Ideen, Gedanken, Vorschläge

Lösungsansätze für den Straßenverkehr in Freyung

Bürgergemeinschaft Stadt und Land Freyung – FREIE WÄHLER – Arbeitsgruppe Verkehr - Oktober 2012

Vorbemerkungen

In eigner Sache

Es darf keinesfalls davon ausgegangen werden, dass es sich bei den von uns erarbeiteten Ideen, Überlegungen und Vorschlägen um

die Ideallösung der Freyunger Verkehrsprobleme

ein ausgereiftes technisches Planungskonzept

handelt, dass in allen Punkten bereits Planungsreife hat. Es handelt sich vielmehr um **Gedanken und Vorschläge,** die zum Teil bereits in den bisherigen Verkehrsgutachten und Handlungskonzepten enthalten waren und sind, aber nicht umgesetzt oder zurückgestellt bzw. ignoriert worden sind. Darum fordern wir alle Beteiligten zum *Nachdenken, zum Gespräch, zur Diskussion, zum Handeln*, auf. Dieses Papier wird die Verkehrsprobleme in Freyung nicht lösen können. Wir erhoffen uns aber einen neuen Anschub, um die Probleme, die bereits bestehen zu mildern oder zu beenden und diejenigen, die auf uns zukommen werden, zu erkennen und darauf zu reagieren.

Wir sind Bürger und Bewohner dieser Stadt, die gerne hier leben und arbeiten. Dies soll aber auch in 10 / 20 Jahren noch sein. Auch die zukünftigen Generationen in Freyung sollen gern in ihrer **Heimatstadt „FREYUNG**“ leben. Dies ist der Grund für die Zusammenstellung der nachfolgenden Gedanken, die keineswegs alle nur denkbaren Probleme und Situationen erfasst, sowie keine bis ins Detail durchgerechneten, ermittelten Werte (mit Ausnahme der zitierten Konzepte) beinhalten.

Soweit vorhanden, wurden Verkehrsuntersuchungen **und** Konzepte **berücksichtigt.** Die erforderlichen **Planungen, Berechnungen, Machbarkeitsstudien** sind von den **Fachleuten** zu erledigen**. Wir erhoffen** uns aber **eine intensive Diskussion, Transparenz der Planungen** und der **Entscheidungen** und die **„Mitnahme“** aller Bürger der Stadt **um gemeinsame Lösungen** zu **finden.**

Bürgergemeinschaft Stadt und Land Freyung
FREIE WÄHLER
Arbeitsgruppe VERKEHR

Rainer Rathmann 1. Vorsitzender	Walter Watzinger 2. Vorsitzender	Maria Degner Fraktionssprecherin	Christof Anolick Stadtrat
Peter Janotta Stadtrat	Walter Kern Stadtrat	Maximilian Thaller Architekt - Mitverfasser	
Hans-Peter Philipp Mitglied AK Verkehr	Siegfried Wilhlem Mitglied AK Verkehr		

Inhaltsverzeichnis

IN EIGNER SACHE 1

1. GEGENSTAND UND ZIELVORSTELLUNG 4

1.2. Derzeitiger Stand in der Stadt Freyung 5

2. RANDBEDINGUNGEN 7
2.1. Verkehr und Standort 7
2.2. Derzeitige Situation 8
2.3. Handlungsbedarf 9

3. UMSETZUNG 10

3.1. EINZELMAßNAHMEN 11
3.2. Innerstädtischer Verkehr (Zentrum) 11
3.2.1.Sofortmaßnahmen 11
3.2.1.1.Lichtzeichenanlage an den Einfahrten zum Stadtplatz 11
3.2.1.2.Fußgängerüberwege 11
3.2.1.3.Ladezeiten für den Schwerverkehr 12
3.2.2.Mittelfristige Maßnahmen 13
3.2.2.1.Fußgängerzone Schulgasse. 13

3.3. NORDÖSTLICHER STADTBEREICH 15
3.3.1.1.Parkregelungen in der Grafenauer Straße 15
3.3.1.2.Parkregelungen 15
3.3.2.Mittelfristige Maßnahmen 16
3.3.2.1.Säumerstraße 16
3.3.3.Langfristige Maßnahmen 16
3.3.3.1.Parkierungsanlage an der Grafenauer Straße 16

3.4. SÜDÖSTLICHER STADTBEREICH (WALDKIRCHNER STRAßE/ BAHNHOFSTRAßE) 17
3.4.1.Sofortmaßnahmen 17
3.4.2.Mittelfristige Maßnahmen 17
3.4.2.5.Städtebauliche Planung am alten Busbahnhof 18
3.4.3.Langfristige Planung 18
3.4.3.1.Schaffung einer Parkierungsanlage an der Langgasse/Waldkirchner Straße 18
3.5.Südwestlicher Stadtbereich (Bahnhofstraße/Passauer Straße) 19
3.5.1.Sofortmaßnahmen 19
3.5.1.2.Ausbau/Verlängerung der oberen Bahnhofstraße 20
3.5.1.3.Geschwindigkeitsbegrenzung in der Geyersberger Straße 20
3.5.2.*Mittelfristige Planung* 21
3.5.3.Langfristige Planung 21
3.5.3.1. 21
3.6.Nordwestlicher Stadtbereich (Passauer Straße / Grafenauer Straße) 21
3.6.1.Mittelfristige Maßnahmen 21

3.6.1.1.Schaffung einer innerörtlichen Verkehrsentlastung Zuppinger Straße 21
3.6.1.2.Westliche Anbindung des Stadtplatzes 22
3.7.2.Südostumgehung 23

3.8. Allgemeine Maßnahmen 23

4. Zusammenfassung.....26

1. Gegenstand und Zielvorstellung

1.1. Verkehr und Mobilität

Eine lebenswerte Umwelt und möglichst ungehinderte Mobilität sind Grundbedürfnisse des Menschen, die in einem Spannungsverhältnis zu einander stehen können.

Verkehr verknüpft Wohnen und Arbeit, Einkaufen und multikulturelles Leben. Die Lebensqualität wird heute auch als eine Frage der Mobilität, d.h. der möglichen und tatsächlichen durchgeführten Ortsveränderungen gesehen. Das große Angebot an Waren, Dienstleistungen, Freizeitgestaltung, Kultur und Kommunikation ist eng mit Verkehr verbunden.

Die Möglichkeit, Transporte schnell und effizient abzuwickeln, leistet einen wesentlichen Beitrag zur Qualität des Wirtschaftsstandortes Deutschland. Die Verkehrsinfrastruktur ermöglicht eine arbeitsteilige Wirtschaft, die regionale Verteilung von Arbeitsplätzen und Warenangeboten und sichert damit den Wohlstand.

Auf der anderen Seite hat dieser hohe Grad an Mobilität auch seinen Preis. Der Verkehr ist heute in Deutschland eine der wesentlichen Quelle für bestimmte Umweltbelastungen (CO^2-Belastung u.v.a.).

Alle aktuellen Verkehrsprognosen rechnen mit einer weiteren Zunahme des Personen- und vorallem des Güterverkehrs, durch die Liberalisierung des EU-Binnenmarktes und die Öffnung nach Osteuropa. Bereits 2001 wurden die Prognosezahlen des Verkehrswegeplanes von 1995, die für das Jahr 2004 vorausgesagt wurden, überschritten. Nach einer Prognose des Ifo-Institutes ist bis zum Jahr 2025 in Deutschland mit *nebenstehender* Entwicklung der Verkehrsleistung auf der Straße zu rechnen.

	Absolute Werte		Modal-Split (%)		Veränderung 2025 : 2004	
	2004	2025	2004	2025	insgesamt in %	in % p.a.
Verkehrsaufkommen (Mio. Personen)						
			des motorisierten Verkehrs			
Motor. Individualverkehr	57.277	62.401	83,6	85,0	8,9	0,4
Eisenbahnverkehr	2.071	2.199	3,0	3,0	6,2	0,3
ÖSPV	9.055	8.557	13,2	11,7	-5,5	-0,3
Luftverkehr	107	222	0,2	0,3	107,5	3,5
Summe Motoris. Verkehr	68.510	73.379	100	100,0	7,1	0,3
			des gesamten Verkehrs			
Summe Motoris. Verkehr	68.510	73.379	68,3	71,2	7,1	0,3
Fahrradverkehr	8.752	8.257	8,7	8,0	-5,7	-0,3
Fußwegverkehr	23.060	21.426	23,0	20,8	-7,1	-0,3
Insgesamt	100.322	103.062	100	100	2,7	0,1
Verkehrsleistung (Mrd. Pkm)						
			des motorisierten Verkehrs			
Motor. Individualverkehr	887,4	1029,7	81,3	79,0	16,0	0,7
Eisenbahnverkehr	72,6	91,2	6,7	7,0	25,6	1,1
ÖSPV	82,7	78,7	7,6	6,0	-4,8	-0,2
Luftverkehr	48,7	103,0	4,5	7,9	111,5	3,6
Summe Motoris. Verkehr	1091,4	1302,6	100	100	19,4	0,8
			des gesamten Verkehrs			
Summe Motoris. Verkehr	1091,4	1302,6	94,0	95,2	19,4	0,8

Quelle: BMV, Bild: 1 **Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025**
FE-Nr. 96.0857/2005 München/Freiburg, 14.11.2007, Bundesverkehrsministerium

1.2. Derzeitiger Stand in der Stadt Freyung

Planung und Entwurf von Straßenverkehrsanlagen sind eine städtebauliche Planungs- und Gestaltungsaufgabe, die sich an den Bedürfnissen aller Nutzer orientieren muss. Die Verkehrsprobleme in unserer Stadt werden jedem Bürger täglich deutlich vor Augen geführt.

Die Verantwortlichen der Stadt Freyung haben daher mit der Beauftragung verschiedener Gutachten, Konzept und Entwicklung von Szenarien reagiert. Zu nennen sind dabei u.a.:

- Verkehrsuntersuchung Süd- und Osttangente Freyung
  Verkehrsprognose Dorsch Consult, München 4/1998
- Verkehrskonzept des ADAC-Gau Südbayern Freyung
  Februar 1999
- Vorschläge, Gedanken, Überlegungen, Pläne
  Agenda 21, AK Verkehr der Stadt Freyung 6/2001
- Verkehrsentwicklungsplan
  Dorsch Consult, München Jan/2003
- Stadt Freyung – Aktualisierung Verkehrsmodell Freyung
  Dorsch Consult München 07/2012
- *Städtebaulicher Rahmenplan*
  September 2012

Grundgedanken, mit dem **übergeordneten Ziel** – ***Stärkung Freyung`s und Reduzierung störender Einflüsse*** - waren immer

veränderte verkehrliche Nutzung des Straßenraumes
die dramatisch steigenden Verkehrszahlen
die Einschränkungen der Lebens- und Wohnqualität
die hohen Belastungen durch Lärm und Schadstoffe
Qulitätsanforderungen an einen Luftkurort
die begangenen städtebauliche Fehler

zum Nachteil der Stadtbewohner zu vermindern um damit eine Verbesserung der gesamten

Stadtqualität
(Anforderungs- und Nutzungsqulität)

insbesondere auch für kommende Generationen, herbeizuführen.
Die grundsätzlichen Überlegungen sind dabei in den oben genannten Konzepten und Modellen ausreichend dargestellt.

Aufgrund verschiedenster Ursachen sind aber die Modelle und Konzepte bisher nicht oder nur teilweise umgesetzt. Alle Planer und Gutachter stellen aber übereinstimmend fest, dass nur eine umfassende und ganzheitliche Bearbeitung der vorgeschlagenen Maßnahmenkataloge zum Erfolg führen kann.

Zukünftigen Maßnahmen müssen daher grundsätzliche Entscheidungen vorangestellt werden, da ansonsten die Umsetzung eines Gesamtkonzepts in

Frage gestellt ist. Eckpunkte des Konzepts müssen von einer deutlichen Mehrheit der politisch Verantwortlichen und der gesamten Bevölkerung der Stadt getragen werden.

Es sind im Vorfeld auch die grundsätzlichen Fragenzu klären:

- Wollen wir einen Stadtplatz / ein Stadtzentrum mit **ungebremsten Durchgangsverkehr** mit vermutlich weiterhin bis 12.000 Fahrzeugen täglich?
- Wollen wir ein **verkehrsberuhigtes Stadtzentrum** als Mittelpunkt und Ruhe-/Freizeitbereich/ oder eine Einkaufszone?
- Wollen wir in den **Siedlungsgebieten unkontrollierten Fahrzeugzuwachs** mit einer deutlichen Einbuße an Wohn- und Aufenthaltsqualität?

1.3. Zielvorstellungen

Unter den sich unter Nr. 1.2. ergebenden und deutlich feststellbaren, negativen Auswirkungen (Lärm, Abgase, hohe Verkehrsfrequenz u.a.) haben insbesondere die Bewohner des Stadtkerns und der Siedlungsgebiete, sowie Fußgänger und Radfahrer zu leiden.

Ziel einer kurz-, mittel- und langfristigen Verkehrsplanung und Entwicklung muss daher sein

- ⓘ eine Neuordnung/Veränderung des Verkehrs im gesamten Stadtgebiet
- ⓘ die Lebens- und Wohnqualität zu erhalten und zu verbessern
- ⓘ die Einkaufsstadt Freyung für Kunden attraktiv zu halten/zu machen
- ⓘ bei den Bewohner der Stadt und auch bei den Gästen/Besuchern ein Umdenken zu erreichen.

⇨ **Diese Forderungen stellt die *Bürgergemeinschaft Stadt und Land Freyung* seit vielen Jahren. Die Entscheidungsträger in der Stadt Freyung konnten sich aber bisher nicht entschließen, die beschlossenen Konzepte (Verkehrsentwicklungsplan 2003 – mehrheitlicher Beschluss des Stadtrates Freyung) umzusetzen**.

Für die Umsetzung der Ziele sind verschiedene Themen **schwerpunktmäßig** zu betrachten (keine abschließende Aufzählung):

die Klassifizierung der Straßen und Plätze
der ruhende Verkehr mit einem "Parkkonzept Innenstadt"
der öffentliche Personennahverkehr (Stadtbus, Buslinien, Bahnstrecke)
Fußgänger- und Radfahrerverkehr
Besucher(Fremden)verkehr
der Schwerverkehr
der Durchgangsverkehr
innerörtliche Umgehungsmöglichkeiten.

Wir wollen uns daher erneut mit Ideen und Vorschlägen zum Wohle unser Stadt und ihrer Bürger **einbringen** und **erwarten:**

- eine umgehende öffentliche Diskussion
- Transparenz aller Diskussionen und Beschlüsse
- Beschlüsse der Entscheidungsträger
- zielgerichtete Umsetzung der Beschlüsse

2. Randbedingungen

Die Überlegungen zur künftigen Gestaltung der Verkehrsverhältnisse haben von den Zusammenhängen zwischen der Siedlungsstruktur und dem Verkehr sowie von der örtlichen Situation, ihren Entwicklungstendenzen und den sich daraus ergebenden folgenden **ungesteuerter Verkehrszunahmen** auszugehen.

2.1. Verkehr und Standort

Verkehr ist zunächst eine Folge der heutigen und der zukünftigen Siedlungsform, sowie der räumlichen Verteilung und Zuordnung der Wohngebiete, Arbeitsplätze, Ausbildungsstellen, Dienstleistungsbetriebe und Erholungsgebiete.

Der Verkehr vervielfacht sich, je weiter Wohngebiete vom Zentrum entfernt sind

Die verkehrliche Situation ist zugleich ein wesentliches Merkmal bei Standortentscheidungen von Einwohnern und Betrieben:

hohe Verkehrsdichte, Lärm und Abgase belasten die Wohnqualität

gute oder schlechte Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen, Versorgungseinrichtungen usw. beeinflussen das Zeit- und Finanzbudget der privaten Haushalte, aber auch die Umsätze der Gewerbetreibenden.

In den verschiedenen Stadtteilen müssen daher besondere Betrachtungen der Situation durchgeführt werden, um die richtigen verkehrlichen Maßnahmen zu treffen, damit mögliche Fehlentwicklungen zumindest abgeschwächt oder erwünschte Entwicklungen gefördert werden.

2.2. Derzeitige Situation

Im Jahr 1997 wurden im Bereich der Stadt Freyung (Untersuchungskordon Dorsch Consults) ca**. 29.800 Kfz/Tag** berechnet[1].

Das Prognoseverkehrsaufkommen im **Jahr 2010 betrug ca. 36.600 Kfz/Tag**. Dies hätte eine **Steigerung um ca. 23 %** dargestellt.

Diese Zuwächse des Kfz-Verkehrs treffen das gesamte Stadtgebiet, wobei einzelne Stadtteile mit **Zuwachsraten von 40 und 50 %** rechnen müssen.

In der Untersuchung 2012 – Verkehrsmodell Freyung – Dorsch Consults 07/2012 sind jetzt aber deutlich „freundlichere Ergebnisse“ enthalten.

Ein Vergleich der Analysefälle 2012 und 2003 hinsichtlich wichtiger Streckenabschnitte im Stadtgebiet Freyungs ist in nachstehender Tabelle zusammengefasst:

Straße	Abschnitt	DTV_W 2003 [Kfz/24h]	DTV_W 2012 [Kfz/24h]	Differenz 2012-2003 [Kfz/24h]
St 2132	Passauer Straße (Höhe Geyersberger Str.)	10.100	9.400	-700
	Bahnhofstraße (Höhe Stadtplatz)	11.600	10.600	-1.000
	Bahnhofstraße (südlich Ortsausgang)	7.200	6.100	-1.100
St 2630	Grafenauer Straße (Höhe Königsfeld)	7.800	8.600	+800
	Langgasse (Höhe Stadtplatz)	5.700	5.100	-600
	Stadtplatz	10.100	9.900	-200
	Böhmerwaldstraße (Höhe Langgasse)	3.200	2.600	-600
	Abteistraße (Höhe Kolpingstraße)	3.300	2.300	-1.000
	Krankenhausstraße	2.900	2.900	0
	Zuppinger Straße (Höhe Passauer Straße)	2.100	2.200	+100

Tabelle 5: Belastungsvergleich der Analysefälle 2012 und 2003

Insgesamt sind in der Analyse 2012 überwiegend geringere Belastungen festzustellen als im Analysefall 2003. Hier macht sich offenbar der Bevölkerungsrückgang bemerkbar, der in den vergangenen 10 Jahren seit der letzten Verkehrserhebung stattgefunden hat. Die Relationen in den Belastungen ändern sich jedoch nicht nennenswert, so dass von konstanten Verkehrsverhältnissen hinsichtlich der Quelle-Ziel-Beziehungen und der Verkehrsverteilung im Netz ausgegangen werden kann.
[2]

Diese leicht positiven Ergebnisse [2] 2012 dürfen uns aber nicht abhalten, zukünftige Maßnahmen auf die „lange Bank“ zu schieben.

[1] VU-Süd-/Osttangente Freyung, Dorsch-Consults, 7/1997
[2] Stadt Freyung – Aktualisierung Verkehrsmodell Freyung *Dorsch Consult München 07/2012*

2.3. Handlungsbedarf

In den letzten Jahren sind verschiedene Vorschläge/Ideen und Probleme in der Bevölkerung diskutiert worden. Die Diskussionen und die bisher in Auftrag gegebenen und erstellten Verkehrskonzepte wurden nicht oder nur teilweise umgesetzt, da in fast allen Fällen

- ☑ persönliche Interessen
- ☑ Finanzierungsschwierigkeiten
- ☑ Einsprüche und Widerstände von Betroffenen
- ☑ fehlendes Engagement der politisch Verantwortlichen

im Vordergrund standen und somit ausgezeichnete Ideen die zum Scheitern verurteilt waren.

Die durch vorliegende **Gutachten** [1] und **Verkehrsuntersuchungen** [2] [3] prognostizierten Verkehrszahlen haben und werden auch in der Zukunft für die Stadt Freyung erhebliche Folgen mit sich bringen.

Innerhalb des Stadtgebietes

- Überlastung des Straßennetzes auf kritischen Strecken und Knoten
- zunehmende Defizite im Bereich Parkraum
- weiteres sprunghaftes Ansteigen von Umweltbelastungen
- Verschlechterung der Standortbedingungen für die Bevölkerung und die ansässigen Gewerbetriebe
- abnehmende Chancen für die Wahrnehmung der Funktion eines Mittelzentrums

für die Nachbargemeinden:

- schlechte Erreichbarkeit der Dienstleistungsangebote, der Gewerbebetriebe, der Arbeitsstellen

für Urlaubsgäste/Besucher

- unattraktiver Urlaubs- und Freizeitort
- möglicher Verlust des Prädikates „Luftkurort Freyung“

[1] VU-Dorsch-Consults 7/1997, Süd-/Osttangente
[2] Freyung-Verkehrskonzept, ADAC-Südbayern, Februar 1999
[3] Stadt Freyung – Aktualisierung Verkehrsmodell Freyung *Dorsch Consult München 07/2012*

3. Umsetzung

Die komplexen und vermutlich auch einschneidenden Änderungen bedürfen einer ausgewogenen und intensiven Planung, mit Vorlage von Kostenschätzungen und Finanzierbarkeit, mit rechtzeitiger *Einbindung aller berührten Personen- und Interessengruppen*.

Zur Ausführung Ideen und Konzepte sind folgende Schritte denkbar:

- Bildung einer fraktionsübergreifenden Stadtrats-Arbeitsgruppe
- Problemdarstellung mit Erarbeitung eines Zieles
- Auswertung bestehender Konzepte
- Ideensammlung der Arbeitsgruppe
- Einbindung und Anhörung der verschiedenen Interessengruppen der Stadt
- Machbarkeit mit Fachbehörden, Gutachtern, Fachstellen absprechen
- Interne Aufstellung eines Maßnahmenkatalogs
- Einbindung aller Betroffener
- Verabschiedung eines Maßnahmenkatalogs mit möglichst breiter Mehrheit im Stadtratsplenum
- Bereitstellung der notwendigen Haushaltsmittel durch die Stadt Freyung
- Umsetzung von Sofortmaßnahmen
- Vergabe von Planungsaufträgen
- Absicherung der Finanzierung
- Änderung des Flächennutzungsplanes
- Aufstellung der notwendigen Bebauungspläne

Die erforderlichen Schritte sollten in

- ***Sofort-***
- ***mittelfristigen***
- ***langfristigen Maßnahmen***

gegliedert und verwirklicht werden.

3.1. Einzelmaßnahmen

Grundsätzlich zu unterscheiden ist dabei zwischen **„harten**“ und „**weichen**“ Maßnahmen.
Unter „**harten“** Maßnahmen ist der Neubau von Straßen/Brücken bezeichnet, der meist jahrelange und umstrittene Vorlaufzeit bis zur Planungssicherheit erfordert.
„Weiche“ Maßnahmen beschränken sich demgegenüber im Allgemeinen auf Veränderungen im bestehenden Verkehrsraum.

Folgende Vorschläge für Einzelmaßnahmen werden von Arbeitsgruppe Verkehr vorgeschlagen und sollten in Diskussionen/Planungen/Überlegungen aufgenommen werden:

3.2. Innerstädtischer Verkehr (Zentrum)

3.2.1. Sofortmaßnahmen

3.2.1.1. Lichtzeichenanlage an den Einfahrten zum Stadtplatz

Die Portalwirkung der Lichtzeichenanlagen **muss beibehalten** werden. Es wird dazu vorgeschlagen:
- die Ampelumlaufphasen zu optimieren
- Verlängerung der Rotlichtphasen Richtung Stadtmitte (längere Phasen für Staatsstraßenspangen) – z.T. bereits geschehen
- Einführung der „Portalampeln“ an die Einfahrtsstraßen zum Stadtzentrum [4].

3.2.1.2. **Fußgängerüberwege**

Aus Gründen der Leichtigkeit und der Sicherheit des Verkehrs schlagen wir am Stadtplatz **zwei Fußgängerüberwege (FGÜ)** entsprechend § 26 StVO und den Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001) vor.

Die einschneidenden Veränderungen am Stadtplatz mit Neubau eines Geschäftshauses, dem Neubau von mehreren Kinosälen, einer Parkierungsanlage, der Eröffnung des Eventgasthauses „Veicht“ und der Neugestaltung des Kirchplatzes mit einer Erweiterung der gastronomischen Außenflächen, wird einen **deutlichen Anstieg des Fußgängerverkehrs** im Stadtzentrum (Stadtplatz) mit sich bringen.

Die hohe Belastung des Stadtplatzes mit motorisiertem Individualverkehr (mehr als 10.000 Fahrzeuge in 24 Std), die deutliche Erhöhung

[4] **Verkehrsentwicklungsplan** Dorsch Consult, München Jan/2003

der Gewerbeflächen und den damit verbundenen Folge, dem Wegfall von Kurzzeitparkplätzen am Stadtplatz (Parkmöglichkeiten im Parkhaus „ Freyung-Center“) macht Maßnahmen erforderlich.

Die Verstärkung des Fußgängerverkehrs wird durch die Neugestaltung der Innenstadt gewünscht und auch erwartet. Um eine **Gefährdung und Behinderung von Fußgängern** am Stadtplatz auf ein Minimum zu reduzieren und die Innenstadt auch fußgängerfreundlicher zu gestalten, sind diese Fußgängerquerungen erforderlich.

Für Fußgänger, insbesondere ältere Verkehrsteilnehmer, Menschen mit Einschränkungen und Kinder gestaltet sich die Querung des Stadtplatzes, und später der neugestalteten Schulgasseneinfahrt (auf Höhe ehemaliges Huberhaus), während der Geschäftszeiten noch schwieriger als bisher.

FGÜ sind nach den Richtlinien für die Anlage von FGÜ in Tempo-30-Zonen (entsprechend verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit einer Tempo-20-Zone) zwar grundsätzlich entbehrlich, der sehr starke Individualverkehr, der mit den neu errichten Gewerbebereichen noch verstärkt wird, macht die FGÜ aber erforderlich.

Die baulichen Änderungen an der sogenannten „Homburger Kante“, dem Fußgängerweg entlang des Kirchplatzes, sind nicht fußgängerfreundlich. Der Gehweg endet mitten in der Fahrbahn (Schulgasse, Stadtplatz), die später in beiden Fahrtrichtungen auch vom Schwerverkehr (Ladezufahrt Freyung-Center) befahren wird.

3.2.1.3. Ladezeiten für den Schwerverkehr

Sperrung des Stadtplatzes (Begrenzung Lichtzeichenanlagen) für den Schwerverkehr mit der Ausnahme von **Ladezeiten** (täglich von 09-10 und 15-16 sowie 20-05). Dies gilt insbesondere für den Bereich des zukünftigen „Freyung-Center“.
Die Sperrung sollte sich auch auf Busse, Ausnahme Linienbusse, beziehen. Eine Überprüfung der Linien- und Schulbuspläne (Erfordernis der Fahrt über den Stadtplatz) ist erforderlich.

3.2.1.4. Ruhender Verkehr

Durch die Ordnung des ruhenden Verkehrs soll das Verkehrsaufkommen in der Innenstadt reduziert und der Parksuchverkehr minimiert werden. Der Bedarf an Anwohnerstellplätzen und Behindertenstellplätzen soll gedeckt und durch Ladezonen und Zufahrtsberechtigungen die Versorgung der Geschäfte und Betriebe gewährleistet werden.
Die Stellplätze im Innenstadtbereich sind auf ein unbedingt erforderliches Maß zu reduzieren, wenn das neue Freyung-Center in

Betrieb genommen wird.
Die Innenstadtparkflächen sind in der Hauptsaison und während der Hauptgeschäftszeiten ausgelastet. Die Folge ist im Laufe des Tages das Auftreten von Falschparkern auf Gehsteigen, Halteverbotszonen und Fußgängerbereichen. Dies liegt u.a. an der mangelnden Bereitschaft die angebotenen Parkflächen (Parkhaus Bahnhofstraße, Parkhaus Kurhaus, zukünftiges Parkplatz Freyung-Center) anzunehmen, weil im Zentrum nach wie vor außerordentlich günstiger Parkraum zur Verfügung steht. Durch Parkzonen mit Staffelung der Parkgebühren könnte Abhilfe geschaffen werden. Die relativ hohen Parkgebühren könnten von der Geschäftswelt mit einem Parkbonus schmackhaft gemacht werden.

Vorstellbar ist folgende Regelung:

Zone 1:
Höchstparkdauer 30 Minuten = 1,00 €
Zone 2:
Höchstparkdauer 60 Minuten = 1,00 €
Zone 3:
Höchstparkdauer 120 Minuten = 1,00 €
Zone 4:
Parken mit Parkscheibe = 2 Stunden
Zone 5:
Parkhäuser 07-19, 60 Minuten = 0,50 €
Zone 6:
freies und kostenloses Parken

Ausnahmeregelungen:
Der „Freytag“ wird wieder zur Diskussion gestellt. Mit der Folge: Freitags - freies Parken in der Zone 2 - 6 ***(Aktion der Werbegemeinschaft***).

Das System benötigt aber auch eine intensive Überwachung durch die VKÜ der Stadt Freyung und die Polizei.

3.2.2. Mittelfristige Maßnahmen

3.2.2.1. Fußgängerzone Schulgasse

In Verbindung mit dem städtischen Zentrum (Marktplatz, Rathausplatz, Freyung-Center) ist die Einführung einer Fußgängerzone in der Schulgasse anzudenken. Die Einführung sollte in Teilabschnitten geschehen.

1. Abschnitt:
Beginnend ab Abzweigung *Am Hammerberg* (Optik Gibis/Brodinger) bis Ecke Kroiß (Stadtplatz).
Die Einbahnstraßenregelung wird in Richtung *Am Hammerberg* beibehalten. Der Verkehr läuft über Schulgasse, Am Hammerberg, Lusenstraße aus dem Stadtgebiet ab.

Für den Bereich der Fußgängerzone sind den Anliegern Ausnahmegenehmigung zum Erreichen ihrer Grundstücke zu erteilen. Parken im Bereich ist nicht mehr zulässig. Ausnahme für Zufahrt zu den Arztpraxen ist in der Beschilderung aufzunehmen.

2. Abschnitt:
Sollte sich die Einführung bewähren, sollte die gesamte Schulgasse als Fußgängerzone genutzt werden. Ab der Einfahrt zur Parkierungsanlage des „Freyung-Centers“ wie im 1. Abschnitt.

3.2.2.2. Reduzierung/Nulllösung Parkflächen auf dem Stadtplatz

Im Innenstadtbereich muss versucht werden, die Parkplätze auf ein Minimum zu reduzieren. Laut Gutachten Dorsch Consults [3] ist der Anteil des Zielverkehrs und des damit verbundenen Parksuchverkehrs überaus hoch, obwohl um das Stadtzentrum ausreichend Parkfläche zur Verfügung steht und ab Eröffnung des „Freyung-Centers“ ausreichend Stellplätze vorhanden sind.
Die Nachteile des ***Parksuchverkehr*** am Stadtplatz werden reduziert, wenn den Verkehrsteilnehmern bewusst ist, dass nur mehr Stellplätze im Parkhaus „Freyung-Center“ zur Verfügung stehen. Die Lebens- und Einkaufsqualität im Innenstadtbereich wird merkbar gesteigert.

3.2.2.3. Änderung Verkehrsführung Alte Grafenauer Straße

Der Knoten Langasse/Grafenauer Str./Stadtplatz/Alte Grafenauer Straße/Waldvereinsweg ist sehr stark belastet. Durch die dadurch entstehenden 4 Äste sind lange Umlaufzeiten der Ampel erforderlich. Eine deutliche Verbesserung könnte durch eine Umgestaltung des Knotens und der Ampelstandorte entstehen.

Vorschlag:
Einbahnstraßenregelung ab Beginn der Alten Grafenauer Straße (Fahrtrichtung nur mehr stadtauswärts) dadurch Wegfall der Ampelphase für Einfahrt in die Grafenauer Straße, damit Verkürzung der Wartezeiten an den Ampelanlagen mit Beibehaltung der Fußgängerfurt (Gasthof Zur Post/Schuhhaus Bauer)

3.2.2.4. Anlage einer zusätzlichen Spur an der Lichtzeichenanlage Grafenauer Str.

Um die Umlaufzeiten der Ampelanlage auf der Grafenauer Straße stadteinwärts/Richtung Grainet zu verkürzen, sollte eine "Geradeaus-Spur" entlang des Schuhhauses Bauer angebaut. Dadurch würde die Portalwirkung der Ampel verstärkt (Aufteilung des Verkehrs stadteinwärts - längere Phasen zum Linksabbiegen Richtung Grainet - Ver-

[3] Stadt Freyung – Aktualisierung Verkehrsmodell Freyung *Dorsch Consult München 07/2012*

kürzung der Stauzeiten).

3.2.2.5. Linksabbiegespur Langgasse/Stadtplatz

Diese Lösung wird aufgrund Bebauung (Volksbank/Brauerei Lang) nicht möglich werden, da die benötigen Fahrstreifenbreiten nicht erreicht werden können. Stauzeiten können aber durch die unter 3.2.2.3 und 3.2.2.4. beschriebenen baulichen Maßnahmen verkürzt werden.
Zur Verminderung des Verkehrs in Richtung Stadtplatz ist aber unter allen Umständen die Tangente Langgasse/Grafenauer Straße und umgekehrt zur bevorzugen

3.2.2.6. Rechtsabbiegespur unterer Stadtplatz/Passauer Straße

Durch Streichung der drei letzten Parkplätze und Veränderung der Ausfahrtsbreite könnte eine bessere Möglichkeit des Abflusses des am Stadtplatz stehenden Verkehrs erreicht werden. Da diese bauliche Maßnahme jedoch städtebaulich bedenklich ist, ist an die Änderung der Ampelumlaufzeiten zu denken. Die Ausfahrt aus dem Stadtplatz und die Tangente Passauer Straße/ Bahnhofstraße muss bevorzugt werden, um den Verkehr in das Stadtzentrum zu vermindern.[4]

3.3. Nordöstlicher Stadtbereich (Grafenauer-/Waldkirchner Straße)

3.3.1. Sofortmaßnahmen

3.3.1.1. Parkregelungen in der Grafenauer Straße

Die Parkflächen an der Straße am Königsfeld und an der Grafenauer Straße sollten in das Parkraumkonzept eingebunden werden. Der Verkehr aus Richtung Grafenau/Philippsreut/ Mauth muss rechtzeitig auf diese Parkierungsanlagen hingewiesen werden.

3.3.1.2. Parkregelungen in den Straßen Königsfeld/ Böhmerwaldstraße/ Bayerwaldstraße/St. Gunther Straße

Das Siedlungsgebiet ist sehr stark verkehrsbelastet. Grund dafür ist das Schulzentrum, die Sportanlagen und das Hallenbad, sowie die als innerörtliche Umgehung genutzten Straßen Königsfeld/Böhmerwaldstraße. Die Parkregelungen (Zonenhalteverbot) sind unserer

[4] Stadt Freyung- Aktualisiertes Verkehrsmodell – Dorsch Consult 07/2012

Meinung nach zu überdenken (Wegfall Zonenhalteverbot und absolutes Halteverbot auf der Fahrbahn beidseitig).

3.3.2. Mittelfristige Maßnahmen

3.3.2.1. Säumerstraße

Die Säumerstraße muss als innerörtliche Verbindung besser genutzt werden. Dazu gehört, dass der Ausbauzustand weiter verbessert wird. In erster Linie die Anlage eines Gehweges (Mindestbreite) erforderlich sein. Durch die erforderliche Aufhebung der Sperrung (Anlieger frei) ist im Bereich ein deutlicher Anstieg des Verkehrs feststellbar. Die noch gefahrenen Geschwindigkeiten könnten durch Einführung einer Zonengeschwindigkeitsregelung vermindert werden.

3.3.3. *Langfristige Maßnahmen*

3.3.3.1. Parkierungsanlage an der Grafenauer Straße

Das städtische Konzept (Voraussetzung für Städtebauförderung) der Zentrumsnahen Parkierungsanlagen sollte nicht vernachlässigt werden. Die Errichtung einer Anlage auf dem Grundstück zwischen Abzweigung Waldvereinsweg und dem jetzigen "Donaukaufhaus" ist durch den Grundstückskauf auf dem richtigen Weg. Die Festlegung im städtischen Flächennutzungsplan sollte erfolgen.

3.3.3.2. Anbindung St. Gunter-Straße/Schulzentrum/Gymnasium an die Waldkirchner oder Hinterschmidinger Straße

Die bei der **Planung des Schulzentrums** gemachten städtebaulichen Fehler sind durch die gebaute Anbindung des Schulzentrums an die Waldkirchner Straße leicht verbessert worden. Dabei wären nun auch alle Möglichkeiten für eine Neuanlage des "Schulbusbahnhofes" gegeben.
Die jetzigen Lösungen sind nicht ausreichend. Die Festschreibung im Flächennutzungsplan und die Aufstellung eines Bebauungsplanes im Bereich zwischen Schulen und der Hinterschmidinger Straße muss die erforderliche Planungssicherheit, auch für die Anlieger und Grundstücksbesitzer ergeben.
Dies scheint die einzige mögliche Entscheidung zu sein, das Siedlungsgebiet "Böhmerwaldstraße" zukunftsfähig zu machen.

3.3.3.3. Anlage von Parkflächen im Bereich Hauptschulsportplatz

In Verbindung mit den Maßnahmen 3.3.3.2. sind auch die benötigen Parkflächen für das Sportzentrum zu berücksichtigen.

3.4. südöstlicher Stadtbereich (Waldkirchner Straße/ Bahnhofstraße)

3.4.1. Sofortmaßnahmen

3.4.1.1. Einbahnstraßenregelungen Silvanusweg/Puchbergerweg, Kranzlweg/Schönbrunner Straße, VdK-Straße/Ludwig-Thoma-Str.

Die Verkehrsführung und die fehlenden Ortsumgehungen führen dazu, dass das südöstliche Siedlungsgebiet eine erhebliche Verkehrsbelastung aufnehmen muss. Eine deutliche Verbesserung könnte sich durch Einbahnstraßenregelungen im gesamten Bereich, mit zusätzlichem Zonengeschwindigkeitsregelung ("Rechts-vor-Links“) ergeben. In der Folge ist jedoch die Anbindung an die Waldkirchner Straße erforderlich (siehe 3.4.2.1.).
Die den Anlieger damit auferlegten Erschwernisse (Umwege) werden durch die deutliche Verminderung des Verkehrsaufkommens ausgeglichen.

3.4.1.2. Veränderung/Entschärfung Schulbusbahnhof Waldkirchner Str.

Einen Schwerpunkt mit einem erheblichen Gefahrenpotential stellt der Schulbusbahnhof dar. Eine bauliche Veränderung (Verlängerung in Richtung Oberndorf) ist aktuell nicht mehr möglich. Bis zu einer Verwirklichung der unter 3.3.3.2. dargestellten Gedanken mit Anlage eines Schulbusbahnhofes, könnte möglicherweise Regelungen auf dem Schulbusbahnhof (Einstiegs- Zugangsbereiche, Gitterabsicherung, Verbreiterung der Stellflächen) eine deutliche "Entschärfung" der Gefahrensituation darstellen.

3.4.2. Mittelfristige Maßnahmen

3.4.2.1. Schaffung einer Verbindung Schönbrunner Straße/ Waldkirchner Str. (Oberndorf) - eventuell zukünftiges Baugebiet Schönbrunner Str.

Die fehlende Süd-Ost-Umgehung und die nur beschränkt aufnahmefähige Erschließungsstraße "Rötpoint" machen eine zusätzliche Entlastung erforderlich um die als Behelfsumgehung genutzte Schönbrunner Straße/Kranzlweg zu entlasten.
Da in der zukünftigen Planung der Stadt Freyung auch die derzeit landwirtschaftlich genutzten Flächen zwischen der "VdK-Siedlung" und Oberndorf (im Entwurf des Flächennutzungsplanes als WA gekennzeichnet) eine nicht unerhebliche Rolle spielen, kann eine direkte Verbindung zwischen der Schönbrunner Straße und Oberndorf die erforderlichen Zeichen setzen.

3.4.2.2. Anlage eines Gehweges im Kranzlweg

Nach Durchführung der Maßnahmen zu 3.4.1.1. – Einbahnstraßenregelung Kranzlweg, kann unproblematisch, mit sehr wenig Privatgrundstücksbedarf, ein Gehweg entlang des Kranzlweges (Anwesen Thuringer bis Oberndorf) angelegt werden. Eine deutliche Verbesserung der Verkehrssicherheit in diesem Bereich ist die Folge.

3.4.2.3. Neuregelung Am Bahnhof/Kranzlweg (hinter Pfarrhof/Kindergarten) – Kolping / Abteistraße

Die vorgeschlagene Einbahnstraßenregelung im Bereich Kranzlweg / Schönbrunner Straße/Kolpingstraße benötigt einen sogenannten "Verkehrs-Bypass". Diese "harte" Maßnahme ist in dem in Auftrag gegebenen Ideenwettbewerb „Wohngebiet Froschau“ einzuplanen.
.

3.4.2.4. Verlegung des Busbahnhofes zum Bahnhofsgelände

Aus städtebaulichen und verkehrstechnischen Gesichtspunkten schlagen wir die Verlegung des Busbahnhofes aus der Bahnhofstraße in Richtung Bahnhof (derzeitige Verladerampe des Bahnhofes) vor.

3.4.2.5. Städtebauliche Planung am alten Busbahnhof (Ruhezone)

Durch die Verlegung des Busbahnhofes ist die Möglichkeit gegeben, in unmittelbarer Zentrumsnähe, in Verbindung mit dem "Schramlhaus" eine Ruhezone mit parkähnlicher Anlage zu gestalten. Dies würde der Stadtqualität Freyung einen außergewöhnlichen Anschub verleihen. Damit verbunden ist eine gleichzeitige Öffnung des Zugangs zum Schramlhaus mit fußläufiger Anbindung der Siedlungsgebiete.

3.4.3. Langfristige Planung

3.4.3.1. Schaffung einer Parkierungsanlage an der Langgasse/Waldkirchner Straße

Die in den langfristigen Planungen und den Planungsstudien enthaltene Parkierungsanlage in der Langgasse darf nicht aus den Augen verloren werden. Die Anlage müsste aus Kostengründen jedoch auf eine annehmbare Stellplatzzahl mit höchstens 60 - 80 Plätzen reduzieren geplant werden.
Zusätzlich sind im Verlauf des Waldkirchner Straße jedoch Dauerstellplätze für Arbeitnehmer erforderlich, die von der städtischen City-

Bus-Linie bedient werden.

3.4.3.2. östliche Umgehung Staatsstraße 2131 (Perlesöd/Oberndorf) - zur Staatsstraße 2132 (Gewerbegebiet Bahnhof)

Wie im Gutachten der Dorsch-Consults[1] festgestellt, werden die Verkehrszahlen für eine Ostumgehung nicht erreicht. Eine weitere Planung ist nicht zielführend.

3.5. Südwestlicher Stadtbereich (Bahnhofstraße/Passauer Straße)

3.5.1. Sofortmaßnahmen

3.5.1.1. Knotenneuregelung Bahnhof-/Kolping-/Krankenhausstraße

In den Jahren 1988-2000 wurde ein Planungsentwurf des Straßenbauamtes Passau im Stadtrat kontrovers diskutiert. Wir sind der Meinung, dass diese Diskussion wieder begonnen werden muss. Die sofort erforderlichen Machbarkeitsstudien für die auch von uns unter bestimmten Voraussetzungen mitgetragene **Südspange** und der Wegfall des Ausbaues der Krankenhausstraße erfordert eine Lösung an diesem Knoten.
Die mehrmals vorgeschlagene, sehr kostenintensive Lösung "Kreisel" mit einem Aufwand von sicher mehr als 1,5 Millionen € ist dabei nicht zielführend.

Vorgeschlagen wird, die Kolpingstraße von der **Bahnhofstraße abzuhängen**, eine Spange für den stadteinwärts fließenden Verkehr zu schaffen und den Verkehr aus Richtung Abteistraße/Kolpingstraße über das Gewerbegebiet zu führen.
Dazu ist aber auch der Ausbau der Straße "Am Bahnhof" bis zum Gewerbegebiet (u.a. Anlage eines Gehweges) erforderlich.
Nach Abhängen der Kolpingstraße und Straße „Am Bahnhof“ könnte auf der Bahnhofstraße stadteinwärts ein Teil der Parkplätze entlang des Amtsgerichtes entwidmet werden, eine Zufahrt "untere Ebene“ Tiefgarage mit einer Linksabbiegespur geschaffen und eine deutliche bessere Auslastung der Parkierungsanlage Bahnhofstraße erreicht werden.

Der vermutlich derzeit **verkehrstechnisch schwierigste** Freyunger Knoten wird mit verhältnismäßig geringem finanziellem Aufwand entschärft. Die Gegenargumente - unverhältnismäßig weite Wege für Bewohner Abteistraße/VdK-Siedlung/Schönbrunn - sind dabei im Zusammenhang mit einem Gesamtkonzept abzugleichen. Die vorausgesagten Probleme der Rettungsfahrzeuge (BRK-Leitstelle), könnten

[1] Dorsch-Consults, VU Ost-/Südumgehung 4/1998

durch die angedachte Spange (Bahnhofstraße/Kolpingstraße) entschärft werden.

3.5.1.2. Ausbau/Verlängerung der oberen Bahnhofstraße mit Einbahnstraßenregelung

In Zusammenhang mit der Änderung des Knotens Bahnhofstraße (siehe 3.5.1.1.) wird der Ausbau der oberen Bahnhofstraße in Richtung Gewerbegebiet am Bahnhof vorgeschlagen. Eine deutliche Verbesserung der Verkehrsverhältnisse am Knoten Bahnhofstraße und in der oberen Bahnhof-/Krankenhausstraße ist zu erwarten. Um die Belastung für die Anwohner im südlichen Bereich in einem erträglichen Bereich zu halten, wird eine -Einbahnstraßenregelung- stadtauswärts vorgeschlagen.

3.5.1.3. Geschwindigkeitsbegrenzung in der Geyersberger Straße bis Ferienpark

Die Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Geyersberger Straße bis zur Bebauungsgrenze (Anwesen Petzi) sollte aufgrund des Bauzustandes (Fahrbahnbreite, beidseitig Gehwege, Fahrbahnbreite) aber auch aus rechtlicher Sicht (40 km/h) geändert werden.
Vorgeschlagen wird die Einführung der innerörtlich zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h bis Ortsende Solla (Fahrrichtung Geyersberg).
Am Beginn des Ferienparks sollte durch bauliche Änderung (Einfahrtsportal) die Fahrbahn erkennbar zurück gebaut werden, um dadurch die Geschwindigkeit zu reduzieren. Nur durch bauliche Maßnahmen bis zur Klinik Wolfstein kann die erwünschte (nicht nur für Feriengäste) Geschwindigkeitsminderung erreicht werden.

3.5.1.4. Planungsbeginn Südspange

Das ***wichtigste*** Verkehrsprojekt in Freyung, welches auch eine **Entlastung der Innenstadt** mit sich bringt, ist eine „Südspange“ (Passauer Straße/Gewerbegebiet Am Bahnhof). Daher ist der schnellstmögliche Beginn der Planungen für eine Südspange vorranging. Aufgrund der festgestellten "Verkehrszahlen" (*Verkehrsmodell)*[✓] ist zu erwarten, dass die Maßnahme eine zeitgerechte Förderung erhalten kann.

Um die Stadtmitte Freyung in den kommenden Jahren zu entlasten, ist daher <u>zuerst</u> **unverzüglich** mit Machbarkeitsstudien, mit der nötigen öffentlichen Diskussion und konkreten Kostenschätzung zu beginnen. Dazu wird <u>danach</u> eine Änderung des Flächennutzungsplanes (derzeit nur in einem Vorentwurf enthalten) und die Aufstellung

[✓] Stadt Freyung – Aktualisierung Verkehrsmodell Freyung *Dorsch Consult München 07/2012*

eines **Be-bauungsplanes** erforderlich sein, um den Planern die erforderlichen Grundlagen zu schaffen.

3.5.2. Mittelfristige Planung

3.5.2.1. Derzeit kein Vorschlag**.**

3.5.3. Langfristige Planung

3.5.3.1.1. **Suche nach neuer oder verbesserter Anbindung des Ferienparks/ Geyersberg/Solla vor Errichtung neuer Freizeiteinrichtungen in Solla**

Die Planung der Südspange muss dazu führen, eine neue Anbindung des Ferienparks Geyersberg/Klinikenbereich / Freizeiteinrichtungen Solla zu finden. Langfristig muss der Verkehr zu diesem Stadtbereich neu geregelt werden, um den Bereich Krankenhaus, die Geyersberger Straße mit ihren Wohngebiet und dem Altenheim, einem möglichen Ämtergebäude zwischen Passauer- und Geyersberger Straße zu entlasten.

Diese Planung sollte unbedingt in die Gesamtplanung "Südspange" aufgenommen werden.

3.6. Nordwestlicher Stadtbereich (Passauer Straße / Grafenauer Straße)

3.6.1. Mittelfristige Maßnahmen

3.6.1.1. Schaffung einer innerörtlichen Verkehrsentlastung Zuppinger Straße/Am Hammer/Mittermühlenweg/Grafenauer Straße

Dieser Straßenzug wird bereits jetzt als innerörtliche Umgehung genutzt (Sperrung Stadtplatz). Der Ausbauzustand und die dabei berührten Siedlungsgebiete machen aber einen Ausbau bzw. Verbesserungen erforderlich.
Die Bereiche Hammer-Mittermühlenweg benötigen einen fußgängergerechten Ausbau mit der Mindestausstattung -einseitiger Gehweg-.
Einen Ausbau zur einer **„Westtangente“** mit einer neuen Anbindung an die Grafenauer Straße (Höhe Forstgarten) **lehnen wir** aber wegen der großen Belastungen für das Siedlungsgebiet Hammerberg-West **ab.** Die ökologischen Eingriffe durch den Ausbau, insbesondere im Bereich Forstgarten stehen außer Verhältnis zum gewünschten Ziel. Die Trasse führt außerdem durch das Naherholungsgebiet „Auenpark“ und quer durch das Siedlungsgebiet „Hammerberg-West“.

Wir sind der Meinung, dass diese „Umgehung“, **entgegen des Vorschlags von Dorsch Consults** [5] **nicht** die **erhoffte Entlasung** für den Stadtplatz und die Innenstadt **bringt**. Wir können nicht **erkennen**, von welchen **Verkehrsströmen** diese „Umgehung“ genutzt werden soll. Für den möglichen West-Ostverkehr ist die B 12 vorhanden.

Aus diesem Grund schlagen wir, wie geschildert, **einen „dosierten“ Ausbau** vor.

3.6.1.2. Westliche Anbindung des Stadtplatzes (hintere Erschließung)

Eine sogenannte "hintere Anbindung" des Stadtplatzes ist nach Fertigstellung des „Freyung-Centers“ mit der Parkierungsanlage nicht mehr möglich. Dies hätte bei der Änderung des Bebauungsplanes „Stadt-Mitte“ berücksichtigt werden müssen. Diese Chance ist vertan.

3.7. *Innerörtliche Umgehungen*

Ein **Gesamtverkehrskonzept** mit der notwendigen Entlastung der Innenstadt und der gerechten Verteilung in den Randgebieten kann aber nach Meinung der Verfasser auf Dauer nur Wirkung zeigen, wenn die dringend erforderlichen

Umgehungsstrecken

um die überlastete Stadtmitte realisiert werden. Dazu sind aber die möglichen Trassen frühzeitig festzuschreiben und zu sichern.

3.7.1. *Südtangente*

Die Planungen sind in den Jahren 2005/2006 vom Stadtrat abgelehnt worden. Eine Finanzierung in Sonderbaulast der Kommunen wäre möglich gewesen. Ein Bau ist jetzt unserer Meinung nicht mehr möglich, auch wenn durch die jetzt vorliegenden Zahlen von Dorsch Consult [6] eine verhältnismäßig hohe Verkehrsbelastung der untersuchten Südspange ermittelt wurden.

Die jetzt in der Planung stehende **„Südspange“,** Anbindung der Staatsstraße 2132 aus Richtung Ort bereits vor dem Fahrradgeschäft Seibold in Richtung Geyersberger / Staatstraße Gewerbegebiet Richtung Waldkirchen, wird von uns ebenfalls als einzig noch mögliche Maßnahme angesehen. Diese Planung sollte schnellst möglich mit der erforderlichen **Transparenz** begonnen werden. **Entscheidungen ohne** eine Machbar-

[5] Stadt Freyung – Aktualisierung Verkehrsmodell Freyung *Dorsch Consult München 07/2012*
[6] VU-Süd-/Osttangente Freyung, Dorsch-Consults, 7/1997

keitsstudie, ohne große **Zustimmung der Bevölkerung**, ohne **belastbare Kostenschätzungen** und einer für die Stadt **tragbaren Finanzierung** werden wir **nicht zustimmen**.

3.7.2. Südostumgehung

In den vergangenen Jahrzehnten wurde die fehlende Südosttangente im Gespräch bei den Verkehrsplanern geklärt. Die Verkehrszahlen und die Finanzierung sprechen gegen diese Verbindung [7] .(siehe auch 3.4.3.2)

3.7.3. Nordumgehung

Eine überaus wichtige und sicherlich zukunftsorientierte, innerörtliche Entlastung könnte eine **Nordumgehung** (Hinterschmidinger Straße - Bannholz/Hungerbrücke) bringen. Ohne eine Detailplanung durchgeführt zu haben, kann dies eine Möglichkeit darstellen, die in **einigen Jahren**, vielleicht auch 15 Jahren, notwendig und durchführbar sein. Aus diesen Gründen sollte diese Möglichkeit in alle zukünftigen Planungen (Flächennutzungsplan, eventuelle Erschließung Schulzentrum, Sportgelände u.a.) mit einbezogen werden.

3.7.4. Westumgehung

Diese Problematik wurde in den Punkten 3.6.1.1 und 3.6.1.2. ausführlich beschrieben. Zu einer Gesamtverkehrslösung gehört nach Meinung der Verfasser **unabdingbar** eine Verkehrsentlastung durch einen **Umgehungskordon** um das tatsächliche Stadtzentrum.

3.8. Allgemeine Maßnahmen

3.8.1. *Durchforstung der gesamten Verkehrsbeschilderung im Stadtgebiet*

Im Laufe der vergangenen Jahre haben sich verschiedene verkehrsrechtliche Anordnungen überholt oder sind nicht mehr erforderlich. Eine Überarbeitung scheint dringend erforderlich.

3.8.2. *Einrichtung von Tempo-30-Zonen*

Eingerichtete Zonen sollten zu erkennbaren Zonen mit links-vor-rechts-Regelungen und kleinen Rückbauten (Portalwirkung) gemacht werden.

[7] Stadt Freyung – Aktualisierung Verkehrsmodell Freyung *Dorsch Consult München 07/2012*

3.8.3. *Schaffung/Ausbau innerörtlicher Fußwege*

Innerstädtische Fußwege sind zu planen bzw. auszubauen. Die **Anbindung** an die Parkierungsanlagen ist dabei von **großer Bedeutung**. Die Verbindungen zwischen Parkierungsanlagen und den Gewerbebereichen muss deutlich erkennbar, leicht zu finden und möglichst kurz sein.

3.8.4. *Anlage von Geh- und Radwegen an den klassifizierten Straßen*

Eine lebenswerte Stadt der Zukunft bedarf einer für den Besucher annehmbaren und erkennbaren "Fuß- und Radfahrer-Freundlichkeit". Zumindest an den Staatsstraßen, den Freyunger „Verkehrsadern“ im innerörtlichen Bereich sollte daher die Anlage von Radwegen angedacht werden, wenn vielleicht auch nur durch spezielle Kennzeichnung (bei ausreichender Fahrbahnbreite).
Dies kommt insbesondere im Bereich des Schulzentrums (z.B. Böhmerwaldstraße/Waldkirchner Straße) in Frage. Eine Ampelanlage alleine wird nicht zur Entschärfung von Gefahrensituationen beitragen. Weitere bauliche Anlagen sind dazu erforderlich.

3.8.5. *City-Bus/ÖPNV im Stadtzentrum*

Der City-Bus-Verkehr ist für zukünftige Städteplaner ein außerordentlich wichtiger Gesichtspunkt. Insbesondere die **Parkflächen** an den Stadteinfahrten, die **Gewerbegebiete**, das **Schulzentrum**, die **Freizeitzentren** (Solla, Freibad, Hallenbad) müssen zu einer effektiven Auslastung führen, einen *ökonomisch* und *ökologisch* wirksamen Betrieb gewährleisten. An die Gestaltung der Fahrpläne sind daher besonders hohe Anforderungen zu stellen. Eine kostendeckende Lösung wird sicher nicht zu erreichen sein.

3.8.6. *Eisenbahnstrecke Freyung – Passau*

Die Verkehrsprognosen (siehe 1.1.) sprechen von deutlich steigenden Verkehrszahlen in den nächsten 15 Jahren. Die Eisenbahnstrecke Freyung-Passau kann dazu beitragen, den möglichen Verkehrsinfarkt im Unteren Bayerischen Wald zu verhindern. Insbesondere für den Güterverkehr auf der Straße kann die Eisenbahnstrecke eine Entlastung darstellen. Dazu muss jedoch die erforderliche Infrastruktur an der Bahnstrecke geschaffen werden (Zubringerdienst, Anschlüsse, Bahnhöfe / Zusteige Möglichkeit, Gewerbeflächen in der Nähe der Bahnstrecke u.a.).
Die Bahnstrecke ist durch die außerordentlich positiv zu sehende Aktivität des Fördervereins wieder im Betreib mit dem Wochenendpersonenverkehr.
Wir sind alle aufgefordert, Maßnahmen zu ergreifen, um den Güterverkehr auf der Bahnstrecke wieder zu aktivieren.

4. Zusammenfassung

Die Stadt Freyung der Zukunft ist heute bereits zum überwiegenden Teil gebaut. Dieser Bestand ist zu pflegen und so weiter zu entwickeln, dass er im Wettbewerb mit anderen Standorten bestehen kann. Bei der Sicherung seiner Qualität für heutige und zukünftige Nutzer sind vor allem der Ressourcenschutz, die Vermehrung und Verbesserung von Grün- und Freiflächen, die Anpassung an künftige Altersstrukturen (Demografie) sowie Aspekte der Sicherheit, der Nutzungsvielfalt und der Nutzungsflexibilität zu beachten.

Der derzeitige Zustand und die dargestellten Problemfälle zeigen uns, dass wir alle gemeinsam dringend handeln müssen. Planungshoheit ist das vornehme Recht der Kommune. Die **städtischen Vorhaben** sind für alle Bürger **transparent, nachvollziehbar** und **akzeptabel** zu gestalten.

Es kann aber auch nicht sein, dass jede Diskussion und Planung wegen der sicher aufkommenden, vereinzelten **"Betroffeneneinsprüche"** nach dem Florianspringzip sofort wieder verworfen wird.

Wichtig erscheint, die hohe Kfz-Dichte im Innenstadt- und in den Randbereich durch die verschiedensten Maßnahmen zu **reduzieren** oder **umzuverteilen**, um deren Qualität zu erhöhen. Eine wirkungsvolle Begrenzung des Kfz-Verkehrs auf ein stadtverträgliches Maß ist ohne Mobilitätsverluste nur möglich, wenn die **umweltfreundlichen Verkehrsarten** Fußgänger-, Fahrradverkehr und der ÖPNV/ City-Bus auch in Freyung über eine attraktive und passende Infrastruktur verfügen.

Ein Gesamtkonzept und dessen Umsetzung werden schon seit vielen Jahren in Freyung diskutiert. Der **Verkehrsentwicklungsplan** Dorsch Consult, München Jan/2003 [8] ist vom Stadtrat mit großer Mehrheit angenommen worden. Leider wurden daraus nur sehr wenige Anregungen der Fachleute übernommen und umgesetzt. Ein Teil der Vorschläge wiederholt sich nun in diesem Papier, weil wir der Meinung sind, diese sind nach wie vor aktuell und können zur Verbesserung der Verkehrssituation in Freyung beitragen.

Bei der Betrachtung der Gesamtsituation darf das Thema Verkehr nicht isoliert gesehen werden, sondern es ist eine sinnvolle Integration von Verkehr, Städtebau und Umwelt anzustreben.

Vor Umsetzung der geplanten Maßnahmen werden wir im Einzel- und im Bedarfsfall auch das Mittel eines **Bürgerbegehrens** anstoßen. Das jetzt angedachte Mittel eines **Ratsbegehrens** ist derzeit und auch in der Zukunft zweifelhaft, wenn damit nur die **„Entscheidungs-Verantwortung“** an den Bürger abgegeben wird. Aus diesem Grund werden wir das vorgeschlagene **Ratsbegehren** mit den uns zur Verfügung stehenden Möglichkeiten begleiten und eventuell notwendige Aktivitäten veranlassen.

[8] **Verkehrsentwicklungsplan** Dorsch Consult, München Jan/2003