Die fünf Stadtentwicklungsziele für Moosburg

Die 5 **Stadtentwicklungsziele** für Moosburg bilden die Leitthemen für den künftigen Stadtentwicklungsprozess in Moosburg. Die Stadtentwicklungsziele sind das zusammengefasste Ergebnis der Bestandsaufnahmen, Analysen und des bisherigen Diskussionsprozesses.

Das städtebauliche Entwicklungskonzept, das Verkehrskonzept und das Zentrenkonzept für den Einzelhandel bilden gemeinsam den **konzeptionellen Handlungsrahmen** des ISEK. Diese einzelnen Fachkonzepte werden im nun folgenden Kapitel detailliert dargestellt.

Die fünf Stadtentwicklungsziele für die Stadt Moosburg lauten:

01 Die Innenstadt soll in ihrer Nutzungsvielfalt, insbesondere in den Bereichen Wohnen, Arbeiten, Versorgen, Kultur und Freizeit gestärkt werden.

02 Die gestalterische Aufwertung der Innenstadt soll im Bereich öffentlicher und privater Sanierung unter Berücksichtigung des Denkmal- und Ensembleschutz sowie der Barrierefreiheit qualitätsvoll und mit erhöhter Intensität fortgeführt werden.



50 Abbildung
Die fünf Stadtentwicklungsziele für Moosburg

Darstellung: Heinritz, Salm & Stegen 2012

Die Stadtentwicklungsziele und die Fachkonzepte werden im später folgenden **Handlungs- und Maßnahmenkonzept** von der konzeptionellen auf eine operationale und evaluierbare Maßnahmenebene heruntergebrochen und in einer integrierten Betrachtungsweise den 5 Stadtentwicklungszielen zugeordnet.

Der Aufbau der öffentlich-privaten Partnerschaft wurde bereits im Zuge der ISEK-Erstellung mit Unterstützung der StBauFö umgesetzt und ist in Kapitel Grundlagen beschrieben.

03 Die Innenstadt soll vom fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr entlastet werden. Dazu sind insbesondere das Angebot und die Qualität der Fuß- und Fahrradwege sowie des ÖPNV auszubauen und aufzuwerten.

04 Im Bereich zwischen Innenstadt und Bahnhof soll eine qualifizierte städtebauliche Entwicklung angestrebt werden.

05 Die öffentlich-private Partnerschaft soll im Sinne der Standortaufwertung dauerhaft gesichert werden.

Städtebauliches Entwicklungskonzept

Für eine nachhaltige Innenstadtentwicklung erscheinen integrierte Entwicklungsvorstellungen unabdingbar. Durch eine ganzheitliche Betrachtungsweise der Bereiche Städtebau, Verkehr und Lokale Ökonomie können Handlungsfelder formuliert werden, die langfristig Bestand haben. Auf Grundlage der vorangegangenen Bestandsanalyse sowie der definierten Planungsziele werden im Folgenden die zukünftigen Themen der Innenstadtentwicklung beschrieben. Handlungsfelder, die bereits in den Vorbereitenden Untersuchungen von 1980 bzw. in der Fortschreibung von 1992 formuliert wurden und heute immer noch eine Gültigkeit haben, werden z.T. wieder aufgegriffen.

1 Entwicklungsgrundsätze

Ortsbild
Städtebauliche Entwicklungen müssen immer das Ziel haben, die stadträumlichen Qualitäten zu erhalten und den Denkmal- und Ensembleschutz zu achten. Der gewachsene Stadtgrundriss mit seiner typischen Kleinteiligkeit sollte dabei der Maßstab sein. Neben einer ortstypischen Dimensionierung der Straßenräume, Gassen und Wege zählt hierzu auch eine ortsbildgerechte Gebäudesanierung und Fassadengestaltung.
Ein intaktes Ortsbild spielt für das Image der Stadt eine wichtige Rolle. Einerseits wirkt es identifikationsstiftend auf die Bevölkerung, andererseits erhöht die Attraktivität des Einkaufbereichs Innenstadt die Bereitschaft zum Aufenthalt.

Gebäude
Wichtiger Bestandteil ist dabei der große ortsbildprägende, zumeist denkmalgeschützte Gebäudebestand. V.a. in den ensemblegeschützten Bereichen Auf dem Plan, Auf dem Gries und Stadtplatz bilden sie eine imposante Kulisse und setzen die stadträumlichen Qualitäten adäquat in Szene.

Um so wichtiger ist die Sanierung und nach Möglichkeit teil-öffentliche Nutzung (z.B. durch Gastronomie oder Handel) dieser Gebäude. Die Entscheidungshoheit und damit die Möglichkeit zur Veränderung liegt z.T. nur bedingt bei der Stadt. Hier sind Grundstück- und Gebäudeeigentümer sowie Gewerbetreibende gefragt. Die Gemeinde kann in diesem weitgehend privaten Handlungsfeld jedoch unterstützend, beratend und fördernd zur Seite stehen, z.B. durch:

- Pro-aktive Sanierungsberatung, z.B. durch Auflage eines kommunalen Förderprogramms (bspw. Fassadenprogramm) als Anreiz und Unterstützung von Privatinitiativen bei der Sanierung und Umgestaltung von Fassaden und Vorbereichen.

- Entwicklung von (verwaltungsinternen) Leitlinien für Neubauten an markanten, städtebaulich bedeutenden Bereichen hinsichtlich Raumbildung, Positionierung, Dimensionierung und Nutzung.

Neben der beratenden und unterstützenden Funktion durch die Gemeinde ist diese als Träger der Bauleitplanung nicht bloß berechtigt sondern auch verpflichtet, die Instrumente des Bauplanungsrechtes anzuwenden (u.a. Aufstellung von Bauleitplänen), sobald und soweit dies für die städtebauliche Ordnung und Entwicklung erforderlich ist.

Ferner kann sie durch den Erlass von Satzungen, wie z.B. Werbeanlagen- oder Gestaltungssatzungen weitere Steuerungsfunktion entfalten.

Öffentlicher Raum
Neben den Gebäuden prägt der öffentliche Raum das Bild der Stadt entscheidend mit. Wie bereits erwähnt, wurden bis Ende der 1990er Jahre große Teile der Straßen und Plätze der Innenstadt saniert. U.a. wurden mit „Auf dem Plan“ und mit „Auf dem Gries“ wichtige orts-

Heinritz, Salm & Stegen _ Plankreis _ RatioPlan (c) 2012



51 Abbildung
Ausschnitt
Gestaltkarte

Darstellung:
Plankreis 2012

52 Abbildung
Skizze
öffentlicher Raum



Darstellung:
Plankreis 2012

bildprägende Räume von einer Aufwertung ausgenommen. Vor dem Hintergrund neuer Erkenntnisse und ggf. geänderten funktionalen Ansprüchen an den öffentlichen Raum, ist die Weiterführung bzw. die Wiederaufnahme des Sanierungsprozesses mit dem Ziel, die Aufenthaltsqualitäten in der Stadt zu erhöhen, anzustreben. Hinzu kommt, dass mit der Fertigstellung der Westumfahrung im Herbst 2012 eine Verkehrsentlastung in der Innenstadt zu erwarten ist und sich somit neue Gestaltungsspielräume für die Nutzbar- und Erlebbarmachung des öffentlichen Raums ergeben.

Es ist wichtig die Aufwertungsbestrebungen in einen Gesamtkontext Innenstadt zu stellen und die „Einzelaufgaben" wie z.B. Sanierung „Auf dem Plan" und „Auf dem Gries" dort einzubinden. Eine kritische Auseinandersetzung mit den bereits sanierten Flächen wird dabei notwendig sein. Es sind ergänzend dazu Regeln und Ansprüche zu definieren, die in der gesamten Innenstadt sowohl in sanierten Bereichen als auch bei Neuplanungen zum tragen kommen:

- Da sich Nutzungsvorstellungen und -anforderungen an den öffentlichen Raum schneller ändern können als das Gebaute, sollten Planung und Umsetzungsergebnis einen gewissen Grad an Flexibilität und Multifunktionalität aufweisen. Gerade im Hinblick auf die Diskussionen der Verkehrsführung in der Innenstadt (siehe Kapitel Verkehrskonzept) erscheint dies von Vorteil.

- Um den historischen und identifikationsstiftenden Stadtgrundriss weiter herauszuarbeiten und letztendlich die visuelle Wahrnehmung dieses Bereichs zu erhöhen, sollte ab den „inneren Stadteingängen" (siehe Kapitel Stadteingänge) auf eine einheitliche Materialwahl geachtet werden. Dabei sind unterschiedliche funktionale Anforderungen an den Stadtboden zu berücksichtigen (Gehbereiche, Fahrbereiche etc.). Einheitliche Gestaltungselemente verbinden und attraktivieren die vorhandenen Raum- und Straßenfolgen und erhöhen deren Erlebbarkeit

- Der Innenstadt-/ Altstadtbereich zeigt sich in seiner städtebaulichen Struktur sehr homogen, unterschiedliche Nutzungsanforderungen an die Straßen- und Platzräume sowie funktionale Nutzungsaufteilungen (z.B. Herrnstraße mit Einkaufsfunktionen, Leinbergerstraße mit Erschließungsfunktionen) wirken dem entgegen. Neben der einheitlichen Materialwahl soll hier eine einheitliche „Möblierung" des öffentlichen Raums verbindende Wirkung haben.

- Ein barrierefreier Ausbau der Öffentlichen Straßen und Plätze (nach DIN 18024) ist anzustreben.

Heinritz, Salm & Stegen _ Plankreis _ RatioPlan (c) 2012

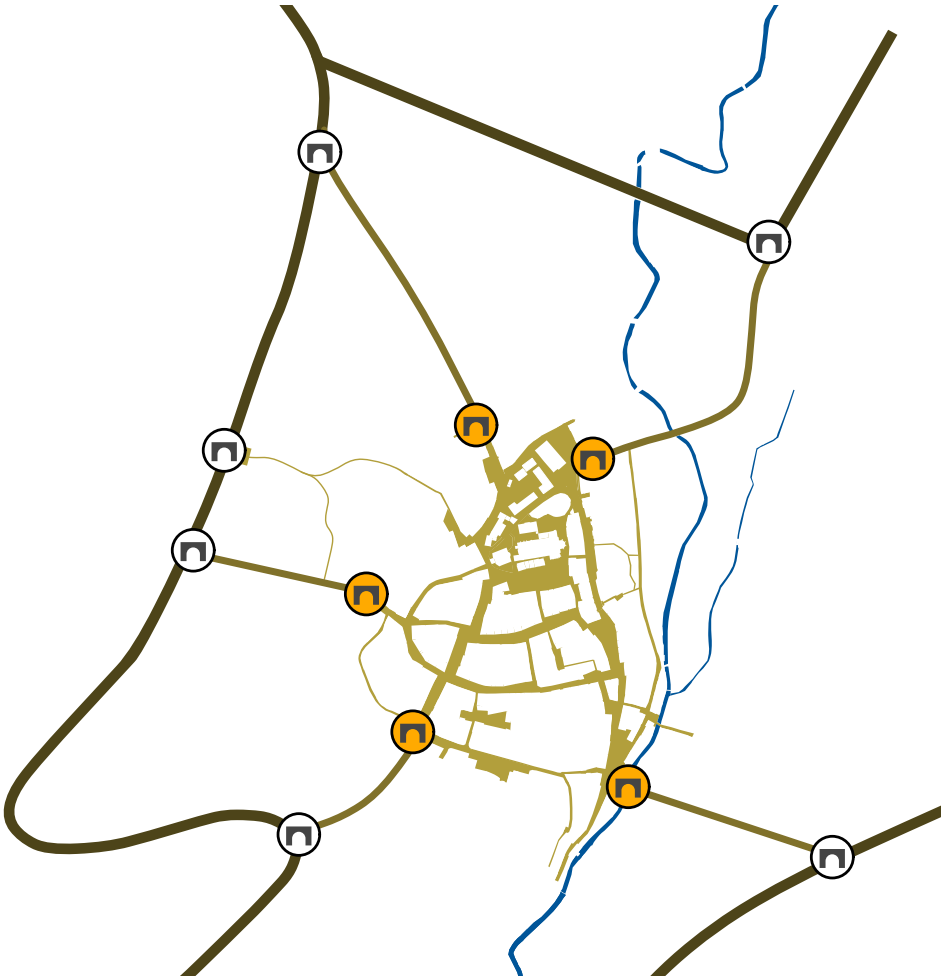
Stadteingänge

Eine Verbesserung der Stadteingänge ist im Zusammenhang mit der Aufwertung des Ortsbildes zu sehen. Sie wirken zwar nicht unmittelbar auf die Innenstadt, vermitteln jedoch einen ersten Eindruck vom Ort. Die Ortseingänge stellen eine wichtige Funktion für Informationen und Orientierung im Ort dar. Sie sollen die Wahrnehmung des Ortsgrundrisses und der verschiedenen Bereiche/ Stadtteile etc. erhöhen und für den Verkehr geschwindigkeitsreduzierend wirken.

Neben den Stadteingängen im Bereich der Ortsschilder werden in Moosburg mit „äusseren" und „inneren" Stadteingängen wichtige Punkte auf dem Weg in die Innenstadt definiert. Die „äusseren" Stadteingänge befinden sich an den Abzweigungen von den Hauptverkersstraßen Landshuter Straße B11, Bahnhofstraße/ Thalbacherstraße St2085, Münchener Straße/ Westerbergstraße St2054 sowie am Bahnhof Moosburg. Die „inneren" Stadteingänge markieren den Beginn des historischen Stadtgrundrisses.

Gestalterische Elemente, die zur Wahrnehmung der Stadteingänge (Torsituationen) zum Einsatz kommen sollen sind u.a.:

- Wechsel in der Fahrbahnbreite, v.a im Bereich der äusseren Stadteingänge, da u.a. ab hier nur noch LKW-Anliegerverkehr möglich sein soll.



53 Abbildung
„äussere" (weiß) und „innere" (orange) Stadteingänge

Darstellung: Plankreis 2012

- Wechsel im Fahrbahnbelag, das heißt v.a. ab den „inneren“ Eingänge eine einheitliche Materialwahl (siehe Öffentlicher Raum)

- Straßenbegleitgrün in den Bereichen zwischen „äusseren“ und „inneren“ Eingängen (siehe Grün- und Freiraumstrukturen)

- Ein Informations-, Orientierungs- und (Park-) Leitsystem sollte neben den Standorten „am Ortschild“ v.a. in diesen Bereichen instaliert sein, z.T. ist dies schon heute der Fall.

- Stadteingänge sind ggf. mit Bushaltestellen, Straßenquerungen und städtischen Werbeflächen zu kombinieren

Die Gestaltung wird sich aufgrund der jeweils sehr unterschiedlichen Situationen und Anforderungen unterscheiden. Mit den zuvor beschriebenen „Orientierungselementen“ soll jedoch in diesen Bereichen ein wiedererkennbares Zeichen gesetzt werden.

Verbesserung der Erreichbarkeit

Ein weiterer Baustein zur Stärkung der Moosburger Innenstadt ist die Verbesserung der Erreichbarkeit per Fuß und Fahrrad. Neben der Sanierung und Aufwertung bestehender Wege spielt die Netzergänzung eine wichtige Rolle (siehe Verkehrskonzept, Radwege). Geeignete Fahrradabstellanlagen (auch für Elektrofahrräder) in zentraler Lage sind zu berücksichtigen.

Funktionale Stärkung

Allgemein gilt es festzuhalten, dass die Innenstadt in ihrer Funktion als Einkaufs-, Dienstleistungs-, Kultur-/Gemeinschafts- und Wohnstandort gestärkt werden soll. Schwerpunktbereich zukünftiger gewerblicher Entwicklungen ist dabei der zentrale Versorgungsbereich (vgl. Zentren- und Sortimentskonzept). Um einer Schwächung der Innenstadtfunktionen mittel- bis langfristig entgegenzuwirken, dürfen ausserhalb dieses Bereichs keine konkurrierenden Innenstadtnutzungen angesiedelt werden.

Ebenso wichtig erscheint die dauerhafte Verbesserung des Wohnungsangebots gerade für junge Familien oder alte Menschen. Kurze Wege zu den Einkaufsmöglichkeiten sowie zum Bahnhof machen die Innenstadt für Wohnnutzungen attraktiv. Durch den Erhalt bzw. Ausbau des Wohnungsangebots sowie durch die Aufwertung des Wohnumfeldes bzw. der Wohnumfeldqualitäten (z.B. Kinderspielplätze, Freiflächen, soziale Infrastruktur etc.) soll einer Verödung der Innenstadt v.a. nach Ladenschluss vorgebeugt werden. Um das Portfolio eines ganzheitlichen Wohnstandortes in der Innenstadt abzurunden, sollten die Bestrebungen zur Ansiedlung eines weiteren Lebensmittelnahversorgers fossiert werden.

Flächen- und Gebäudepotentiale

Eine wichtige Rolle spielen dabei Gebäudeleerstände, bzw. zu sanierende Gebäude sowie zentral gelegene, innenstadtnahe Flächenpotentiale z.B. in den Bereichen der ehemaligen Sportanlagen oder rund um die ehemalige Polizei. Diese zum Teil mindergenutzen oder brachliegenden Flächen müssen in die strategischen Überlegungen zur kurz-, mittel- und langfristigen Flächeninanspruchnahme einbezogen werden. Informelle Nutzungsüberlegungen, die in Ergänzung zu den Aussagen des aktuellen Flächennutzungsplans stehen, sind zu entwickeln.

Grün- und Freiraumstrukturen

Prinzipiell sind schon heute in der vom Stadtgrundriss mittelalterlich geprägten Innenstadt nur wenige Grünstrukturen auszumachen. Lediglich an Plätzen und an Straßenraumaufweitungen findet man vereinzelt markante, ortsbildprägende Einzelbäume. Den Verlauf der ehemaligen Stadtmauer markieren kleine Parkanlagen die zum Verweilen einladen, ebenso im Bereich der Kirchen.

Dieses „Ordnungsprinzip“ sollte auch in

Heinritz, Salm & Stegen _ Plankreis _ RatioPlan (c) 2012



54 Abbildung
Grün- und Freiraumstrukturen

Darstellung: Plankreis 2012

Zukunft beibehalten werden und durch Neupflanzungen bis zu den „inneren“ Stadteingängen ergänzt werden. Das heißt:

- Im Bereich der Innenstadt/ Altstadt (ab den „inneren“ Stadteingängen) sollen lediglich Einzelbäume bzw. kleinere Baumgruppen auf Plätzen und ggf. in Straßenraumaufweitungen gepflanzt werden.

- Bereits vorhandene kleine Parkanlagen am Landwirtschaftsamt, rund um die Kirchen sowie entlang des Verlaufs der ehemaligen Stadtmauern (Zehentstadl, Krankenhausweg, Stadtgraben) sollen gepflegt und ausgebaut werden - als grüne Erholungsflächen in der „steinernen“ Innenstadt sind diese unbedingt zu erhalten.

- Die Grünstrukturen entlang der Hangkanten gilt es weiter zu schütze und zu pflegen. Dabei sollen die Topografie auch weiterhin erlebbar bleiben. So ist darauf zu achten, dass z.B. durch das Freihalten von Sichtachsen in den Gehölzen, Blicke in die Umgebung möglich sind.

- In die Innenstadt führende Wege und Zufahrtsstraßen sind mit Bäumen zu versehen, z.T. vorhandene Pflanzungen sind zu überprüfen und ggf. zu ergänzen. Dies betrifft v.a. die Münchener Straße ab dem Abzweig Westerbergstraße, die Landshuterstraße entlang des Viehmarktplatzes, die Thalbacher Straße im Abschnitt zwischen Bahnhofstraße und Stadtgraben sowie die Bahnhofstraße im Bereich des Bahnhofs sowie im Bereich bis zur Poststraße.

- Im Bereich des Viehmarktplatzes ist unter Wahrung der multifunktionalen Ausrichtung eine Entsiegelung zu prüfen, vorhandene Grünbereiche an den Platzrändern sollten aufgewertet bzw. saniert werden.

Ebenso typisch für Moosburg ist die Verzahnung zwischen Bebauung, Topografie und innerörtlichen naturnahen Grünelementen. Dies betrifft den Bereich der Hangkante - hier sind die orstbildprägenden üppigen Gehölzstrukturen zu erhalten, Sichtbezüge sind zu wahren. Den Bereich des Mühlbachs gilt es weiter zu schützen, die Erlebbarkeit bzw. Verknüpfung mit dem Siedlungskörper bspw. durch Ausbau des Wegenetzes ist weiter zu verbessern.

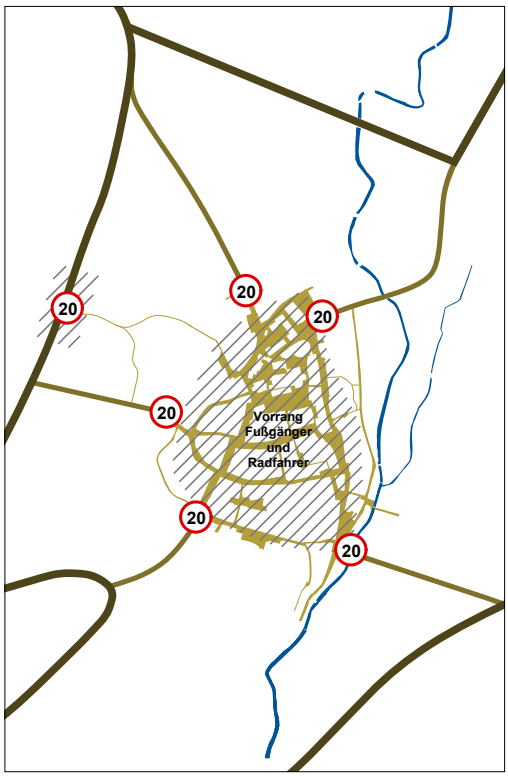
Verkehr

Konzeptionelle Gedanken zum Thema motorisierter Individualverkehr, ruhender Verkehr sowie öffentlicher Personennahverker (ÖPNV) werden im Verkehrskonzept gesondert betrachtet und ausführlich diskutiert. Im Folgenden werden lediglich verkehrliche Grundsätze aus städtebaulicher Sicht beschrieben:

- Durch den Bau der Westumfahrung ist eine Reduzierung der Verkehrsmengen in der Innenstadt zu erwarten (vgl. Kurzak 2009). Durchgangsverkehre sollten die Innenstadt (zwangsläufig) meiden, die Verkehrsmengen werden durch Anlieger- und Ziel- und Quellverkehr bestimmt.
- Ebenso sollte der ruhende Verkehr an den vorhandenen zentralen Parkplätzen organisiert werden. Vor dem Hintergrund eines zu erstellenden Parkraumentwicklungskonzepts gilt es zu prüfen, ob Stellplätze in der Innenstadt/Altsadt zu reduzieren sind (z.B. Auf dem Plan) und Kapazitäten an anderer Stelle erhöht werden können.

Sowohl eine Reduzierung des Durchgangsverkehrs als auch eine angedachte „Neuorganisation“ des ruhenden Verkehrs erfordern eine gestalterische Reaktionen und damit Maßnahmen im öffentlichen Raum. Gewonnener Platz, beispielsweise durch eine Reduzierung der Fahrbahnbreiten oder vorhandener Parkplätze, sollte zugunsten der Aufenthaltsqualität den Fußgängern zugeschlagen werden. In Ergänzung dazu bedarf es gestalterischer Maßnahmen, um Geschwindigkeiten zu reduzieren und das Befahren der Innenstadt für Durchgangsverkehre „unattraktiv“ zu machen. Hierzu gehören auch bauliche Maßnahmen an der abknickenden Vorfahrtsstrtaße z.B. im Bereich Münchner Straße/Westerberstraße und Thalbacher Straße/Bahnhofstraße (Bereich der „äusseren“ Stadteingänge).
Den „schwächeren“ Verkehrsteilnehmern (Fußgänger und Radfahrer) muss im Bereich der Innenstadt/ Altstadt (ab den „inneren“ Stadteingängen) Vorrang eingeräumt werden. Die in Teilen schon heute praktizierte Tempo 20 Regelung sollte auf den gesamten

55 Abbildung
Skizze
Verkehr



Darstellung:
Plankreis 2012

Heinritz, Salm & Stegen _ Plankreis _ RatioPlan (c) 2012

Altstadt-Bereich ausgeweitet werden. Überlegungen zu einer Erweiterung des verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs oder einer abschnittsweise eingerichteten Fußgängerzone werden im Kapitel Verkehrskonzept angestellt.
In einer ersten Phase der Verkehrsberuhigung in der Altstadt sollten zunächst die Potenziale für eine gestalterische Aufwertung ausgenutzt werden (wie oben beschrieben). Eine sofortige Einführung einer Fußgängerzone in der Moosburger Altstadt wäre indes kritisch zu sehen.
Zur Begründung dieser Einschätzung:
Wie dargelegt, zeigt sich der Altstadtbereich in seiner städtebaulichen Struktur sehr homogen, so dass aus städtebaulicher Sicht Argumente dafür fehlen, bestimmte Bereiche durch eine Ausweisung als Fußgängerzone zu privilegieren.
Der Einzelhandelsbesatz selbst konzentriert sich im Wesentlichen auf den Stadtplatz und die Herrnstraße. Dieser Bereich wurde bereits im Einzelhandelskonzept der iq-Projektgesellschaft als Moosburger „1er Lage" klassifiziert. Mittel- bis langfristig könnte angestrebt werden, diesen Bereich als „T-förmige" Fußgängerzone auszuweisen und zu etablieren.
Eine sofortige Ausweisung dieses Bereiches als Fußgängerzone würde einer sehr radikalen Umbewertung von Standortfaktoren gleich kommen („Von Null auf Hundert") und möglicherweise zu einer Umstrukturierung des Branchenmixes führen. Einzelhandels- und Dienstleistungsunternehmen, die auf eine gute und direkte PKW-Erreichbarkeit angewiesen sind würden zu einer Standortaufgabe gezwungen, was zu zeitweiligen Leerständen führen könnte. Einzelhandels- und Dienstleistungsbetriebe, die aufgrund ihrer Betriebsqualitäten und Sortimente von einer Fußgängerzone und den dort vorhandenen Aufenthaltsqualitäten profitieren könnten, müssten diese Leerstände füllen. Dieser notwendige Strukturwandel ist zwar erwünscht, dürfte sich unter den jetzigen Rahmenbedingungen aber schwierig gestalten. Vielmehr ist anzustreben, mit der Umsetzung der im ISEK formulierten Maßnahmen zu beginnen und erste Erfolge der Standortaufwertung abzuwarten. In der Folge wird sich auch der Einzelhandelsbesatz durch die Aufwertung des Umfelds und die Verkehrsberuhigung allmählich in Richtung qualitätsorientierten Erlebniseinkaufs weiter entwickeln. Sollte sich in einigen Jahren ein stabiler und auch für eine Fußgängerzone geeigneter Branchenmix entwickelt haben, können weitergehende Überlegungen angestellt werden.

Ferner ist eine gestaffelte Vorgehensweise zu empfehlen. Der Bereich des nördlichen Stadtplatzes zwischen Herrnstraße und der Zufahrt „Auf dem Plan" bzw. dem neuen „Haus der Bildung" besitzt heute bereits einen weniger Pkw intensiven Einzelhandelsbesatz und eine wahrnehmbare Frequenzspannung, was der Situation in vielen Fußgängerzonen nahezu gleicht. Hier könnte in einer ersten Probephase auf einem kurzen Abschnitt die Funktionsfähigkeit und Inanspruchnahme einer kleinen Fußgängerzone zeitlich befristet und ohne große gestalterische Veränderungen getestet werden. Die Einführung einer Fußgängerzone zieht freilich eine Verlagerung des fließenden Verkehrs und ggf. eine Mehrbelastung der angrenzenden Bereiche nach sich. Diese Verlagerungseffekte sind unter Berücksichtigung der Entlastungseffekte der Westtangente zu ermitteln, zu bewerten und in die Abwägung pro oder contra Fußgängerzone einzubeziehen. Ggf. sind bislang weniger belastete Straßen in der Altstadt dann künftig als Zubringer zu qualifizieren (bspw. Rentamtstraße).
Der Bereich „Auf dem Plan" sollte auch nach einer Aufwertung eine (reduzierte) Erschließungsfunktion (inkl. Stellplätze) behalten. Dies gilt für einen evtl. verkehrsberuhigten Geschäftsbereich als auch bei einer evtl. späteren Fußgängerzone am Stadtplatz.

Exkurs
Stellplatzsatzung:

Die Stellplatzsatzung der Stadt Moosburg datiert vom 1. Dezember 1998 und regelt die Herstellung und Ablöse von Stellplätzen. Eine Überarbeitung der jetzigen Stellplatzsatzung ist zu empfehlen, insbesondere um Investitionsanreize zu schaffen. Stellplatzsatzungen befinden sich zur Zeit in vielen Kommunen in Überarbeitung. Die Bundestransferstelle für das StBauFö-Programm Aktive Stadt- und Ortsteilzentren stuft Stellplatzsatzungen gänzlich als veraltet und kontraproduktiv zu einer Wirtschaftsförderung ein. Die Überarbeitung einer Stellplatzsatzung ist ein komplexer Prozess, in dem sowohl räumlich und nach Nutzungen differenziert bestimmt werden kann, wie hoch die Stellplatzablöse sein soll. Alternative Modelle (bspw. Schweinfurt, Freising) sehen eine Bezuschussung der Ablöse beim Erfüllen bestimmter Kriterien vor.

2 Räumliche Teilbereiche

Auf dem Plan und Auf dem Gries

Eine der Hauptaufgaben der zukünftigen Stadtentwicklung wird die gestalterische und funktionale Aufwertung „Auf dem Plan“ und „Auf dem Gries“ sein. Dabei sind die zuvor beschriebenen Prinzipien anzuwenden, auf unterschiedliche Nutzungsansprüche ist einzugehen. Während im Gries auch in Zukunft Ziel- und Quellverkehre eine Rolle spielen werden, wird sich der Plan eher von einer verkehrsberuhigten Seite, im Sinne eines städtischen Platzes präsentieren.
Unter Berücksichtigung der besonderen stadträumlichen Qualitäten, unter Wahrung des Ensemble- und Denkmalschutzes sowie





vor dem Hintergrund verkehrlicher, sozialer, ökologischer und ökonomischer Aspekte soll in beiden Bereichen die Aufenthaltsqualität erhöht werden.
Der Planungsprozess für die beiden Bereiche muss unmittelbar angestoßen werden. Dabei ist zu überlegen, ob „Sofort-Maßnahmen“ zur kurzfristigen Attraktivierung und Inszenierung erarbeitet und abgestimmt werden können. Parallel hierzu bedarf es vorbereitender Maßnahmen, die eine nachhaltige Sanierung dieser Bereiche ermöglichen. Hierzu zählen u.a.:

- Zur Beurteilung der Parkplatzsituation „Auf dem Plan“ und „Auf dem Gries“ bedarf es eines Parkraumentwicklungskonzeptes, welches ganzheitlich die Situation des ruhenden Verkehrs in der Innenstadt betrachtet.
- Die Wünsche und Belange der angrenzenden Immobilieneigentümer sowie Handels- und Gewerbetreibender müssen abgefragt werden, ebenso die der Bürger. Eine proaktive Sanierungsberatung muss beginnen.
- Ein konkurrierendes Verfahren (Wettbewerb o.ä.) zur Findung eines realisierbaren Gestaltungs- und Nutzungskonzeptes sowie Auslobungsunterlagen, in die zuvor erarbeiteten Erkenntnisse und Wünsche einfließen, sind zu erarbeiten.

56 Abbildung
Ausschnitte aus Gestaltkarte, Auf dem Plan und Auf dem Gries

Darstellung: Plankreis 2012

Heinritz, Salm & Stegen _ Plankreis _ RatioPlan (c) 2012

Ohne den Ergebnissen eines Wettbewerbes vorzugreifen, werden im Folgenden für den Bereich Auf dem Plan beispielhaft zwei mögliche Entwicklungsansätze aufgezeigt. Dabei handelt es sich um Szenarien, die die Abhängigkeiten der Nutzungen und Funktionen untereinander und deren Auswirkungen auf mögliche Gestaltungskonzepte aufzeigen. Konsequenzen für gegenwärtiges Planen und Handeln lassen sich ableiten.

In **Ansatz 1** wird davon ausgegangen, dass die angrenzenden Gebäudenutzungen im Grunde so bleiben, wie sie heute vorzufinden sind. Das heißt im westlichen Teil des Platzes und im Übergang zum Stadtplatz befinden sich mit Handel und Gastronomiebetrieben publikumsintensive Nutzungen (in der Skizze 1 bunt dargestellt), im östlichen Teil werden die ortsbildprägenden Häuser saniert und die Leerstände beseitigt, „private“ und weniger publikumsintensive Nutzungen, wie z.B. Wohnungen oder Büros (in der Skizze 1 einheitlich rot dargestellt) halten hier Einzug. Dementsprechend könnte der Platz funktional zoniert werden. Die östliche Seite, die in Verbindung mit dem Kastulusplatz eher einen „ruhigen, privateren“ Charakter aufweist, lädt in zentraler städtischer Lage zum Sitzen und Entspannen in imposanter Kulisse ein. Die westliche Seite präsentiert sich hingegen als erweiterter Einkaufs- und Flanierbereich, wo Cafés und Gastronomiebetriebe nach dem Einkaufen zum Verweilen einladen.

Die Entwicklungen in **Ansatz 2** gehen davon aus, dass im Zuge des positiv verlaufenden Stadtentwicklungsprozesses innerstädtische Handels- und Gewerbefunktionen zunehmen. Die ortsbildprägenden Gebäude auf dem Platz werden saniert. Während in den Obergeschossen wieder gewohnt wird beziehen Gastronomiebetriebe und Einzelhändler die Erdgeschosse. Ein bunter Mix an publikumsintensiven Nutzungen (in der Skizze 2 bunt dargestellt) bespielen den gesamten



57 Abbildung
Auf dem Plan mögliche Entwicklungsansätze

Darstellung: Plankreis 2012

Platz, der innerstädtische Einkaufs- und Flanierbereich wird erweitert.

Aus städtebaulicher Sicht ist es wichtig, dass wie in Variante 1 dargestellt, eine funktionale Zweiteilung den Platz gestalterisch nicht zerschneidet. Durch die Ausarbeitung geeigneter Gestaltungskonzepte etc. kann dem entgegen gewirkt werden - der Plan muss immer als ensemblegeschützte Einheit verstanden werden.
Beide Varianten zeigen auf, dass Abhängigkeiten zwischen den angrenzenden Nutzungen, der Gestalt der Häuser und zukünftigen Nutzungs- und Gestaltungsvorstellungen des Plans bestehen. Es ist wichtig, dass aktiv die Sanierung der privaten, platzprägenden Häuser angegangen wird und Leerstände beseitigt werden. Die Gesamterscheinung des Platzes wird entsprechend der stadträumlichen Qulitäten entscheidend aufgewertet.

In beiden Ansätzen behält der Platz seine Erschließungsfunktion. Stellplätze sollen in

„Auf dem Plan“





„Auf dem Gries“





ihrer Zahl reduziert, aber nicht gänzlich entfernt werden. Gestalterisch sollte eine vollständige Befreiung des Platzes vom Auto-Verkehr vorbereitet und wenn erforderlich ermöglicht werden.

Der Bereich **Auf dem Gries** wird heute durch ein hohes Verkehrsaufkommen sowie durch parkenden und parkplatzsuchenden Verkehr stark belastet. Die Oberflächengestaltung ist den funktionalen verkehrlichen Erfordernissen angepasst. Aufenthaltsqualitäten fehlen, der identitätsstiftende Stadtraum mit seinem geschützen Gebäudeensemble ist nicht erlebbar.

Vor dem Hintergrund der zu erwartenden Verkehrsentlastungen durch die Westtangente sollen folgende Gedanken im Rahmen der Umsetzung eines notwendigen Sanierungskonzepts Berücksichtigung finden:

- Verbesserung der Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum durch eine angemessene Oberflächengestaltung
- Reduzierung des Parkplatzangebots zugunsten größerer Aufenthaltsflächen für Fußgänger und Radfahrer
- Anpassung der funktionalen Straßenraumgestaltung an eine „verkehrsberuhigten Geschäftsbereich“ mit Tempo 20
- Einbau gestalterischer „Barrieren“ um Geschwindigkeiten zu reduzieren und das Befahren für Durchgangsverkehre unattraktiv zu machen
- Gestalterische Ausarbeitung der Stadteingangssituation an der Mühlbachbrücke
- Vermeidung von vollversiegelten Flächen

Heinritz, Salm & Stegen _ Plankreis _ RatioPlan (c) 2012

Ehemalige Polizei, altes Jugendhaus

Durch den Umzug der Polizeidienststelle in die Poststraße und der Verlegung des Jugendhauses/ -zentrums in die Nähe der Sportanalgen der SG Moosburg, stehen kurzfristig im Bereich der Innenstadt attraktive, zentrumsnah gelegene Flächen zur Verfügung. Nach Augenschein sind die Gebäude sowie deren Nebengebäude mit Ausnahme des denkmalgeschützen St. Elisabeth Hauses nicht erhaltenswert. Zusammen mit der Fläche der ehemaligen Sportanlage zwischen Bahnhof und Innnestadt stellen diese Bereiche die größten innerstädtischen Flächenpotentiale dar.

Die Stadt Moosburg sollte frühzeitig eruieren welche strukturellen und funktionalen Entwicklungschancen die Flächen bieten. Im Rahmen einer soganannten städtebaulichen Feinuntersuchung lassen sich notwendige Rahmenbedingungen einer baulichen Entwicklung abstecken und Nutzungsvorstellungen definieren. Nach Möglichkeit sollten diese vorhandene Defizite in der Innenstadt beseitigen bzw. den Nutzungsmix der Innenstadt sinnvoll ergänzen. Vor dem Hintergrund der angestrebten Neuordnung der Parkplatzsituation in der Innenstadt, sollte in diesem Zusammenhang geprüft werden, ob dieser Standort zur Unterbringung öffentlicher Parkplätze (ggf. im PPP) herangezogen werden kann.
Durch die frühzeitige Positionierung der Stadt können ggf. zielgerichtet potentielle Investoren angesprochen werden, die eine bauliche Entwicklung im Sinne der Entwicklungsvorstellungen der Stadt finanziell unterstützen.

Im Folgenden werden beispielhaft 5 Entwicklungsansätze skizzenhaft dargestellt. Dabei obliegen alle u.a. den folgenden Grundsätzen:

- eine öffentliche Durchwegung des Gebiets muss möglich sein, dabei ist auf eine Aufwertung des öffentlichen Raums zu achten, v.a. im Bereich der Leinbergerstraße
- Erhalt und Integration des denkmalgeschützen Gebäudes St. Elisabeth, der Kapelle sowie der Grünanlage
- Erhalt der ortsbildprägenden Gehölze



ehemalige Polizei



Vorbereich Feuerwehri



Grünanlage mit Kapelle

58 Abbildung
Entwicklungsskizzen







Darstellung:
Plankreis 2012

- Eine attraktive, innenstadttypische gewerbliche Nutzung sollte angestrebt werden. Denkbar sind eine Hotelnutzung und/oder ein größerer Einzelhandelsbetrieb. Nutzungskonflikte sind zu bedenken.

- in Ergänzung zum Ausbau der Wohnnutzung, dürfen nur innenstadtrelevante gewerbliche Nutzungen nach dem Zentrenkonzept angesiedelt werden

- Die Nähe zum ensemblegeschützten Bereich rund um die Kastuluskirche erfordert eine sensible bauliche Entwicklung. Das Maß der Nutzung ist entsprechend anzupassen

Entwicklungsskizze 1 beschreibt einen baulich reduzierten Lösungsansatz. In Anlehnung an die frühere Nutzung der Fläche (siehe Stadtkarte 1812, Abb. 18) , ensteht hier dem Kirchenbereich vorgelagert eine kleine Parkanlage, die bereits existierende Grünfläche wird erweitert.

In **Entwicklungsskizze 2** wird eine kleinteilige, in der Körnung der Umgebung angepasste Bebauung vorgeschlagen. Innenstadtnahes Wohnen (Mehrgenerationenhaus, Seniorenwohnen etc.) in Kombination mit einem Hotel und/oder Büronutzungen können hier angesiedelt werden. Die Gebäude gruppieren sich zusammen mit dem denkmalgeschützen Gebäude St. Elisabeth um die kleine, erweiterte Grünanlage.

Entwicklungsskizze 3 sieht in Ergänzung zu den Nutzungen und Funktionen der Innenstadt einen großkubaturigen Gebäudekomplex vor, der im Erdgeschoss mit rund 800 m² einen großflächigen Einzelhandelsbetrieb beherbergen könnte und in den darüberliegenden Geschossen Wohnen zulässt. Bei dieser Entwicklung ist darauf zu achten, dass sich die große Baumasse in die sensible Umgebung gut einfügt, u.a. bedarf der Baukörper

Heinritz, Salm & Stegen _ Plankreis _ RatioPlan (c) 2012

einer architektonischen Gliederung sowie einer differenzierten Höhenentwicklung. Die verkehrliche Erschließung ist zu überprüfen, die Stellplätze müssten in einer Tiefgarage organisiert werden.
Aus heutiger Sicht wird die Baumasse kritisch gesehen.

Bahnhof und ehemalige Sportanlagen

Die städtebaulich/ architektonischen Entwicklungsaufgaben sind in diesem Bereich vielfältig. Zum einen geht es hier um die

- Modernisierung bzw. um den Neubau des Bahnhofs, um eine damit verbundene
- Aufwertung des Stadteingangs Bahnhof inklusive Aufwertung der öffentlichen Räume (v.a Bahnhofstraße), um
- die funktionale Verknüpfung des Bahnhofbereichs mit der Innenstadt sowie die damit einhergehende
- mittel- bis langfristige Entwicklung der Flächen der ehemaligen Sportanlage.

Als Eigentümerin obliegt der DB AG die Verantwortung für den Bahnhofsneubau. Die Stadt, finanziell beteiligt, muss dabei unbedingt die architektonische Qualität für solch ein wichtiges Gebäude (Stichwort Stadteingang) im Auge haben. Zudem spielen funktionale Verknüpfungen zur Verbesserung der Erreichbarkeit des Bahnhofs eine wichtige Rolle. Aus heutiger Sicht wäre ein westlicher, barrierefreier Durchstich der Bahnunterführung zur direkten Anbindung der westlich der Bahnlinie gelegenen Stadtteile (mit großen Neubauflächen) zu begrüßen.

Für den Bereich der ehemaligen Sportanlagen sollte die Stadt frühzeitig die Grundstücksverhältnisse klären und das Interesse der Eigentümerin abfragen. Wie auch im Bereich der „ehemaligen Polizei", ist die Erarbeitung eines fundierten Meinungsbildes hinsichtlich der zukünftigen Nutzung der Fläche unabdingbar. Die Stadt sollte darauf Wert legen , dass die städtebauliche Entwicklung des größten innerstädtischen Flächenpotentials in ihrem Sinne und damit im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung verläuft. Die Stadt muss eine Steuerungsfunktion über-

nehmen und ggf. im Rahmen eines Bauleitplanverfahrens steuernd wirken.
Des Weiteren gilt es zu überlegen, ob mit der Ausweisung eines neuen Sanierungsgebiets und der dort fest zu setzenden Sanierungsziele, der Stadt ein weiteres Steuerungsinstrument zur baulichen Entwicklung an die Hand gegeben werden kann. Zudem könnten in Verbindung damit notwendige städtebauliche Untersuchungen, investitionsvorbereitende Maßnahmen sowie spätere Ordnungs- und Baumaßnahmen auf ihre Förderfähigkeit im Rahmen der Städtebauförderung überprüft werden.

Vor dem Hintergrund der beschriebenen Entwicklungsmöglichkeiten sowie der innenstadtrelevanten Flächenpotentiale wird die Erweiterung des bestehenden Untersuchungsgebiets nach §141 BauGB empfohlen. Nach Dürchführung vorbereitender Untersuchungen ist die förmliche Festlegung eines erweiterten oder neuen Sanierungsgebiets anzustreben.
Folgende Schritte sind zum Aufbau einer „Förderkulisse“ im Sinne der Städtebauförderungsrichtlinien nötig:

- Erweiterung des bestehenden Untersuchungsgebiets in Abstimmung mit der Stadtverwaltung. Es wird Vorgeschlagen neben dem Bahnhofsumfeld und der Fläche der ehemaligen Sportanlage, die nördlich angrenzenden Gewerbe- und Mischgebietsbereiche in der Bahnhofstraße und Schäfflerstraße sowie die Thalbacher Straße als wichtige Zufahrtsstraße in die Innenstadt (Thema Stadteingang) in den Umgriff aufzunehmen (siehe Abb. 60).

Bahnhofstraße
Bahnhofvorbereich





ehemalige
Sportanlage





Heinritz, Salm & Stegen _ Plankreis _ RatioPlan (c) 2012

- Herbeiführen eines einfachen Beschlusses im Stadtrat für das erweiterte Untersuchungsgebiet (eine Akquisition von Fördermitteln ist ab hier möglich).

- Herbeiführen des erforderlichen Nachweises städtebaulicher Missstände im Untersuchungsgebiet im Rahmen Vorbereitender Untersuchungen. Vertiefende Handlungsansätze sowie städtebauliche Rahmenbedingungen werden definiert. Die Bürger werden in das Verfahren mit eingebunden.

- Förmliche Festlegung eines neuen Sanierungsgebiets oder ggf. Erweiterung des bestehenden Sanierungsgebiets „Altstadt" durch Beschluss im Stadtrat.

Ohne einer vertiefenden planerischen Auseinandersetzung mit dem Gebiet vorwegzugreifen, sind aus heutiger Sicht folgende städtebaulichen Parameter bei einer Entwicklung zu beachten:

- Im Bereich des Bahnhofs muss zum Bahnhofsneubau ein adäquater Stadteingang entstehen. D.h. der Bereich muss durch bauliche Maßnahmen, Aufwertungsmaßnahmen im öffentlichen Raum sowie grünplanerischen Überlegungen etc. als solcher erkannt werden.

- Eine bauliche Entwicklung darf nicht in funktionaler Konkurrenz zur Innenstadt stehen. Der Bereich wird im Zentren- und Sortimentskonzept als potenzielle Erweiterungsfläche des Znetralen Ver-



59 Abbildung
Ideenskizze erster städtebaulicher Ansätze

Darstellung:
Plankreis 2012

sorgungsbereiches definiert. Damit sind auch großflächige, nahversorgungs- und zentrenrelevante Nutzungen zulässig und erwünscht. Eine ansprechende städtebauliche und gestalterische Qualität müsste im Rahmen der Bauleitplanung gewährleistet werden.

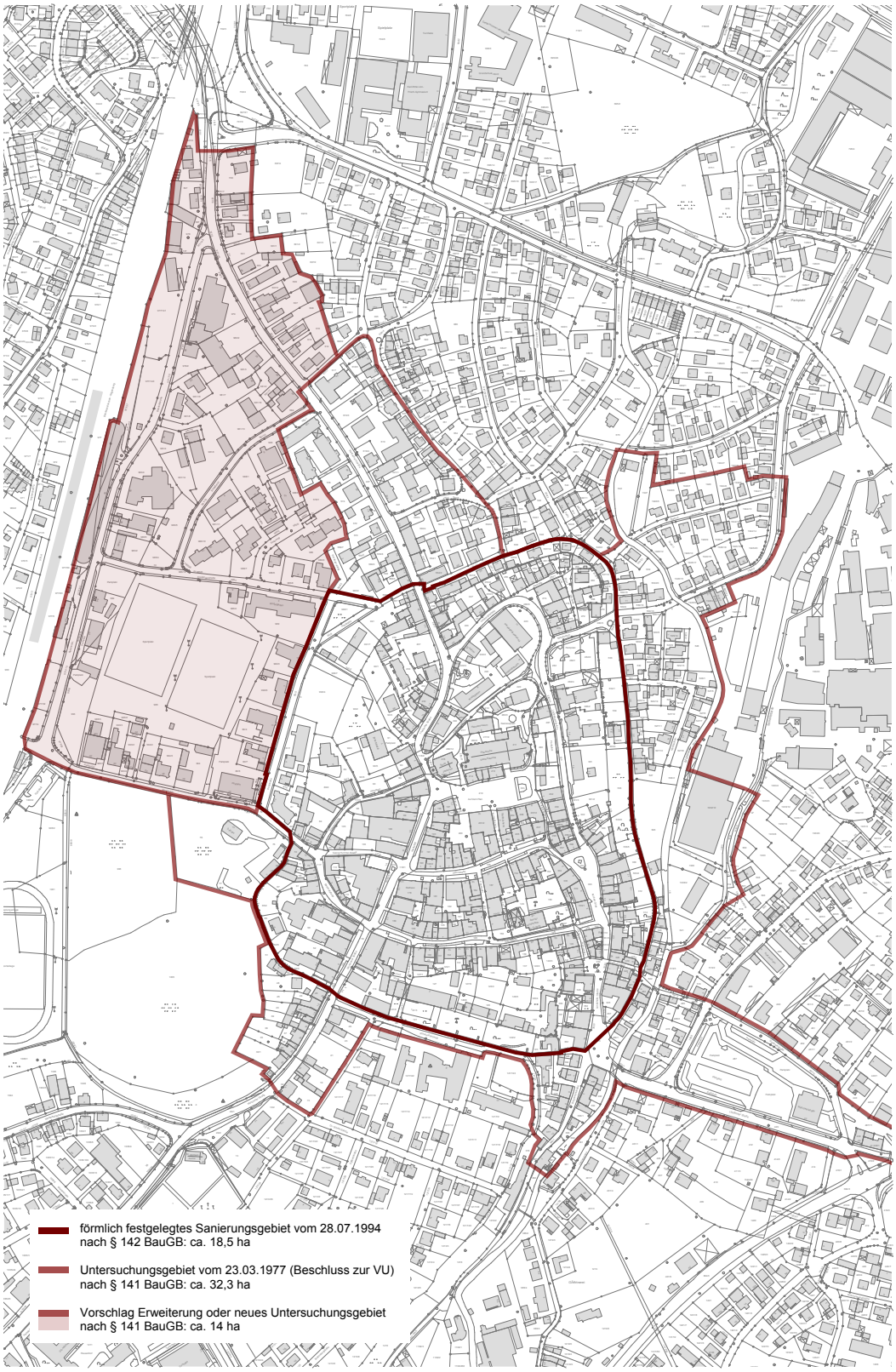
- Durch die Entwicklung des Gebiets sollte die fuß- und radläufige Verbindung zwischen Innenstadt und Bahnhof gestärkt werden. D.h. eine öffentliche Durchwegung ist anzustreben.

- Markante, ortstypische Sichtbezüge auf die beiden Kirchtürme vom Bahnhof in Richtung Innenstadt schauend sind aufzunehmen.

- Grün- und Freibereiche mit Spiel- und Aufenthaltsqualitäten sind zu schaffen.

Allgemein ist zur Findung eines umsetzbaren Entwicklungskonzept die Durchführung eines konkurrierenden Verfahrens (Wettbewerb o.ä.) zu empfehlen.

Heinritz, Salm & Stegen _ Plankreis _ RatioPlan (c) 2012



60 Abbildung
Vorschlag zur Erweiterung des Untersuchungsgebiets

Darstellung:
Plankreis 2012