzfassung

4.3. Verkehrskonzepte

4.4. Mobilitätsmanagement

4.5. Maßnahmenvorschläge mit Prioritäten

### Anlagen

16. Übersichtsplan Konzeptvorschläge Individualverkehr
17. Übersichtsplan Strukturgliederung Münchener Straße
18. Übersichtsplan Konzeptvorschläge Münchener Straße
19. Umbauvorschläge Münchener Straße – Abschnitt Rathaus bis Salzburger Platz
20. Umbauvorschläge Münchener Straße – Querschnitt Ost
21. Umbauvorschläge Münchener Straße – Salzburger Platz
22. Umbauvorschläge Münchener Straße – Abschnitt Lindenstraße
23. Umbauvorschläge Münchener Straße – Abschnitt Augustiner Straße
24. Umbauvorschläge Münchener Straße - Querschnitt West
25. Übersichtsplan Konzeptvorschläge Fuß- und Radwegeplanung
26. Übersichtsplan Einzugsbereich der Stadtbuslinien
27. Übersichtsplan Konzeptvorschläge ÖPNV



LANG + BURKHARDT

## 4. Verkehrsentwicklungsplan

### 4.3. Verkehrskonzepte

#### 4.3.1 Verkehrliche Zielvorgaben

Im Zuge der Öffentlichkeitsarbeit wurden Ziele für die verkehrsplanerische Entwicklung der Stadt Freilassing erarbeitet. Berücksichtigt wurden die Wünsche und Ideen der Bürger ebenso wie die Anregungen der Lenkungsgruppe. Für die gesamtstädtische Verkehrsentwicklung wurden folgende Ziele definiert:

- Orientierung der Verkehrsplanung an der Siedlungs- und Gewerbeentwicklung
- Keine neuen verkehrsintensiven Gewerbeeinrichtungen bzw. Einkaufsmärkte längs der Münchener und Wasserburger Straße
- Ansiedlung neuer Gewerbegebiete in erster Linie an den nördlichen und südlichen Stadtrandgebieten (Anbindung an die Laufener Straße bzw. die B 304)
- Verbesserung des Verkehrsflusses auf der Achse Salzburger Straße – Münchener Straße
- Verkehrsreduzierung - insbesondere des Schwerlastverkehrs – in den Wohnquartieren rund um den Sudetenplatz („Schleichwegerouten“ der Lkw über die Sudeten-, Egerländer- und Böhmerwaldstraße) und die Eichendorffstraße zwischen Siebenbürger Straße und Schlesier Straße
- Möglichst nichtsignalisierte Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlagen realisieren
- Flüssigerer und dennoch langsamerer Verkehrsfluss mit Wunschgeschwindigkeit Tempo 30 km/h auf der Münchener Straße
- Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer, insbesondere längs der Münchener Straße zwischen Industriestraße und Salzburger Platz
- Durchgängiges, beidseitiges Angebot für Radfahrer auf der Fahrbahn längs der Münchener Straße zwischen Industriestraße und Salzburger Platz

### 4.3.2 Fließender Kfz-Verkehr

#### 4.3.2.1 Großräumige, gesamtstädtische Verkehrsentwicklung (vgl. Plandarstellung in der Anlage 16)

##### Umbau des Knotenpunktes B20 / B304 / Salzburger Straße

- Mit der Realisierung der vierten Rampe von der Salzburger Straße zur B 20 im Südwestquadranten des Knotenpunktes wird der Verkehrsablauf an diesem Knoten durch den Wegfall der Lichtsignalanlage deutlich flüssiger ablaufen.
- Die Laufener Straße und der Salzburger Platz werden insbesondere zu den verkehrlichen Spitzenstunden entlastet werden: Der Schleichverkehr der heute von Norden kommend die Ausweichroute über die Laufener Straße in Richtung Salzburg nutzt, wird auf die B 20 zurückverlagert werden.
- Diese Umbaumaßnahme ist vom Staatlichen Bauamt Traunstein unabhängig vom ISEK Freilassing geplant worden und wird in absehbarer Zeit durchgeführt werden.

##### Westtangente (Verbindung St 2104 – B 304) Prognose der verkehrlichen Auswirkungen

Die seit vielen Jahren in der Diskussion stehende Westtangente wurde hinsichtlich ihrer möglichen Trasse, der möglichen Anbindungen an das bestehende Straßennetz sowie der verkehrlichen Auswirkungen untersucht:

- Mögliche Entlastungswirkung der östliche Münchener Straße (zwischen Rathaus und Salzburger Platz): ca. 500 Kfz-Fahrten/Tag
- Verlagerbarer Durchgangsverkehr aus Richtung Berchtesgaden, Ainring, Bad Reichenhall: ca. 1.000 Kfz-Fahrten/Tag
- Verlagerbare Ziel- Quellfahrten zum Gewerbegebiet Süd aus nordwestlicher Richtung: ca. 700 Kfz-Fahrten/Tag; zur westlichen Innenstadt aus südlicher Richtung: ca. 800 Kfz-Fahrten/Tag
- Verlagerbarer Lkw-Verkehr: ca. 250 LKW-Fahrten/Tag. Diese Fahrten sind Durchgangsverkehr und Ziel-/ Quellverkehr zum Industriegebiet Süd an der B 304. Nicht zu Verlagern ist aber ein großer Anteil des LKW-Verkehrs, der Ziel-/ Quellverkehr in das Industriegebiet Nord und das Gewerbegebiet Klebing.
- Für die mögliche Trassenführung der Westtangente wurde ein Korridor definiert, der über das Stadtgebiet von Freilassing und das der Gemeinde Ainring verläuft. Als mögliche

Knotenpunktsgestaltung der Anbindungen einer Westtangente an die B 304 und die Wasserburger Straße bieten sich Kreisverkehrplätze an. Aufgrund der vorhandenen räumlichen Gegebenheiten wäre auch eine Realisierung mit großen Außendurchmessern möglich.

- Eine Anbindung des Ortsteils Neuhofham an eine mögliche Westumfahrung wäre aus verkehrlicher Sicht durchaus denkbar und würde auch zu einer höheren Entlastung der Münchener Straße führen. Aus städtebaulichen, bzw. landschaftsplanerischen Gründen wird diese Verbindungsspanne aber nicht in die weiteren Planungen aufgenommen.

#### Ergänzungsvarianten der Westtangente

- Ergänzend wird die Weiterführung der Westumfahrung über die Wasserburger Straße in nördliche Richtung als Nord-Westspanne mit Verbindung an die Laufener Straße (BGL 2) in die Konzeptpläne aufgenommen. Diese Varianten würden die Entlastungswirkungen für das innerstädtische Straßennetz weiter verstärken, insbesondere im Hinblick auf den Lkw-Verkehr.
- Eine zweite Brückenverbindung von Freilassing nach Salzburg würde durch die Entflechtung der Verkehrsbeziehungen die bestehende einzige Querungsmöglichkeit für den Kfz-Verkehr zwischen Freilassing und Salzburg deutlich entlasten. Gerade in Verbindung mit einer Westumfahrung bietet sich als Standort für diese neue Saalachbrücke die Verlängerung der B 304 über den Knoten mit der B 20 in östliche Richtung nach Österreich an. In Salzburg Siezenheim könnte die Anbindung an die Mielstraße mit Weiterführung an die A1 erfolgen.

#### Halbanschluss B 20

- Zur Entlastung des hoch belasteten Salzburger Platzes wäre eine zusätzlich Verbindung zur B 20 hilfreich. Ein Halbanschluss auf Höhe der Unterführung der Bahnlinie Rosenheim – Salzburg könnte in Richtung Norden über die Zollhäuslstraße erfolgen und in der Gegenrichtung über eine Verbindungsrampe südlich der Bahnlinie zur Reichenhaller Straße.
- Ein Vollanschluss ist nicht notwendig, da die Verkehrsbeziehungen in südliche Richtung der B 20 über den Anschluss der B 304 erfolgen kann, der noch große Kapazitätsreserven aufweist.

- Der Halbanschluss würde für eine Verlagerung von ca. 1.000 Kfz-Fahrten/Tag von der Reichenhaller Straße und der Salzburger Straße hin zur B 20 in Richtung Salzburg und nördliche B20 sorgen. Auch die Münchener Straße wird entlastet (Verlagerungen hin zur Rupertusstraße).
- Die Realisierbarkeit dieses Anschlusses müsste durch das Staatliche Bauamt geprüft werden. Durch die Nähe der möglichen Einfädelspur zur in die B20 (nördliche Richtung) zur Ausfädelspur am Knoten mit dem B 304 und dem Brückenbauwerks der Bahnlinie (südliche Richtung) bestehen räumliche Einschränkungen bzw. Zwangspunkte.

### LKW-Durchgangsverkehr

Für die Reduzierung des Schwerverkehrs, der insbesondere über die Münchener Straße in Ost-West-Verbindung durch die Stadt rollt, bestehen folgenden Möglichkeiten :

- Ein LKW-Durchfahrverbot wäre evtl. im Zuge eines Lärmaktionsplans zu erreichen, dies ist allerdings schwierig zu realisieren.
- Mit einem Durchfahrverbot für Lkw in der Wohnsiedlung zwischen Siebenbürger Straße und Schlesier Straße wird die Wegeroute für den Ziel-Quell-Verkehr zum Gewerbegebiet Nord über die BGL 2 (Laufener Straße) gestärkt.
- Mit der Realisierung der Westtangente würde für den Durchgangsschwerverkehr eine Ausweichroute entstehen, dies kann als Grundlage für die rechtliche Aussperrung des LKW-Durchgangsverkehrs dienen.
- Mit der Realisierung der Verbindungsstraße zwischen der BGL 2 und der BGL 3 in Ober-surheim (Gemeinde Saaldorf-Surheim) wird für die Kiestransporte der Firma Moosleitner aus Norden kommend die Route über die BGL2 attraktiver werden; Schwerverkehrsfahrten werden sich aus dem Stadtgebiet in Freilassing auf die BGL 2 verlagern. Dies wird noch verstärkt werden im Falle der Durchführung der Umbauvorschläge für die Münchener Straße.

#### 4.2.2.2 Innerstädtische Vorschläge zur Verbesserung des Verkehrsablaufes (vgl. Übersicht in der Abb. 16)

##### Erschließung möglicher Erweiterungsflächen

- Für die geplante neue Wohnsiedlung am Sonnenfeld mit ca. 1500 Einwohnern ist mit einer zusätzlichen täglichen Verkehrsbelastung von 1.800 - 2.000 Kfz/Fahrten am Tag zu rechnen. Die verkehrliche Anbindung des geplanten Neubaugebietes „Sonnenfeld“ erfolgt an sowohl an die Schillerstraße, die Münchener Straße, die Augustinerstraße sowie die Rupertusstraße. Für die Anbindung von der Münchener Str. aus schlagen wir einen unsignalisierten Knotenpunkt ohne Linksabbiegespur auf der Münchener Str. (von Osten kommend) vor. Ein Kreisel an dieser Stelle ist aufgrund der Verkehrsbelastungen nicht erforderlich und würde für die Radfahrer in Ost-West Richtung, die ja in diesem Abschnitt auf einem separaten Radweg geführt werden sollen, eine zusätzliche Ableitung auf die Fahrbahn bedeuten. Wünschenswert wäre, möglichst viel des zusätzlichen Verkehrs, den das Sonnenfeld generiert (durch die unmittelbare Nähe des Bahnhofs sollte ein möglichst hoher ÖPNV-Anteil im Modal-Split angestrebt werden), über die Rupertusstraße und dann weiter über den möglichen Halbanschluss an die B20 im Zuge der Zollhäuslstraße abzuwickeln. So kann der Salzburger Platz entlastet werden. Die Zufahrt für diesen Abschnitt der Sonnenfeldsiedlung kann aus Osten über den geplanten Kreisel an der Augustinerstraße erfolgen, aus Westen ist das Rechtseinbiegen von der Münchener Str. aus unproblematisch.
- Für die Anbindungen der möglichen gewerblichen Erweiterungsflächen an das übergeordnete Straßennetz bieten sich im Norden die Knotenpunkte Laufener Straße / BGL 2 (möglicher Kreisverkehr) und im Süden die Traunsteiner Straße an.
- Für die Anbindung der angedachten Wohnbau-Erweiterungen in Hofham wird eine Verbindung an die Staufenerstraße und die Georg-Wrede-Straße vorgeschlagen.
- Als geeigneter Standort für eine großflächige Abstell- bzw. Parkanlage für Lkw wird die Fläche unmittelbar südlich des Kreisels und westlich der Heubergstraße angesehen. Durch die unmittelbare Nähe zur B 20 ist mit wenig Beeinträchtigung für die Freilassingener Bevölkerung zu rechnen.

##### Einbahnstraßenpaar Schulstraße / Birkenweg

Zur Entflechtung der Verkehrsströme und zur Erhöhung der Sicherheit wird vorgeschlagen, den Birkenweg in Westrichtung und die Schulstraße in Ostrichtung als Einbahnstraße auszuweisen. Die gering belasteten, kurzen Straßenabschnitte können auch von Radfahren gegen die Ein-



bahnstraßenrichtung befahren werden. Längsparken sollte jeweils am rechten Straßenrand erlaubt werden.

### Sudetenplatz

- Für die Wohnquartiere rund um den Sudetenplatz („Schleichwegerouten“ der Lkw über die Sudeten-, Egerländer- und Böhmerwaldstraße) wird eine Tonnagebegrenzung bis 7,5t mit dem Zusatzschild „Anlieger frei“ vorgeschlagen. Somit kann eine Verkehrsberuhigung erreicht werden (bei einer aktuellen Verkehrszählung durch das Tiefbauamt wurden am Sudetenplatz 27 LKW-Fahrten/Tag ermittelt).
- Um das Abstellen der Lkw in der Sudetenstraße zu verhindern wird vorgeschlagen, durch bauliche Einschränkungen wie z.B. Bepflanzungen in jeweils 10 m langen Abschnitten eine Parksituation nur für PKW zu schaffen.

### 4.2.2.3 Münchener Straße

#### Städtebauliche Gliederung (vgl. Plandarstellung in der Anlage 17)

Von zentraler Bedeutung in Freilassing ist die in West-Ost-Richtung durch das gesamte Stadtgebiet verlaufende Münchener Straße. Hier treffen sowohl PKW, LKW (vornehmlich im Längsverkehr), Busse sowie Fußgänger und Radfahrer aufeinander. Das zu verfolgende Ziel muss eine Integration der Nutzungsansprüche für möglichst aller Verkehrsteilnehmer sein.



Beispiele Verkehrssituation Münchener Straße

Eine Strukturierung der Münchener Straße erfolgte gemäß den Anforderungen und Charakteristika der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2006):



Östlicher Abschnitt (Industriestraße – Rathaus): Örtliche Hauptverkehrsstraße mit Mischnutzung

- Breiter, offener Straßeraum mit Seitenräumen (Allee auf der Südseite)
- Geradliniger Verlauf
- Augustinerstraße bis Salzburger Platz nach RASSt 06 (5.2.7)

Mittlerer Abschnitt: Örtliche Geschäftsstraße im Stadtzentrum

- Hauptverkehrs- und Erschließungsstraße
- Verkehrsstärke zwischen 400 Kfz/h und 2.600 Kfz/Stunde
- Besondere Nutzungsansprüche durch Fußgängerlängs- und querverkehr, Parken, ÖPNV

Westlicher Abschnitt (Salzburger Platz – Anschluss B20): Örtliche Einfahrtsstraße

- Hauptverkehrsstraße
- Gemischte Nutzung
- Verkehrsstärke zwischen 400 Kfz/ Stunde und 1.800 Kfz/Stunde

Entsprechend der Forderung nach einem beidseitigen Angebot für Radfahren auf beiden Seiten der Münchener Straße und dem Wunsch nach langsamerem Kfz-Verkehr wurde ein Konzept entwickelt, das eine Verbesserung der Verkehrsabwicklung für alle Verkehrsteilnehmer bieten könnte.

Umbauvorschläge zum nichtsignalsierten Ausbaukonzept Münchener Straße (Übersichtsplan vgl. Anlage 18)

- Knoten Münchener Straße / Bräuhausstraße / Lindenstraße: Keine Linksabbieger aus westlicher Richtung in die Bräuhausgasse. Auflösen der Linksabbiegespur: Die ca. 300 abbiegenden Kfz/Tag müssten über die Vinzentiusstraße und die Schulstraße oder Laufener Straße ausweichen.
- Knoten Münchener Straße / Vinzentius- / Augustinerstraße: Kleiner Kreis mit ca. 27 m Durchmesser
- Münchener Straße / Obere Feldstraße / Schillerstraße: Kleiner Kreis mit ca. 27 m Durchmesser
- Münchener Straße / Industriestraße / Sägewerkstraße: Kreis mit ca. 30 m Durchmesser und mit einem zusätzlichen Bypass für die aus Norden nach Westen abbiegenden Fahrzeuge

- Ausbau der Salzburger Straße zwischen Salzburger Platz und Anschluss B 20 (Zwei Fahrspuren in Richtung Salzburg)

Durch den Verzicht auf Lichtsignalanlagen und den Bau von Kreisverkehren kann der Kfz-Verkehr flüssig, aber mit reduzierter Geschwindigkeit durch die Münchener Straße fahren. Ein Kreisverkehr am Salzburger Platz wäre prinzipiell auch denkbar und wünschenswert, aufgrund der hohen Belastungen zu den Spitzenstunden ist ein „normaler“ Kreisverkehr nicht leistungsfähig: Bei der Zufahrt von der Laufener Straße würden sich lange Rückstauungen bilden, da der in einer hohen Anzahl aus Salzburg kommende Verkehr bevorrechtigt wäre und nur wenig Lücken bieten würde. Die Leistungsfähigkeit für die vorgeschlagenen Kreisverkehre während der maßgeblichen Spitzenstunden am Vor- und Nachmittag wurde schon vom Büro Lang+Burkhardt 2009 nachgewiesen. Als Prognosehorizont für die Verkehrsuntersuchung wurde das Jahr 2025 gewählt und die Realisierung der Wohnsiedlung Sonnenfeld berücksichtigt.

Durch die reduzierte Fahrbahnbreite (keine Linksabbiegespuren mehr am Knoten Bräuhausstraße / Lindenstraße sowie am Knoten Augustinerstraße) kann im schmalsten Bereich der Münchener Straße zwischen dem Rathaus und dem Salzburger Platz beidseitig ein Angebotsstreifen für Radfahrer angelegt werden (vgl. Plandarstellung Anlage 19). Auf der südlichen Straßenseite vor der Pfarrkirche müsste auf Stellplätze (Längsparker) verzichtet werden. Ebenso würden die Stellplätze auf der nördlichen Straßenseite zwischen Bräuhausstraße und Raiffeisenbank entfallen müssen. Diese Stellplätze sollen aber nicht völlig entfallen, sondern sollen im Zuge des Innenstadtkonzeptes in einer neuen Parkieranlage nahe das Salzburger Platzes positioniert werden.

#### Straßenquerschnitt östlicher Abschnitt (vgl. Plandarstellung Anlage 20)

Der exemplarisch gewählte Straßenquerschnitt der Verkehrsuntersuchung im östlichen Abschnitt der Münchener Straße liegt westlich der Kreuzung mit der Lindenstraße. Im Bestand gibt es heute drei Fahrspuren für den Kfz-Verkehr. Der vorgeschlagene neue Querschnitt sieht nur noch zwei Spuren mit einer Breite von jeweils 3,25 m vor. Die Fahrbahnbreite beträgt 9,0 m. Die jeweiligen Seitenräume können mit einem Schutzstreifen für Radfahrer markiert werden (Breite: 1,5 m, vgl. Beispielfoto). Dieser Streifen ist Teil der Fahrbahn; gemäß den Richtlinien der RAS 06 ist eine Fahrbahnbreite von 6,5 m ausreichend für den Begegnungsfall zweier LKW. Da auf der nördlichen Straßenseite Längsparker verbleiben, wird zum Schutz der Radfahrer ein zusätzlicher Sicherheitsabstand von 0,5 m vorgesehen.



Beispiel Angebotsstreifen

### Salzburger Platz

Im Zuge des Innenstadtkonzeptes (vertiefende Untersuchung im integrierten Konzept der ARC-Architekten) wird vorgeschlagen, die Fußgängerzone zu erweitern. Der südliche Bereich des Salzburger Platzes soll ein verkehrsberuhigter Bereich werden. Die Sebastianigasse soll ebenfalls verkehrsberuhigt werden. Die Funktion als Anliegerstraße bleibt aufrechterhalten, der aus Osten kommende Verkehr, der in die Lindenstraße abbiegen möchte, kann über die Knoten Münchener Straße / Lindenstraße zufahren. In der Anlage 21 ist der durchgängige Angebotsstreifen beispielhaft in roter Farbe eingefärbt dargestellt. Die Lichtsignalanlage kann im Hinblick auf die Leistungsfähigkeit verbessert werden indem die Linksabbiegespur in die Hauptstraße entfällt. Somit kann die Haltepositionen aus westlicher Richtung kommend näher zur Kreuzung versetzt werden. Dies hat den Vorteil, dass weniger Grünzeitverlust und geringere Räumzeiten beim Signalphasenprogramm entstehen.

### Kreisverkehrsplatz am Knoten Münchener Straße / Augustinerstraße

Die Entwurfsskizze des Straßenverlaufs in den Anlage 22 und 23 zeigen die mögliche neue Straßenraumplanung.

Der Schutzstreifen für die Radfahrer endet aus Osten kommend im Vorbereich des vorgeschlagenen Kreisels und die Radfahrer fahren auf der Fahrbahn in den Kreisverkehr ein. Weiterführend nach Westen können die Radfahrer den separat geführten Radweg nutzen.

Aus östlicher Richtung kommend werden die Radler vom Radweg auf die Fahrbahn geführt (empfohlen wird eine farbliche Hervorhebung); nach dem Kreisverkehr durchqueren die Radfahrer in Richtung Osten die Bushalterstelle.

### Straßenquerschnitt westlicher Abschnitt (vgl. Plandarstellung Anlage 24)

In diesem Abschnitt der Münchener Straße gibt es in beiden Richtungen einen kombinierten Geh- und Radweg, der allerdings auf der Südseite durch die Baumscheiben systematisch in seiner Breite eingeschränkt wird, so dass es immer wieder zu Konfliktsituationen kommt. Die Stellplätze im Straßenseitenbereich zwischen den Bäumen werden kaum angenommen (vgl. Fotobeispiel unten).



### Bestandssituation westlicher Abschnitt der Münchener Straße

Auch in diesem Abschnitt wird eine Regelquerschnittsbreite von 6,5 m vorgeschlagen. Mit dem Verzicht auf die Längsstellplätze auf der nördlichen Straßenseite kann der Grünstreifen auf 2,0 m reduziert werden und somit genügend Platz an den Seitenräumen entstehen, um jeweils baulich getrennte Radwege und Gehwege mit einer Breite von 2,0 m (Radweg) und ca. 2,25 m (Gehweg) anzuordnen. Der im Planungsprozess angedachte, begrünte, 2,5 m breite Mittelstreifen mit integrierten Querungshilfen wäre ebenfalls denkbar. Bei der Wahl der Variante ist zu berücksichtigen, dass die Fahrbahn auf der Staatsstraße nicht über eine Länge von 500 m oder länger, sondern über Abschnitte von 30 – 40 m getrennt werden sollte. Darüber hinaus sollte berücksichtigt werden, dass der Straßenraum bei einem Mittelstreifen mit Bäumen leicht in zwei Teilräume zerfällt, da die Baumreihe auf der Nordseite fehlt.

### Vorteile Kreisverkehre gegenüber Signalanlagen:

- Höhere Verkehrssicherheit durch Wegfall von Linksabbiegekonflikten
- Fahrbahnbreite kann reduziert werden (keine Linksabbiegespuren nötig)
- Möglichkeit für Radfahrer-Angebotsstreifen auf der Fahrbahn bzw. separate Radwege längs der Münchener Straße
- Geringere Geschwindigkeit; in der Regel weniger schwere Unfälle, insbesondere weniger Personenschäden
- Insgesamt flüssiger Verkehrsablauf: Bei geringer und mittlerer Verkehrsbelastung (zu ca.



80% des Tages) sind die Wartezeiten beim Kreisel deutlich geringer als bei einer signalisierten Kreuzung. Das führt zu vermindertem Schadstoffausstoß und geringerem Kraftstoffverbrauch

- Geringere Betriebs- und Unterhaltskosten

Nachteile Kreisverkehre gegenüber Signalanlagen:

- Fußgängerquerungen an den Kreiselzu- und -ausfahrten werden evtl. erschwert
- Konfliktpotential bei der Kreiselfahrt für Radfahrer, die vom Radweg oder Angebotsstreifen auf die Fahrbahn wechseln, um in den Kreisel einzufahren.

Um die veränderte Situation durch Kreisverkehre besser einschätzen zu können, bietet sich an, andere Städte oder Gemeinden mit vergleichbaren Verkehrsbelastungen und schon realisierten Kreisverkehrsanlagen zu betrachten. Zusammenfassend einige Beispiele für innerstädtische Kreisel in Bayern (mit Angabe der Verkehrsmengen gemäß Verkehrsmengenatlas 2005 Luftbilder: jeweils Ausschnitte aus GoogleEarth):

1. Kreisel in Bobingen (Hochstraße / Maria-Hilf-Straße)



Querschnitts-DTV-Wert: Zufahrt Nord St2035 (SW nach Norden verlaufend): 10.389 KKfz/24h

2. Kreisell in Lindau B11 / Kemptener Straße:



Querschnitts-DTV-Werte: Zufahrt West: 20.906 Kfz/24h, Zufahrt Ost: 18.624 Kfz/24

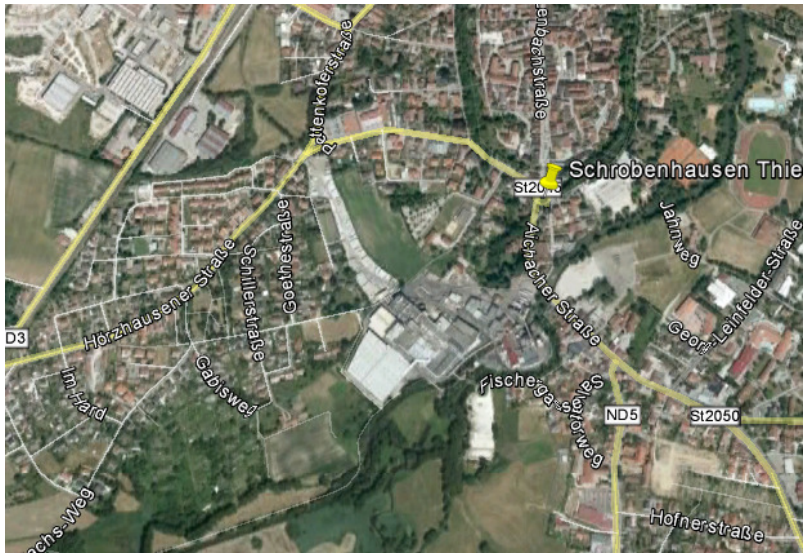
3. Kreisell in Altdorf Hirschenkreuzung Nürnberger Straße / Fischbacher Straße



Querschnitts-DTV-Werte: Zufahrt West: 10.500 Kfz/24h; Zufahrt Nord: 9.300 Kfz/24h

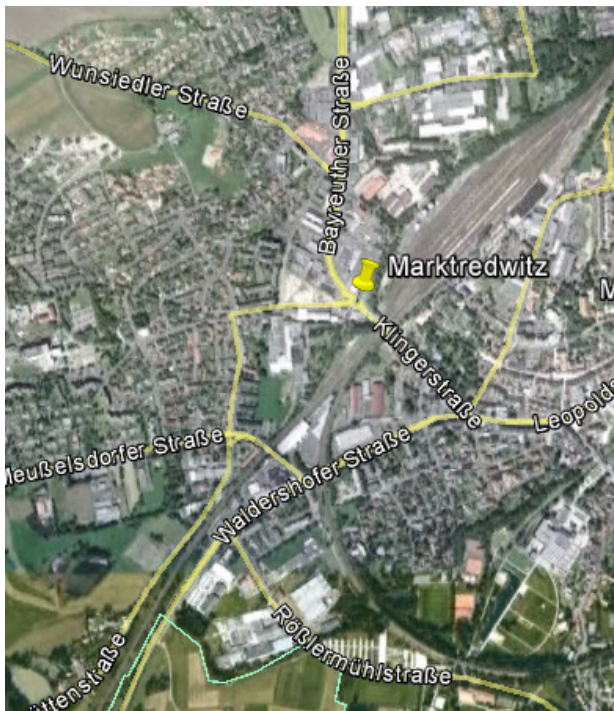


4. Kreisel in Schrobenshausen: Thiers-Platz / Aichacher Straße



Querschnitts-DTV-Wert: Zufahrt Aichacher Straße: 16.483 Kfz/24h

5. Kreisel in Marktredwitz Jean-Paul-Straße / Bayreuther Straße / Schulze-Delitzschstraße



Querschnitts-DTV-Werte:

Von Süden (Unterführung) kommend: 18.275 Kfz/24h

Von Süd-West kommend: 9500 Kfz/24h

Von Nord-West kommend: 14175 Kfz/24h

Von Ost kommend: 1625 Kfz/24h

## 6. Kreisel in Olching an der Hauptstraße



Querschnitts-DTV-Werte 2011: Zufahrt St 2069 Süd: 19.996 Kfz/24h

### 4.3.3 Ruhender Verkehr

Das vorhandene Angebot an öffentlichen Stellplätzen ist sehr gut. Im gesamten Stadtgebiet stehen ca. 2.000 Parkplätze stehen zur Verfügung. Im Innenstadtbereich funktioniert die mit Parkscheibe auf maximal 2 Stunden begrenzte Parkdauer sehr gut, für Kunden und Besucher findet sich immer eine Parkmöglichkeit.

- Folgende Parkplätze im Innenstadtbereich bleiben unverändert erhalten: Parkplatz am Rathaus mit 54 Stellplätzen, Parkplatz Augustiner Straße mit 29 Stellplätzen, Parkplatz Lindenstraße 33 Badylon mit 108 Stellplätzen, Parkplatz an Salzburger Straße mit 122 Stellplätzen.
- Für die Anlage an der Rupertusstraße mit gegenwärtig ca.120 Stellplätzen kann im Zuge der Umplanungen im Bahnhofsumfeld (vgl. Detailkonzepte ARC-Architekten) eine Erweiterung, Umstrukturierung und Befestigung des Parkplatzes durchgeführt werden.
- Erweitert wird – ebenfalls im Zuge der Bahnhofsplanung – das Stellplatzangebot auf der Südseite des Bahnhofs. Der Parkplatz am Bahnhof (ca. 40 Stellplätze am Knotenpunkt Bahnhofsstraße / Reichenhaller Straße) muss für das 3. Gleis aufgegeben werden. Als neue Abstellanlage ist westlich des Bahnhofs ein neuer Parkplatz vorgesehen, der auch den steigenden Bedürfnissen der Pendler nach Salzburg gerecht werden soll (vgl. Detailkonzepte ARC-Architekten).



Hinweisbeschilderung zum Parken am Ortseingang von Freilassing

#### 4.3.4 Fußgänger- und Radverkehr

Der ohnehin schon hohe Anteil von Radfahrern am Binnenverkehrsaufkommen in Freilassing kann durchaus noch erhöht werden. In der Anlage 25 sind die wichtigsten Haupt-/ und Nebenradwegerouten dargestellt. Im Kapitel zur Münchener Straße wurde schon auf die wichtige Hauptradwegroute längs der Wasserburger- und der Münchener Straße von West nach Ost in Richtung Salzburg verwiesen und es werden Vorschläge zum Radwegeausbau vorgestellt. Eine Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer auf der Münchener und Lauferer Straße werden durch langsamere Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs erreicht. Die Führung von Radfahrern an den innerstädtischen Kreisverkehren muss aufgrund der beengten Platzverhältnisse gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr erfolgen.





Situation der Radwegeführung an der Kreiselfahrt am Knoten Hochstraße / Maria-Hilf-Straße in Bobingen



Kreiselausfahrt am Knoten Hochstraße / Maria-Hilf-Straße in Bobingen

Um eine Verlagerung vom MIV zum Radverkehr zu realisieren, werden weitere Angebotserweiterungen für Radfahrer vorgeschlagen:

- Hauptradwegroute über die Obere Feldstraße stärken durch Ausbau zu einem Zwei-Richtungs-Radweg (Westseite der Oberen Feldstraße)
- Durchwegung der neuen Siedlung Sonnenfeld zwischen Münchener Straße und Rupertusstraße sowie Schillerstraße und Augustinerstraße ermöglichen
- Sichere und möglichst kurze Umfahrung des Knotenpunktes B 20 / B 304 mit Anbindung an den Aumühlweg
- Realisierung einer Wegeverbindung zwischen der Ludwig-Zeller-Straße und dem Leitenweg im Zuge der Umbaumaßnahme am Knoten B 20 / Salzburger Straße
- Neue Hauptradwegroute parallel zur Laufener Straße ausweisen: Aus südlicher Richtung vom Aumühlweg zum Badylon vorbei am Turn- u. Sportverein 1896 weiter zum Huber-Jackel-Weg. Nördlich der Grundschule könnte der Weg östlich des Friedhofs verlaufen und kurz vor dem Knotenpunkt mit der BGL 2 in die Laufener Straße einmünden.
- Anbindung (vor allem Beschilderung) der neuen Routen an die übergeordneten Radwege wie den Mozart Radweg von Berchtesgaden nach Salzburg
- Marketing und Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung des Radverkehrs (Beispiele im Kapitel Mobilitätsmanagement)
- Eine kurze Wegeverbindung nach Salzburg würde eine Brücke für Radfahrer und Fußgänger über die Saalach auf Höhe der Bahnlinie darstellen (diese Brücke könnte entweder als separate Fuß-/ Radwegebrücke gebaut werden oder an die Brücke, die im Zuge des 3. Gleisbaus entstehen wird, angebaut werden. Auf österreichischer Seite wäre die Anbindung an das bestehende Radwegenetz problemlos denkbar; ab der A1 zum Euro-park verläuft ein Radweg bis zur Salzburger Innenstadt.

#### **4.3.5 Öffentlicher Personennahverkehr**

##### S-Bahn

- Mit dem dreispurigen Ausbau der Bahnstrecke nach Salzburg wird in Zukunft eine zusätzliche schnelle und attraktive Verbindung mit einem 15 Minuten-Takt nach Salzburg zur Verfügung stehen.
- Mit Realisierung des 3. Gleises wird die Stellplatznachfrage am Bahnhof Freilassing erhöht werden. Neue Parkmöglichkeiten sollen im Zuge der Neugestaltung des Bahnhofumfelds entstehen.
- An der Bahnlinie zwischen Freilassing und Berchtesgaden wird die geplante neue S-Bahn-Haltestelle in Höhe Freilassing-Hofham entstehen. Der Einzugsbereich dieser Hal-

testelle deckt die Wohnsiedlung Hofham ebenso ab wie geplante Erweiterungsflächen (vgl. Einzugsbereich in der Anlage 27).

- Wichtig für die Nutzung des Potentials der geplanten neuen Haltestelle sind attraktive Zuwegungen, insbesondere auch für den Fußgänger- und Radverkehr (u.a. Fahrradabstellmöglichkeiten und Wartehäuschen).

#### Stadtbus – Linienführung / Fahrplangestaltung / Angebotserweiterung / Tarifsystem

- Optimierung des Fahrplans zur Verbesserung der Umsteigemöglichkeiten zwischen den Buslinien (Anschlussicherung zwischen Bahn, Bus 24 und Stadtbus)
- Wetterfeste Wartehäuschen an den Haltestellen Sonnenfeld (Richtung Salzburg), am Globus (beidseitig), am Salzburger Platz (Richtung Salzburg) und am Friedhof sind noch im Jahr 2012 geplant.
- Haltestelle Hofham von Süden mit einer Stichstraße für den Kfz-Verkehr anbinden den auch der Stadtbus mit der Linie 81 anfahren könnte
- Marketing und Öffentlichkeitsarbeit für den ÖPNV sollten verstärkt werden: Plakataktionen, Kooperation mit Gewerbe, Jobtickets (Monats- oder Jahreskarten bei größeren Arbeitgebern in Freilassing zu günstigeren Konditionen für ihr Personal erwerben und im Gegenzug auf Investitionen, zum Beispiel für Beschäftigtenstellplätze, verzichten)
- Taktverdichtung zu einem Halbstunden-Takt an Werktagen (während der Geschäftszeiten in Freilassing)
- Spätfahrten nach 18 Uhr; regelmäßiger Betrieb am Wochenende
- Sondertickets für besondere Zielgruppen, z.B. Seniorenticket, Familienticket, Happy-Hour-Ticket, etc.
- Harmonisierung des Tarifsystems mit den benachbarten Tarifgebieten (insbes. Salzburg) mit dem Ziel eines einheitlichen Tarifsystems im gesamten Großraum Salzburg – Freilassing – Berchtesgadener Land
- Berücksichtigung des demographischen Wandels, d.h. Einstellung des Bussystems auf Komfortbedürfnis und Langsamkeit der Senioren
- Haltestelle Hofham von Süden mit einer Stichstraße für den Kfz-Verkehr anbinden
- Überprüfung der Möglichkeiten, flexiblere Fahrzeuge für den Stadtbus einzusetzen (z.B. Buszüge oder Busse mit Personenanhänger)



## 4.4 Mobilitätsmanagement

Strategien zur Verkehrsreduzierung des Individualverkehrs

Fließender Kfz-Verkehr

Verkehrsleitung

Verkehrsleitung hat das Ziel, den Verkehr aus dem Innenstadtbereich herauszuhalten und diesen in weniger sensible Gebiete zu verlagern oder neu zu führen. z.B. Verkehre zum Globus Markt im Gewerbegebiet von Salzburg über die B20 führen.

Technik, umweltfreundliche Antriebsarten



Ähnlich wie im ÖPNV ist auch für den allgemeinen Kfz-Verkehr der vermehrte Einsatz von schadstofffreien Fahrzeugen anzustreben. Auch wenn dies nicht für alle Zwecke möglich sein wird, so ist angesichts der vielen Kurzstreckenfahrten ein intensiverer Gebrauch von Elektromobilen machbar. Das Angebot von Stromtankstellen ist das Mindeste, was vorhanden sein muss, damit sich Bewohner von Freilassing mit dem Kauf eines Elektrofahrzeugs befassen. Diese Tankstellen sollten vor allem im Bereich von größeren Parkplätzen positioniert sein, wo Einpendler-PKW tagsüber während eines längeren Zeitraums abgestellt sind.

Car Sharing



Quelle: [www.greencity.de](http://www.greencity.de)

Gedanken wie Stadtteilauto, car-sharing und dergleichen sind auf den ersten Blick für eine Stadt wie Freilassing zwar ungewöhnlich, sie können auf Dauer aber noch wesentlich stärker als

Verkehrsberuhigungsmaßnahmen das Bewusstsein der Bevölkerung verändern und zu einer anderen Verkehrsmittelwahl führen. Die zurzeit noch offene Frage, ob sich in Zukunft noch so viele Haushalte wie heute einen Zweitwagen werden leisten können, könnte mit einem solchen System relativ leicht beantwortet werden. Die damit verbundenen leichten Einschränkungen, wie zum Beispiel die Verfügbarkeit eines solchen gemeinsamen Fahrzeugs, sind vor allem eine Frage der Gewöhnung und stellen heute in den Orten, wo es diese Systeme gibt, kein nennenswertes Hindernis mehr dar. Ein Vorteil beim car-sharing ist, dass man unter verschiedenen Fahrzeugtypen je nach Bedarf auswählen kann (z.B. Van für den Familienurlaub).

### Fußgänger- und Fahrradverkehr

Eine wesentliche Grundvoraussetzung für einen hohen Anteil des Fahrradverkehrs in Freilassing ist bereits vorhanden: die Stadt weist eine flache Topographie und praktisch keine Steigungen auf. Abseits der Hauptverkehrsstraßen ist stellenweise ein gutes und dichtes Radwegenetz vorhanden;

### Verbesserungen im Hauptstraßennetz

Für manche Verkehrsbeziehungen mögen diese Radwegrouten ideal sein, eine Reihe von Verkehrsmagneten und Anziehungspunkten liegen jedoch an den Hauptkreuzungen und Hauptverkehrsstraßen der Stadt, insbesondere der Münchener Str. Die Errichtung von Radwegen entlang der Münchener Straße wäre wünschenswert ist aus Sicht des Baulastträgers, aufgrund des zur Verfügung stehenden Platzes nicht ohne Umplanungen zulasten des Ruhenden Verkehrs bzw. des Individualverkehrs zu realisieren.

### Radfahrstreifen

Eigenständige Radwege können nicht an allen Hauptverkehrsstraßen in Freilassing angelegt werden. Dennoch gibt es Möglichkeiten, die Attraktivität mit dem Fahrrad zu fahren auch innerhalb der Stadt Freilassing deutlich zu erhöhen. Ein wichtiger Aspekt ist hierbei die Verkehrssicherheit. Die Markierung von Radfahrstreifen, wie für die Münchener Straße vorgeschlagen, ist ein wichtiger Baustein.

### Gehwege frei für Radfahrer



Überall dort, wo Gehwege breit genug sind, um neben den Fußgängern auch vor allem die unsicheren Radfahrer aufzunehmen, könnte durch das Zusatzschild Radfahrer frei die Befahrung des Wegs durch Radfahrer erlaubt werden. Eine Benutzungspflicht ist damit jedoch nicht verbunden. Nachdem Kinder bis zehn Jahren generell den Gehweg mit dem Fahrrad benutzen müssen, könnten auch etwas ältere Kinder oder auch Senioren, die sich auf der Fahrbahn zusammen mit dem fließenden Verkehr häufig eher unsicher fühlen, solche Gehwege benutzen. Eine Gehwegsbreite von wenigstens 2 m sollte jedoch vorhanden sein, um diese Möglichkeit zu eröffnen.

### Querungshilfen

Querungshilfen zur Förderung des Fußgängerverkehrs zum Beispiel in Form von Zebrastreifen oder Mittelinseln sind zur Erhöhung der Verkehrssicherheit unverzichtbar. Um die erforderlichen Mindestbreiten der Mittelinseln zu gewährleisten, sind ggf. Abstriche bei der verbleibenden Fahrbahnbreite zu machen.

### Fahrradabstellanlagen



Im Bereich der Ostseite des Bahnhofs sowie des Busbahnhofs ist eine zusätzliche Fahrradabstellanlage zu erwägen.

### e-bike

Die mittlerweile stärker werdende Verbreitung der so genannten e.bikes – Fahrräder mit Elektroantrieb zur Unterstützung – könnte in einer gemeinsamen Aktion der Stadt Freilassing mit den örtlichen Fahrradhändlern einen erheblichen Schub erfahren, wenn es gelingt, Sonderkonditionen zum Beispiel für die Anschaffung von z. B. 500 entsprechenden Fahrrädern in Freilassing auszuhandeln. Das Prinzip der Sammelbestellung, das auch aus anderen Bereichen der Wirtschaft bekannt ist, könnte es ermöglichen, dass ein entsprechender Mengenrabatt der Bevölkerung der Stadt Freilassing zugute käme. Entsprechendes gilt auch für den Verkauf von Fahrradanhängern zum Transport von Kleinkindern und/oder Gütern. Ein bemerkenswertes Beispiel ist die Fa. Bosch in Immenstadt im Oberallgäu. Dort nehmen die rund 1.500 Stellplätze für die Mitarbeiter ca. ein Drittel der gesamten Fläche des Betriebsgrundstücks ein. Das Unternehmen versuchte einen Teil des Personals davon zu überzeugen, mit dem Fahrrad zur Arbeit zu kommen. Da festgestellt wurde, dass ab einer einfachen Entfernung von ca. 3 km der Anteil des Fahrrads im Berufsverkehr deutlich zurückgeht, stellte die Fa. Bosch mit Erfolg e-bikes

zur Verfügung, um den Fahrradanteil auch in den mittleren Entfernungsklassen zu erhöhen.



Foto: Bertram Bourdrez

Ein etwas anderes System, wie es die Deutsche Bahn in zahlreichen Großstädten Deutschlands bereits praktiziert, ist auf fest gelegte Entleihstationen nicht angewiesen. Die Fahrräder können an jeder beliebigen Stelle im Stadtbereich abgestellt werden wieder neu verliehen werden. Ein solches System erfordert allerdings eine entsprechende organisatorische Vorbereitung. Die Information und Vermittlung eines solchen Konzepts kann keine einmalige Angelegenheit im Rahmen eines Amtsblattes oder eines Zeitungsartikels sein. Damit ein solches System erfolgreich greift ist eine entsprechende Werbekampagne erforderlich. Eine derartig professionelle Werbung wäre auch bei der Modernisierung und Ausweitung eines Freilassing Stadtbusystems dringend anzuraten.

#### Marketing und Öffentlichkeitsarbeit

Die Ziele der Stadt müssen im Rahmen einer solchen Öffentlichkeitskampagne zu den Zielen jedes einzelnen Bewohners werden. Dabei ist die Anwendung eines gewissen sportlichen Ehrgeizes nicht falsch. Freilassing als erste Stadt im Landkreis oder gar im Regierungsbezirk, die die selbst verursachte Emissionsmenge um einen bestimmten Prozentsatz reduziert, kann gar nicht häufig genug kommuniziert werden.

Wichtig ist dabei grundsätzlich, dass nicht mit dem erhobenen Zeigefinger argumentiert wird („Auto fahren schadet der Umwelt“), sondern dass mit positiven Anreizen vermittelt wird, welche Vorteile der anfangs gelegentliche und später immer häufigere Verzicht auf den PKW bei Kurzstrecken bietet.

#### Verkehrsmittelwahl/Mobilitätsmanagement



Foto: [www.zu-fuss-zur-schule.de](http://www.zu-fuss-zur-schule.de)

Eine ähnliche Vorbereitung bedarf ein weiterer Maßnahmenvorschlag, der darauf zielt, die Verkehrsmittelwahl vor allem im Bring- und Holverkehr zu den Kindergärten und Schulen deutlich zu

verändern. Gerade in diesem Bereich finden sehr viele Kurzstreckenfahrten innerhalb der Stadt mit dem PKW statt. Dabei geht es nicht nur um die Emissionen, die durch diesen Verkehr erzeugt werden. Es geht vielmehr auch darum, dass hier Verhaltensweisen im Verkehr bereits bei Kindern und Jugendlichen angelegt und verfestigt werden, die auch in Zukunft darauf schließen lassen, dass sie als Erwachsene später für das zu Fuß gehen, das Fahrradfahren oder mit dem Bus fahren nur noch schwer motiviert werden können.

Mithilfe eines solchen Mobilitätsmanagements, das zum Beispiel in inneren Aktionen „zu-Fuß-zur-Schule“ und „Bus auf Füßen“ seit Jahren erfolgreich an vielen Orten im Bundesgebiet durchgeführt wird, lassen sich nicht nur kurzfristige Erfolge, sondern auch mittel- und langfristige Verhaltensänderungen erzielen.

### Mobilitätszentrale



Foto: [www.marburg.de](http://www.marburg.de)

Im Rahmen einer Mobilitätszentrale, die häufig in erster Linie für Auskünfte zum öffentlichen Nahverkehr gedacht ist, könnte auch eine Börse für Fahrgemeinschaften eingerichtet werden. Es liegt in einer Stadt wie Freilassing auf der Hand, dass zahlreiche Bewohner zur Arbeit oder Ausbildung nach Salzburg oder Berchtesgaden auspendeln. Viele dieser Pendler wissen häufig nicht, dass in ihrer unmittelbaren Nachbarschaft noch jemand wohnt, der fast den gleichen Arbeitsweg hat. Eine Mobilitätszentrale könnte dabei die Aufgabe übernehmen, ähnliche oder nahezu identische Fahrten aufzuzeigen und somit bei der Gründung von Fahrgemeinschaften zu helfen. Von den Schwarzen Brettern in Universitäten ist dieses System bereits seit langem bekannt und etabliert.

### Vorbildrolle der Stadt

Es erklärt sich von selbst, dass die Stadt Freilassing sich an ihren selbst gesteckten Zielen und Forderungen auch messen lassen muss. Alle Empfehlungen, Ratschläge und Anregungen an die Bevölkerung – von Forderungen sollte aus psychologischer Sicht hier weniger die Rede sein – werden teilweise oder weit gehend verhallen, wenn die Stadt keine Vorreiterrolle einnimmt. Die Umrüstung des städtischen Fuhrparks – soweit möglich – auf schadstoffarme oder freie Fahrzeuge ist dabei eine besonders wichtige Maßnahme.

Das örtliche Automobilgewerbe einschließlich der Tankstellen sollte dazu aufgerufen werden, nicht nur auf den Absatz der eigenen Produkte zu schauen, sondern im Rahmen der häufig stattfindenden Automobilausstellungen auf regionaler Ebene auch alternative Angebote vorzustellen. Diese können aus Spritsparkursen, aber auch aus gemeinsamen Ausstellungen mit dem örtlichen Fahrradhändlern und/oder Busunternehmen bestehen.

#### 4.5 Maßnahmenvorschläge mit Prioritäten

**Priorität 1:** Projekte der Stadtentwicklung und bereits erschlossene Baupotentiale sowie bereits abgestimmte Maßnahmen erhalten die Priorität 1. Sie sollen möglichst bis zum Jahr 2018 entwickelt oder zumindest gestartet sein

**Priorität 2:** Die Ziele, Projekte und Maßnahmen der Priorität 2 werden als grundsätzlich positiv für die Entwicklung eingeschätzt. Es wird angestrebt, dass die meisten dieser Projekte und Maßnahmen bis 2025 realisiert werden. Im ISEK formulierte Ziele, die nicht ausdrücklich mit Prioritäten versehen sind, gehören ebenfalls zu dieser Stufe.

**Priorität 3:** Die Priorität 3 enthält Entwicklungsoptionen, die für die Stadtentwicklung zeitlich nachgeordnet sind oder deren Realisierung an weitere Bedingungen geknüpft sind, z.B. vorausgehende fachliche Prüfungen und Abwägungen

#### MIV

- Umbau des Knotenpunktes B20 / B304 / Salzburger Straße: Realisierung der vierten Rampe von der Salzburger Straße zur B 20 im Südwestquadranten (Veranlassung durch das Staatliche Bauamt). **Priorität 1**
- Westtangente (Verbindung St 2104 – B 304) **Priorität 3**
- Halbanschluss von der B 20 südl. der Bahnlinie zur Reichenhaller Straße **Priorität 2**
- Einbahnstraßenpaar Schulstraße / Birkenweg **Priorität 2**
- Abstell- bzw. Parkanlage für Lkw: Als geeigneter Standort für eine großflächige Abstell- bzw. Parkanlage für Lkw wird die Fläche unmittelbar südlich des Kreisels westlich der Heubergstraße angesehen. Durch die unmittelbare Nähe zur B 20 ist mit einer geringen Beeinträchtigung für die Freilassinger Bevölkerung zu rechnen. **Priorität 1**
- Für die Wohnquartiere rund um den Sudetenplatz („Schleichwegerouten“ der Lkw über die Sudeten-, Egerländer- und Böhmerwaldstraße) wird eine Tonnagebegrenzung bis 7,5t mit dem Zusatzschild „Anlieger frei“ vorgeschlagen. Somit kann eine Verkehrsberuhigung erreicht werden (Bei einer aktuellen Verkehrszählung durch das Tiefbauamt wurden am Sudetenplatz 27 Lkw-Fahrten / Tag ermittelt). **Priorität 1**
- Um das Abstellen der Lkw in der Sudetenstraße zu verhindern wird vorgeschlagen, durch



- bauliche Einschränkungen wie z.B. Bepflanzungen in jeweils 10m langen Abschnitten eine Parksituation nur für Pkw zu schaffen. **Priorität 1**
- Entwicklung des geplanten Neubaugebietes „Sonnenfeld“ für ca. 1500 Einwohnern mit verkehrlicher Anbindung sowohl an die Schillerstraße, die Münchener Straße, die Augustinerstraße sowie die Rupertusstraße.
  - Anbindung der Haltestelle Hofham von Süden mit einer Stichstraße für den Kfz-Verkehr, den auch der Stadtbus mit der Linie 81 anfahren kann. **Priorität 2**
  - Umbauvorschläge Münchener Straße – Abschnitt Salzburger Platz bis zum Rathaus **Priorität 1**
    - Realisierung des durchgängigen Angebotes für Radfahrer auf beiden Straßenseiten
    - Knoten Münchener Straße / Bräuhausstraße / Lindenstraße: Keine Linksabbieger aus westlicher Richtung in die Bräuhausgasse. Auflösen der Linksabbiegespur: Die ca. 300 abbiegenden Kfz/Tag müssten über die Vinzentiusstraße und die Schulstraße oder Laufener Straße ausweichen.
    - Salzburger Platz: Im Zuge des Innenstadtkonzeptes (vertiefende Untersuchung im integrierten Konzept der ARC-Architekten) wird vorgeschlagen, die Fußgängerzone zu erweitern. Der südliche Bereich des Salzburger Platzes soll ein Verkehrsberuhigter Bereich werden.
  - Umbauvorschläge Münchener Straße – Abschnitt Rathaus bis zur Industriestraße **Priorität 2/3**
    - Knoten Münchener Straße / Vinzentius- / Augustinerstraße: Kleiner Kreis mit ca. 27m Durchmesser.
    - Münchener Straße / Obere Feldstraße / Schillerstraße: Kleiner Kreis mit ca. 27m Durchmesser.
    - Münchener Straße / Industriestraße / Sägewerkstraße Kreis mit ca. 30m Durchmesser und mit einem Bypass für die aus Norden nach Westen abbiegenden Fahrzeuge (von der Industriestraße kommend in Richtung westl. Münchener Straße).

### Fuß- und Radwege

- Sichere und möglichst kurze Umfahrung des Knotenpunktes B 20 / B 304 mit Anbindung an den Aumühlweg. **Priorität 1**
- Realisierung einer Wegeverbindung zwischen der Ludwig-Zeller-Straße und dem Leitenweg im Zuge der Umbaumaßnahme am Knoten B 20 / Salzburger Straße. **Priorität 1**
- Neue Fuß- und Radwegebrücke längs der Bahnlinie nach Salzburg. **Priorität 2/3**
- Hauptradwegroute über die Obere Feldstraße stärken durch Ausbau zu einem Zwei-Richtungs-Radweg (Westseite der Oberen Feldstraße). **Priorität 1**
- Neue Hauptradwegroute parallel zur Laufener Straße ausweisen und beschildern **Priorität 1-2**
- Marketing und Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung des Radverkehrs. **Priorität 1-2**

- Bring- und Holverkehr zu den Kindergärten und Schulen deutlich verändern (z.B. mit Aktionen wie „zu-Fuß-zur-Schule“ und „Bus auf Füßen“ wie an vielen Orten im Bundesgebiet durchgeführt) **Priorität 1-2**

### Öffentlicher Personennahverkehr

- Mit Realisierung des 3. Gleises wird die Nachfrage nach Stellplätzen am Bahnhof Freilassing erhöht werden. Neue Parkmöglichkeiten sollen im Zuge der Neugestaltung des Bahnhofumfelds entstehen. **Priorität 2**
- An der Bahnlinie zwischen Freilassing und Berchtesgaden wird die geplante neue S-Bahn-Haltestelle neben Freilassing-Hofham entstehen. **Priorität 1**
- Wetterfeste Wartehäuschen an den Haltestellen Sonnenfeld (Richtung Salzburg), am Globus (beidseitig), am Salzburger Platz (Richtung Salzburg) und am Friedhof sind noch im Jahr 2012 geplant **Priorität 1**
- Marketing und Öffentlichkeitsarbeit für den ÖPNV sollten verstärkt werden: Plakataktionen, Kooperation mit Gewerbe, Jobtickets (Monats- oder Jahreskarten bei größeren Arbeitgebern in Freilassing zu günstigeren Konditionen für ihr Personal erwerben und im Gegenzug auf Investitionen, zum Beispiel für Beschäftigtenstellplätze, verzichten) **Priorität 1-2**
- Taktverdichtung zu einem Halbstunden-Takt an Werktagen (während der Geschäftszeiten in Freilassing)
- Spätfahrten nach 18 Uhr; Regelmäßiger Betrieb am Wochenende. **Priorität 1**
- Sondertickets für besondere Zielgruppen, z.B. Seniorenticket, Familienticket, Happy-Hour-Ticket, etc. **Priorität 1-2**
- Harmonisierung des Tarifsystems mit den benachbarten Tarifgebieten (insbes. Salzburg) mit dem Ziel eines einheitlichen Tarifsystems im gesamten Großraum Salzburg – Freilassing – Berchtesgadener Land. **Priorität 3**
- Optimierung des Fahrplans zur Verbesserung der Umsteigemöglichkeiten zwischen den Buslinien (Anschlussicherung zwischen Bahn, Bus 24 und Stadtbus). **Priorität 1**