Markt Wartenberg

Modulares Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK)

Fachbeitrag Einzelhandel
Fachbeitrag Innenentwicklung
Fachbeitrag Barrierefreiheit
Fachbeitrag Mobilität

Markt Wartenberg
Erster Bürgermeister Christian Pröbst
Marktplatz 8
85456 Wartenberg
www.vg-wartenberg.de/

September 2024

STÄDTEBAU UND ARCHITEKTUR
astrid weisel
stadtplanerin I dipl.ing. architektin BDA
architektur . stadtplanung
Schillerstrasse 40c
80336 München
Tel. 089/30 90 53 990
Fax 089/30 90 53 999
architektur@astridweisel.de
www.astridweisel.de

BARRIEREFREIHEIT
Projektgemeinschaft
Dipl.-Ing. Architektin Kathrin Hess
Dr.-Gerbl-Str. 3a
86916 Kaufering
T 08191 - 331 9789
architektin-k.hess@online.de
mit
Dipl.-Ing. Architektin Stefanie Schleich
Kirchstraße 49
88131 Bodolz / LKR Lindau (B)
T 08283 – 94 36 358
schleich.barrierefrei@email.de

EINZELHANDEL UND INNENENTWICKLUNG
Salm & Stegen PartG
Dr. Rafael Stegen, Diplom-Geograph und Stadtplaner
Putzbrunner Straße 136
81739 München
Tel. 089/51 777 466
stegen@salm-stegen.de
www.salm-stegen.de

MOBILITÄT
gevas humberg & partner
Ingenieurgesellschaft für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik mbH München Karlsruhe
Aschauer Straße 30
81549 München
Telefon 089 489085-0
Telefax 089 489085-55
E-Mail muenchen@gevas-ingenieure.de
www.gevas-ingenieure.de

Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr

Gefördert mit Mitteln des Freistaates Bayern im Rahmen der Initiative "Erhebung der Innenentwicklungspotenziale"

Inhaltsverzeichnis

Einleitung 4
Hintergrund und Aufgabenverständnis 4
Inhalt und Ziel eines ISEK 6
Rechtliche Grundlagen 6
Aufbau des modularen ISEK für Wartenberg 6
Planungsgrundlage und Beteiligung 9

Fachbeitrag Einzelhandel 10
Zentralität und Versorgungsauftrag 10
Branchenmix 11
Dienstleistungen 13
Funktionsräumliche Teilung 16
Nahversorgung 19
Zwischenfazit 20
Bauplanungsrechtlicher Handlungsbedarf 22
Handlungsempfehlungen, Maßnahmen und städtebauliche Ziele 25

Fachbeitrag Innenentwicklung 30
Flächenpotenziale 31
Wohnbauflächenbedarfsberechnung 36
Bewertung der Innenentwicklungspotenziale 37

Fachbeitrag Barrierefreiheit 48
Anlass und Einführung 48
Beteiligung 49
Ausgangslage der Gemeinde Wartenberg 50
Wegeketten 54
Bestandserhebung für Menschen mit rollgebundenen Hilfsmitteln 56
Bewertung 58
Bestandserhebung für Menschen visuellen Einschränkungen 60
Fokusbereiche und abgestufte Lösungsansätze 62
Weitere Maßnahmen - Reduktion temporärer Hindernisse 88
Weitere Maßnahmen - Verbesserung der Zugänge 89
Weitere Maßnahmen - Materialität 90
Weitere Maßnahmen - Verbesserung der barrierefreien Vernetzung 91
Vorschläge zu Impulsprojekten 92
Handbuch Standard der Barrierefreiheit für Wartenberg bei Umgestaltungsmaßnahmen 94

Fachbeitrag Mobilität 96

Zeit- und Maßnahmenplan, Kosten- und Finanzierungsübersicht 162

Abwägung 168

Anhang Impulsprojekte Barrierefreiheit 178

Einleitung

Hintergrund und Aufgabenverständnis

Mit den Vorbereitenden Untersuchungen aus dem Jahr 2018 hat die Marktgemeinde die Grundlage für städtebauliche Erneuerungsmaßnahmen gelegt. Das Sanierungsgebiet Ortsmitte wurde förmlich festgelegt, und mit der Umsetzung erster Aufwertungsmaßnahmen wurde begonnen (u.a. Substanzbewertung der Liegenschaften am Nikolaiberg und der Einsatz einer Sanierungsberatung).

Die Vorbereitenden Untersuchungen schaffen die bauplanungsrechtliche Voraussetzung, die Instrumente des Besonderen Städtebaurechtes entsprechend des gewählten Verfahrens (inkl. Genehmigungsvorbehalt und Vorkaufsrechtsausübung) anzuwenden und einzusetzen. Als Grundlage hierfür wurden in einer Mängelkarte die Arbeitsfelder der zukünftigen Ortsentwicklung dargestellt. Für die Teilräume

- Umfeld Marktplatz
- Bereich Hauptstraße
- Handelsflächen an der Strogenstraße
- Bauliche Ergänzung Thanner Straße

werden erste Aufwertungsmaßnahmen formuliert.

Es bestehen für die Marktgemeinde weitere Handlungsbedarfe, die über die in den Vorbereitenden Untersuchungen aufgezeigten Teilräume hinausgehen und die Gesamtgemeinde betreffen bzw. in funktionalen Zusammenhängen mit der Aufwertung der Ortsmitte stehen. Diese Handlungsbedarfe lassen sich u.a. aus der für die Marktgemeinde prognostizierten Einwohnerentwicklung ableiten. So geht das Bayerische Landesamt für Statistik davon aus, dass Wartenberg bis zum Jahr 2039 weitere rund 650 Einwohner hinzubekommen wird (BLfSta 2021). Hieraus ergeben sich Aufgabenstellungen für die zukünftige Wohnraumversorgung, Mobilität und Daseinsvorsorge. Neben dem absoluten Bevölkerungszuwachs spielt vor allem auch die anteilsmäßige demographische Veränderung im Hinblick auf die Bevölkerungszusammensetzung eine beachtenswerte Rolle. Aus der zunehmenden Alterung der Gesellschaft lassen sich neue Ansprüche an die Themen Wohnen, Versorgen, Mobilität aber auch Freizeit ableiten, die gesamtörtlich betrachtet werden müssen.

Die Marktgemeinde erhält für die Gesamtmaßnahme Zuwendungen aus der Bund-Länder-Städtebauförderung. Um die Voraussetzungen für eine Förderung über die gesamte Dauer der städtebaulichen Sanierungsmaßnahme abzusichern, ist eine vertiefte Betrachtung ausgewählter Fachbereiche in Form von Modulen erforderlich. Als wesentlich werden folgende Fachbereiche angesehen:

- Mobilität
- Einzelhandel und Versorgung
- Wohnraum- und Innenentwicklung
- Barrierefreiheit

Neben der fachlichen Vertiefung ist es zudem Aufgabe der Teilbereiche, die städtebaulichen Ziele der Sanierungsmaßnahme zu konkretisieren.

Mängelkarte
Büro STADT RAUM PLANUNG
Vorbereitende Untersuchungen für den Markt Wartenberg 2018
S. 22 f.



„Ein ISEK ist ein gebietsbezogenes Planungs- und Steuerungsinstrument für lokal angepasste Lösungsansätze und kann insofern keine universell gültigen Patentrezepte bieten. Mit diesem Instrument nehmen Städte und Gemeinden eine aktive und steuernde Rolle ein. Der konkrete Gebietsbezug bietet eine gute Grundlage für die problemorientierte Lösungsentwicklung und fördert die Kommunikation und Kooperation zwischen den beteiligten Akteuren. Das ISEK hat sich in der kommunalen Praxis als effektives Instrument der Städtebauförderung bewährt."
(BMUB 2016, S. 9)

Inhalt und Ziel eines ISEK

Integrierte Städtebauliche Entwicklungskonzepte haben sich in den vergangenen Jahren zunehmend als belastbare Planungsgrundlage im Rahmen der Stadt- und Gemeindeentwicklung etabliert.

Sie ordnen sowohl thematisch als auch räumlich die drängenden Aufgaben der Ortsentwicklung. Zugleich arbeiten die Konzepte aufgrund ihrer interdisziplinären Herangehens- und integrierten Betrachtungsweise wesentliche Zusammenhänge und Abhängigkeiten in der Stadt- und Gemeindeentwicklung heraus. Steht eine Kommune vor umfangreichen städtebaulichen, funktionalen und sozialstrukturellen Erneuerungsaufgaben, können mit Hilfe eines ISEK Lösungsansätze erarbeitet werden.

Nach der Verwaltungsvereinbarung (VV) zur Städtebauförderung gilt ein integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept als Fördergrundlage für sämtliche Programme und Fördermittel der Städtebauförderung (BMUB 2016). Beabsichtigt also eine Kommune, Fördermittel für Aufwertungsmaßnahmen in Anspruch zu nehmen, ist das Erarbeiten eines ISEK zwingend erforderlich.

In die Erstellung eines ISEK sind die Öffentlichkeit sowie die Bürgerinnen und Bürger in geeigneter Weise einzubinden.

Rechtliche Grundlagen

Ein ISEK kann ein wichtiges und hilfreiches Steuerungsinstrument zur Ausübung der kommunalen Planungshoheit und eine hilfreiche Entscheidungsgrundlage für die Politik sein. Eine rechtliche Fundierung erfährt das ISEK als informelle Planungsgrundlage vor allem in

- Ziffer 4.1.1 der Städtebauförderungsrichtlinien
- der Verwaltungsvereinbarung Städtebauförderung
- § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB (städtebauliches Konzept als informelle Planung)

Sobald das ISEK zum ausdrücklichen Gegenstand einer Beschlussfassung durch ein kommunales Gremium gemacht wurde, sind die Inhalte und Zielaussagen des ISEK als besonderer Abwägungsbelang in der Bauleitplanung zu berücksichtigen.

Aufbau des modularen ISEK für Wartenberg

Das hier vorgelegte ISEK baut wie dargelegt auf den Vorbereitenden Untersuchungen aus dem Jahr 2018 auf und weitet den Blick sowohl räumlich als auch inhaltlich auf die Gesamtgemeinde. Die Vorbereitenden Untersuchung ist die bauplanungsrechtlich erforderliche Voraussetzung zur Abgrenzung eines förmlich festgelegten Sanierungsgebietes. Das ISEK ist die formale Vorasussetzung zur Inanspruchnahme von Zuwendungen aus der Städtebauförderung. Inhaltlich hat das ISEK die Aufgabe,


ZONE
2 Std
Mo-Fr 8-18
Sa 8-13

in den Themenfeldern Einzelhandel, Wohnraumentwicklung, Mobilität und Barrierefreiheit die wesentlichen Handlungserfordernisse für die zukünftige Ortsentwicklung respektive die gesamtörtliche Sanierungsmaßnahme aufzuzeigen und den Städtebauförderungsrichtlinien gerechtwerdend auszuformulieren.

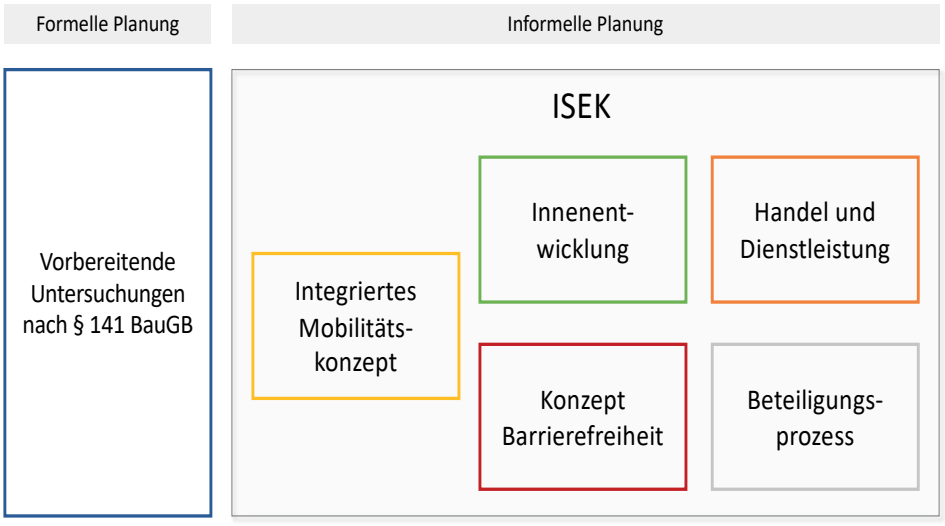
Das ISEK bezieht sich dabei auf die Ergebnisse der VU, ordnet diese in den gesamtörtlichen Zusammenhang ein und vertieft zugleich die Erkenntnisse in den jeweiligen Teildisziplinen.

Zunächst werden daher modulartig die Bereiche Einzelhandel, Wohnraumentwicklung, Barrierefreiheit und Mobilität ausgeführt. Die Bereiche Einzelhandel und Wohnraumentwicklung wurden im Rahmen der Sanierungsberatung durch das Büro Salm & Stegen aus München zusammen mit dem Büro von Frau Astrid Weisel, ebenfalls München, untersucht. Das Thema Barrierefreiheit hat das Architekturbüro von Frau Kathrin Hess in Zusammenarbeit mit Frau Dipl.-Ing. Architektin Stefanie Schleich bearbeitet. Der Verkehr wurde in einem integrierten Mobilitätskonzept durch das Büro gevas humberg & Partner analysiert. Alle Büros haben für Ihre Teildisziplinen entsprechende Module für das ISEK ausgearbeitet.

Aus den jeweiligen Modulen werden in einem eigenen Abschnitt die städtebaulichen Sanierungsziele für die Aufwertungsmaßnahme konkretisiert.

Den Abschluss bildet ein integrierter Kosten- und Maßnahmenplan, der wiederum Grundlage zur Fortschreibung der bereits bestehenden Kosten- und Finanzierungsübersicht ist.

VU und ISEK-Module der Gemeinde Wartenberg



Planungsgrundlage und Beteiligung

Die wesentlichen Planungsgrundlagen, die bereits vor der Erarbeitung der einzelnen ISEK Module bestanden, sind die bereits angesprochenen Vorbereitenden Untersuchungen sowie der Flächennutzungsplan der Marktgemeinde. Überregionale Planungen und Aussagen u.a. aus dem Landesentwicklungsprogramm und dem Regionalplan München wurden in den Vorbereitenden Untersuchungen ausreichend dargelegt oder werden ggf. innerhalb der Module erneut aufgegriffen (bspw. Versorgungsauftrag und Ziele der Einzelhandelsversorgung gem. LEP und RP). Daher sei an dieser Stelle auf die Seiten 5 bis 11 der VU verwiesen. Dort werden die wesentlichen planerischen Rahmenbedingungen zusammengetragen.

Die Einbindung der Bewohner der Marktgemeinde im Allgemeinen sowie die Beteiligung der Sanierungsbetroffenen im Besonderen hat in unterschiedlichen Formaten stattgefunden. Die Sanierungsberatung hat sowohl mit privaten als auch institutionellen Eigentümern von Grundstücken und/oder Gebäuden im bereits förmlich festgelegten Sanierungsgebiet bedarfsbezogene Einzelgespräche geführt. Im Rahmen der Substanzbewertung der Liegenschaften am Nikolaiberg 1 bis 5 und Marktplatz 2 und 4 wurden ebenfalls ausführliche Abstimmungsgespräche mit den Besitzern geführt.

Am bundesweit stattfindenden Tag der Städtebauförderung am 14. Mai 2022 hatten die Bürgerinnen und Bürger der Marktgemeinde die Möglichkeit sich an Stellwänden und im direkten Gespräch mit der Sanierungsberatung über die Schwerpunkte der Ortsentwicklung und der geplanten Maßnahmen zu informieren und eigene Ansichten und Aspekte in den weiteren Planungsprozess einzubringen. An einem anschaulichen Städtebau-Modell wurden nächste Schritte im Umfeld Nikolaiberg und Marktplatz diskutiert. Im Rahmen der Fachkonzepte fanden weitere Beteiligungsformen statt.





Fachbeitrag Einzelhandel

Zentralität und Versorgungsauftrag

Die Marktgemeinde Wartenberg wird im Regionalplan des Regionalen Planungsverbandes München als Grundzentrum eingestuft. Damit hat die Marktgemeinde zunächst einen Versorgungsauftrag für die eigene Bevölkerung des so genannten Nahbereichs. Dieser setzt sich aus den Einwohnern Wartenbergs (5.565) sowie den Einwohnern der Nachbarkommunen Fraunberg (3.840), Langenpreising (2.879) und Berglern (2.932) zusammen und umfasst insgesamt rund 15.200 Einwohner*.

Der so genannte Einzelhandelsspezifische Verflechtungsbereich, welcher für eine landesplanerische Beurteilung großflächiger Ansiedlungsvorhaben von Bedeutung ist, umfasst 8.370 Menschen (vgl. ergänzendes Material LEP 2019, S. 2).

Als Ort mit Zentralität dürfen Flächen für Betriebe im Sinne des § 11 Abs. 3 Satz 1 der Baunutzungsverordnung sowie für Agglomerationen (Einzelhandelsgroßprojekte) ausgewiesen werden. Etwaige schädliche Auswirkungen auf zentrale Versorgungsbereiche durch die Ansiedlung von Einzelhandelsgroßprojekten (> 1.200 qm VKF) sind im Einzelfall zu prüfen und abzuwägen. Neben die landesplanerische Bewertung sollte insbesondere im Zusammenhang mit einer städtebaulichen Sanierungsmaßnahme immer auch eine städtebauliche Bewertung treten.

Sowohl die Entwicklung des Versorgungsangebotes als auch die aus einer absatzwirtschaftlichen Perspektive der Betreiber erforderliche Flächenanpassung kann in der Marktgemeinde an der städtebaulichen Struktur der Einzelhandelsangebote entlang der Strogenstraße abgelesen werden.



* Einwohnerzahlen alle 2021, BLfStDv 2021

Insbesondere im Lebensmitteleinzelhandel besteht ein extrem hoher Konkurrenzdruck bei sehr geringen Flächenproduktivitäten. Der Konkurrenzdruck äußert sich nicht selten in einem aggressiven Verdrängungswettbewerb und einer Ausweitung der Verkaufsflächen und Stellplatzangebote. Vom Marktplatz ausgehend kann diese Entwicklung entlang der Strogenstraße in Richtung Norden beobachtet werden.

Für die Versorgungssituation der Einwohner Wartenbergs und der Gemeinden im Nahbereich bedeutet diese Entwicklung eine äußerst komfortable Situation mit einem Verkaufsflächenangebot im Bereich der Nahrungs- und Genussmittel von rund 0,65 qm VKF pro Einwohner. Der bayerische Durchschnitt für Nahrungs- und Genussmittel liegt bei 0,49 qm VKF.

Die städtebauliche Struktur stellt hingegen einen Missstand dar. Stark versiegelte, wenig attraktive sowie monofunktional und zeitlich äußerst begrenzt genutzte überdimensionierte Stellplätze mit einseitig ausgerichteten Gebäudetypologien prägen große Flächen entlang der westlichen Seite der innerörtlichen Staatsstraße. Gemeinsam genutzte Stellplatzangebote fehlen genauso wie qualitätvolle Eingrünungen oder ansprechende Fuß- und Radwegeverbindungen. Versorgung findet hier überwiegend mit dem Pkw statt. Das Angebot schafft sich seine Nachfrage, alternative attraktive Verkehrsangebote für eine tägliche (Nah-) Versorgung sind unterausgeprägt. Fuß- und fahrradläufige Beziehungen zwischen dem Marktplatz und den flächenintensiven Angeboten entlang der Strogenstraße finden so gut wie gar nicht statt, weil attraktive Wegeverbindungen und Sichtbeziehungen zwischen den Versorgungsstandorten nicht gegeben sind.

Branchenmix

Kurzfristige Bedarfsgüter

Das „Überangebot" kurzfristiger Bedarfsgüter insbesondere von Nahrungs- und Genussmitteln wurde bereits zuvor angesprochen. Für die Betreiber der Lebensmittelmärkte ist der Standort Wartenberg mit seiner Staatsstraße zwischen dem Oberzentrum Erding und dem Mittelzentrum Moosburg sowie der großen Flächenverfügbarkeit für Verkaufsflächen- und Stellplatzerweiterungen attraktiv. Mit zwei Discountbetrieben und zwei Vollsortimentern deckt die Marktgemeinde bei den Betriebstypen mehr als den erforderlichen Versorgungsauftrag ab. Die Marktgemeinde sollte sich fragen, welchen nachhaltigen Wert sie von dieser Entwicklung um Marktanteile besitzt. Ihrem Versorgungsauftrag entspricht die Marktgemeinde bei weitem. Attraktive, gut erschlossene und vergleichsweise zentrale Flächen fehlen ggf. für andere zentrumsbildende Funktionen.

Ergänzt werden die großen Lebensmittelfilialbetriebe durch kleinteiliges Ladenhandwerk und Angebote für Gesundheit und Körperpflege.

kurzfristiger Bedarf

Übersicht der VKF von Anbietern mit kurzfristigen Bedarfsgütern

	VKF NaGu	VKF Randsortiment	VKF gesamt
Edeka	940 qm	190 qm	1.130 qm
ReWe	605 qm	125 qm	730 qm
Netto	850 qm	150 qm	1.000 qm
Penny	625 qm	125 qm	750 qm
Rossmann	160 qm	550 qm	710 qm
Getränke Fleischmann	290 qm	-	290 qm
LM Handwerk (Bäcker/Metzger)	120 qm	-	120 qm
Apotheken	10 qm	-	70 qm
Summen			

Die Angaben zu den Verkaufsflächen basieren auf der Grundlage der einzelnen Bauakten sowie Erfahrungswerten in Bezug auf die Betriebstypen und jeweiligen Betreiber. Eine quadratmetergenaue und sortimentsspezifische Verkaufsflächenerhebung durch Betriebsbegehung hat nicht stattgefunden.

mittel- und langfristiger Bedarf

Mittel- und langfristige Bedarfsgüter

Mittel- und langfristige Bedarfsgüter werden deutlich untergeordnet in der Marktgemeinde angeboten. Dies ist angesichts der Größe und des Versorgungsauftrags Wartenbergs nachvollziehbar. In einzelnen Sortimentsbereichen sind jedoch auch bei diesen Bedarfsgütern mehrere Betriebstypen am Standort vorzufinden. Im Bekleidungssektor besteht neben einem hochwertigen Herren- und Damenausstatter auch ein eher discountorientierter Anbieter.

Dienstleistungen

Das Dienstleistungsangebot der Marktgemeinde entspricht dem Auftrag der Daseinsvorsorge. Die medizinische Grundversorgung ist u.a. durch die Gemeinschaftspraxis im Sonnenhof gesichert. Weitere medizinische und gesundheitsorientierte Dienstleistungen wie Physiotherapie, Naturheilpraktiker, Zahnheilkunde und Pflegedienste ergänzen das Angebot. Brief- und Geldverkehr sind ebenso ansässig wie mehrere Friseure, Kosmetikstudio und Fahrschule.

Übersicht von Anbietern mittel- und langfristiger Bedarfsgüter

	Zahl der Betriebe	zentrale Lage
Haushalts- und Heimwerkerware	1	1
Bücher, Schreibwaren und Geschenke	2	2
Foto und optische Erzeugnisse	1	1
Bekleidung und Schuhe	6	5
Sonstige Güter	1	0
Summe	**11**	**9**


Untere Hauptstraße
Am Burgfrieden
Marktplatz
Thenner Straße
Rockelhan
Stroddenstraße
Obere Hauptstraße



Branchenmix anhand der Leitsortimente im Einzelhandel

Marktgemeinde Wartenberg

M = 1:5.000

LeitSort

- Nahrungs- und Genussmittel
- Gesundheit und Körperpflege
- Bekleidung und Textilien
- Schuhe und Lederwaren
- Medien, Geschenke und Papier
- Blumen, Pflanzen, Sämereien und Düngemittel
- Foto und optische Erzeugnisse
- Haushaltsgeräte, Heimwerkerbedarf
- Leerstand

N

0 25 50 100 Meter

Datengrundlage:
Bayerische Vermessungsverwaltung Alkis Shape 2.0, Esri Garmin, eigene Erhebungen



Funktionsräumliche Teilung

- Marktplatz

Der Marktplatz der Marktgemeinde Wartenberg kennzeichnet räumlich, gestalterisch und auch funktional nach wie vor das Zentrum des Ortes. Die kleinteilige Nutzungsmischung aus öffentlichen Einrichtungen wie dem Rathaus, privaten Einzelhändlern und Dienstleistern sowie der Gastronomie vermittelt den Charakter des „Wohnzimmers" und bildet das individuelle Gegenstück zu den großen, flächenintensiven Supermärkten entlang der Strogenstraße. Durch diesen bewussten gegenpoligen Akzent kann eine städtebauliche Spannung entstehen, die die Funktionsfähigkeit des Marktplatzes langfristig sichert. Insbesondere der kleinteilige und noch inhabergeführte Einzelhandel am Marktplatz zeigt mit einem hochwertigen Bekleidungsgeschäft, einem Optiker und einer qualitätsvollen Buchhandlung sowie ergänzenden Posten- und Partien eine bemerkenswerte Sortimentstiefe. Ergänzt wird dieses Angebot durch zielgruppengerechte Gastronomie (Eisdiele, Döner) und nachfragegerechte Dienstleistungen (Bank- und Geldverkehr, Friseur, Bibliothek, Rathaus).



Die Gemeinde verfolgt zudem das Sanierungsziel, im Zusammenhang mit der zuvor ausgeführten kleinteiligen Nutzungsmischung den Anteil öffentlicher Nutzungen am Marktplatz noch zu erhöhen (Erweiterung Rathaus, Sitzungssaal, Mediathek etc.). Der hierfür notwendige Immobilienerwerb konnte in Teilbereichen bereits vollzogen werden. Um eine möglichst große Gestaltungsvielfalt bei der Anordnung der öffentlichen Nutzungen sowie den erforderlichen Stellplätzen zu erlangen, verfolgt die Gemeinde auch weiterhin das Ziel, Grundstücke und Gebäude am Marktplatz und in Marktplatznähe anzukaufen. Bei einer städtebaulichen Neuordnung der durch Ankäufe erworbenen Flächen sowie einer weiteren funktionalen und gestalterischen Aufwertung und Stärkung der Ortsmitte ist der zukünftige Umgang mit dem ruhenden Verkehr eine wichtige Aufgabe. Alternative Erschließungen des Marktplatzes sowie Ersatzstandorte für Stellplätze werden in der Mobilitätsuntersuchung geprüft (vgl. Fachteil/ Modul zur Mobilität).

- Obere Hauptstraße und Penny

Neben dem Marktplatz wird der zentrale Versorgungsbereich der Marktgemeinde durch die Obere Hauptstraße bis zur Kreuzung Bad-, Strogen- und Erdingerstraße im Süden ergänzt. Die mit einer merklichen Frequenz versehene Obere Hauptstraße verfügt über einen ähnlich kleinteiligen Nutzungsmix aus Handel, Dienstleistung und Gastronomie wie der Marktplatz selbst. Mit dem Pennymarkt zwischen Oberer Hauptstraße und Strogenstraße besteht ein Nahversorgungsbetrieb in der unmittelbaren Ortsmitte. Die von ihm ausgehende Frequenz äußert sich in Kopplungsbeziehungen über die Metzgerei in der Oberen Hauptstraße in Richtung Marktplatz (Apotheke und Bekleidungsgeschäfte) und mit verminderter Frequenz in Richtung Süden bis zur Sozialstation.

Die Ortsmitte weist mit den beschriebenen Nutzungen eine hohe Funktionalität auf. In kürzester Entfernung befinden sich qualitätvolle Leitbetriebe, Nahversorgung und Lebensmittelhandwerk ergänzt um eher frequenzintensive Dienstleistungen und öffentliche Einrichtungen. Diese grundsätzlich gesunde Struktur ist durch wenig Erweiterungsmöglichkeiten eingeschränkt. Grundstückszuschnitte und -verhältnisse sowie Erschließung und Topographie begrenzen die Entwicklungsmöglichkeiten der einzelnen Betreiber. Dies wird insbesondere auf der östlichen Seite der Oberen Hauptstraße deutlich. Lediglich ein Einzelhandelsgeschäft mit durchschnittlicher Sortimentsqualität ist in diesem Bereich „verblieben".



- Strogenstraße

Die flächenintensiven Handelsbetriebe entlang der Strogenstraße stellen einen gesonderten Handelsstandort dar, der losgelöst vom zentralen Versorgungsbereich der Marktgemeinde zu betrachten ist. Diese autoorientierten Angebote entsprechen den Betreibervorstellungen und ermöglichen es einer über die Einwohner Wartenbergs hinausgehenden Kundschaft, sich breit zu versorgen. Ausgesprochen komfortable Erschließungs- und Anlieferungsbedingungen stellen den Gegenpol zur kleinteiligen Ortsmitte dar.



Einzige Ausnahme bildet der Auer Baustoffe Markt. Dieser rein räumlich in der Ortsmitte gelegene Handel ist dennoch als Solitärstandort zu bewerten. Erforderliche Lagerflächen und eher langfristige Bedarfsgüter stehen im Gegensatz zur kleinteiligen und auf Nahversorgung ausgerichteten Struktur der Ortsmitte. Der Standort wird durch die Strogenstraße von der eigentlichen Ortsmitte abgetrennt, was den funktionalen Missstand geringfügig mindert. Einen ähnlichen funktionalen Missstand innerhalb der städtebaulichen Struktur der Ortsmitte muss der Tankstelle auf der gegenüberliegenden Seite der Staatsstraße zugeschrieben werden.

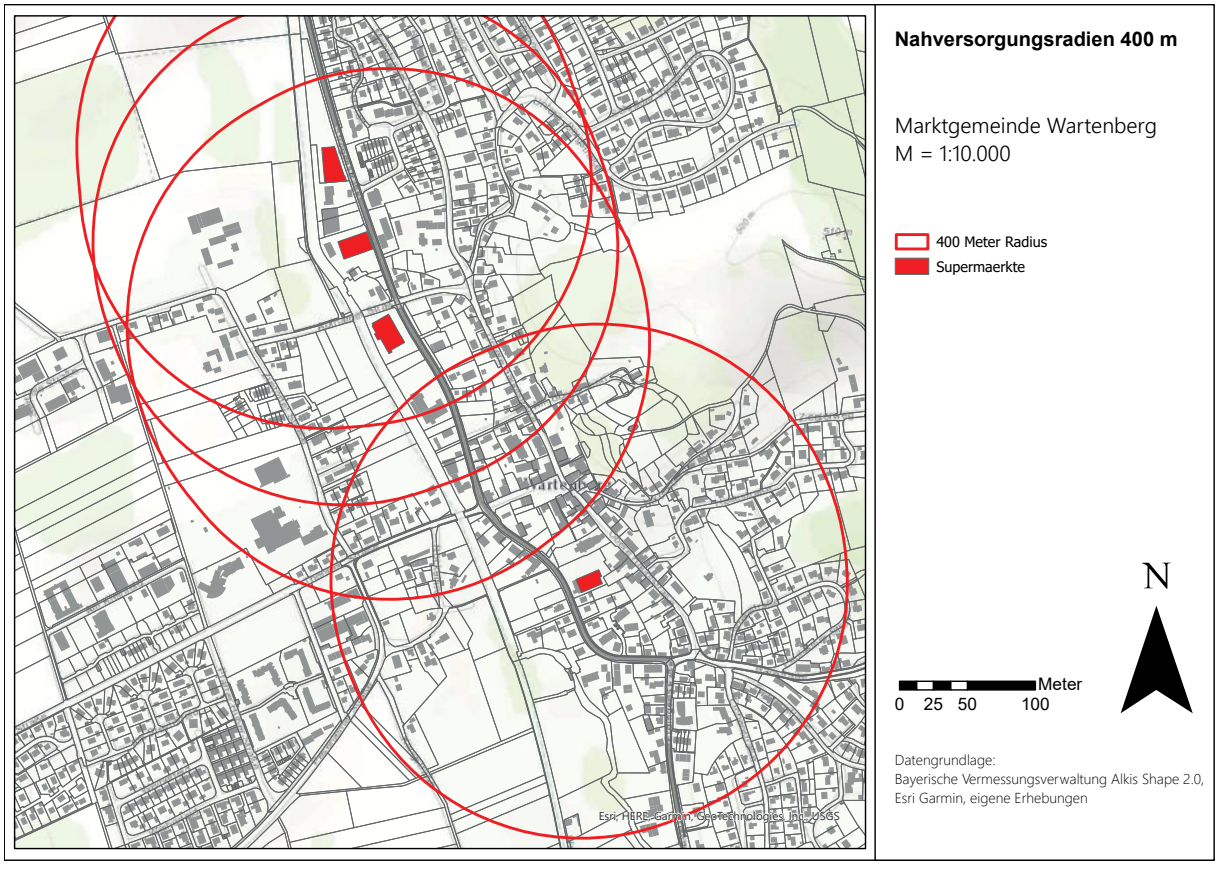


Am südlichen Anfang der Strogenstraße im Kreuzungsbereich mit Bad- und Erdinger Straße befindet sich noch ein kleines Nahversorgungszentrum mit Ärztehaus, Apotheke und Metzgerei.

Nahversorgung

Wie bereits zuvor ausgeführt, verfügt die Marktgemeinde Wartenberg über eine sehr gute Versorgung mit Lebensmitteln sowohl im Discountbereich als auch über höherwertige Nahrungs- und Genussmittel. Damit ist die tägliche Grundversorgung gedeckt. Im Sinne einer (fußläufigen) Nahversorgung sind die flächenintensiven Betriebe entlang der Strogenstraße kritisch zu bewerten. Eine wirkliche Nahversorgung besteht nur eingeschränkt. Die kartographische Darstellung von so genannten Nahversorgungsringen mit einem Radius von 400 Metern (Luftlinie) zeigt auf, welche Wohnbereiche tatsächlich im fußläufigen Einzugsbereich liegen.

Bei dieser Darstellung wird die Bedeutung des in der Ortsmitte befindlichen Penny-Marktes umso deutlicher. Der Standort markiert tatsächlich einen Einzugsbereich, der auch für Menschen ohne Kraftfahrzeug oder mit Mobilitätseinschränkungen erreichbar ist.



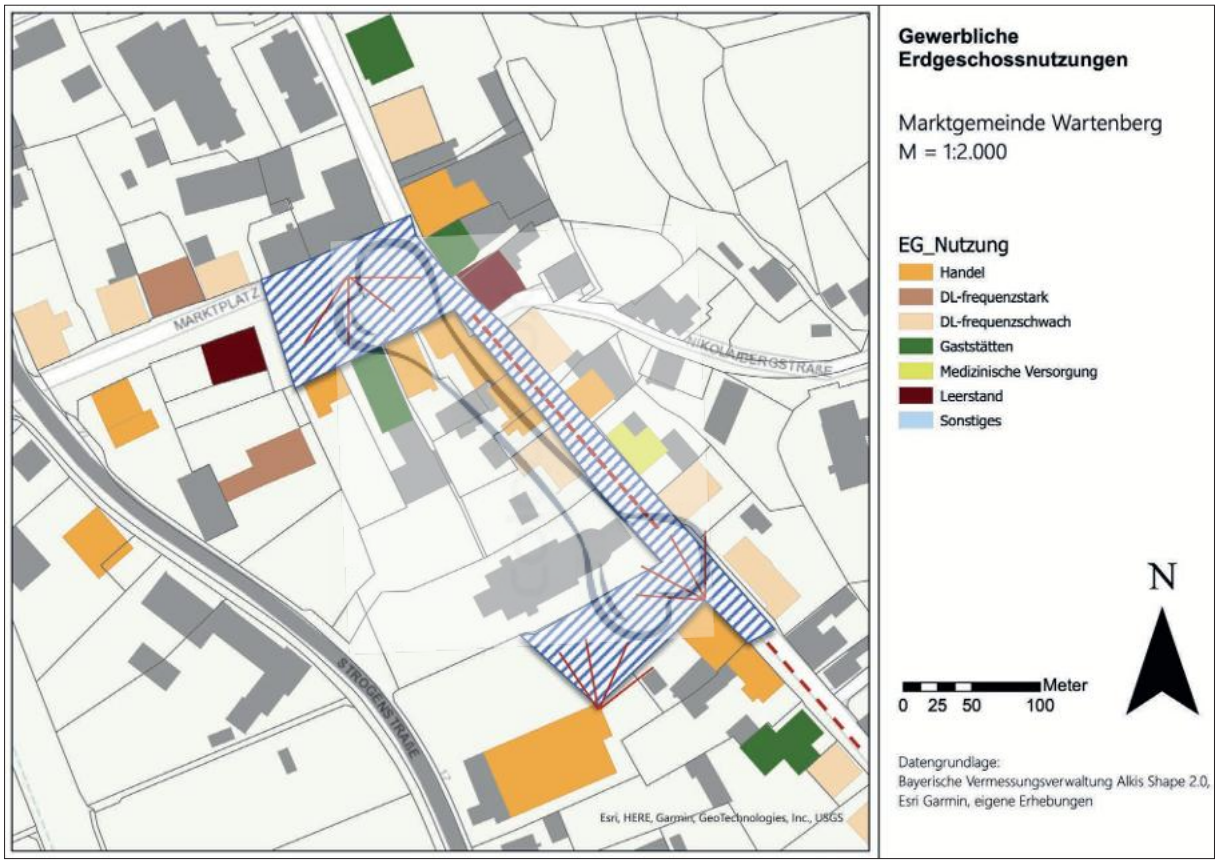
Zwischenfazit

Die Marktgemeinde hat gute Voraussetzungen ihre funktionsgemischte Ortsmitte auch langfristig funktionsfähig zu halten. Die Grundstruktur mit zwei frequenzerzeugenden Standorten (Marktplatz und Penny) und einem die Nahversorgung ergänzenden hochwertigen Branchenmix dazwischen sichert eine Frequenzspannung zwischen den Endpunkten. Die Frequenzspannung ist für das Fortbestehen der kleinteiligen und zum Teil inhabergeführten Betriebe erforderlich. Um die Aufenthaltsdauer und die fußläufigen Frequenzen zu erhöhen (damit nicht mit dem Pkw am Laden vorbeigefahren wird) ist eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität am Marktplatz und beim Penny sowie in der die Standorte verbindenden Oberen Hauptstraße anzustreben. Durch etwaige Flächenerwerbe bemüht sich die Marktgemeinde darum, selbst beeinflussbare Rahmenbedingungen zu schaffen.

Die Vorbereitenden Untersuchungen thematisieren ausführlich die Stärkung des Markplatzes. Gleiches gilt für den Standort des Penny-Marktes. Eigentümer und Betreiber sollte an diesem Standort eine maßvolle und marktgerechte Erweiterung ermöglicht werden. Um die Kundenfrequenz auch im Sinne der gesamten Ortsmitte weiter zu steigern, ist es empfehlenswert, die Erweiterung des Nahversorgers zusammen mit einer Anpassung des Stellplatzangebotes und der Erschließung in einer Projektentwicklung zu planen.

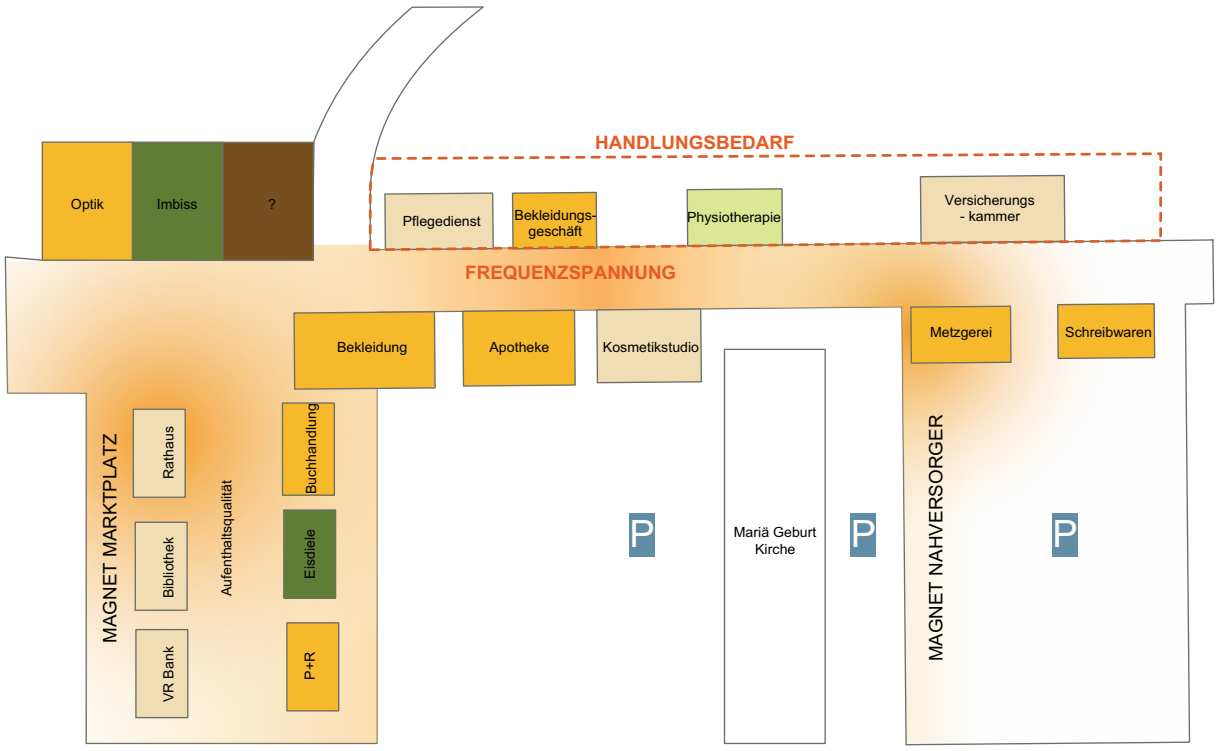
In der Einzelhandelsentwicklung wird vom so genannten "Knochenmodell" gesprochen. Einkaufszentren machen sich dieses Prinzip zu nutze, indem an den jeweiligen Enden des Centers die großen und bekannten Filialisten als Frequenzerzeuger inkl. großer Parkhäuser angesiedelt werden. Zwischen diesen zwei Enden entsteht entlang kleinerer Ladenlokale eine so genannte Frequenzspannung. Handel und vor allem Spontaneinkäufe können stattfinden. In Anlehnung an dieses Prinzip sollte auch die weitere Entwicklung in der Oberen Hauptstraße zwischen den Endpunkten Marktplatz und Pennymarkt voran getrieben werden.

Der Nahversorgungsstandort Strogenstraße sollte lediglich „beobachtet“ werden. Ein aktiver Handlungsbedarf im Zusammenhang mit der Einzelhandelsstruktur ist nicht festzustellen. Durch die Aufwertung der Staatsstraße durch das Staatliche Bauamt Freising wird dem funktionalen Erneuerungsbedarf Rechnung getragen. Gestalterische Aufwertungen müssen im Zusammenwirken mit den jeweiligen Eigentümern und Betreibern erfolgen, gehören an diesen Standorten aber nicht zu den prioritären Aufgaben der öffentlichen Hand. Lediglich etwaige Nachnutzungen in Folge von Betriebsaufgaben oder -verlagerungen sollten seitens der Marktgemeinde wachsam begleitet werden.



oben: Veranschaulichung des Prinzips "Knochenmodell" in der Einzelhandelsentwicklung

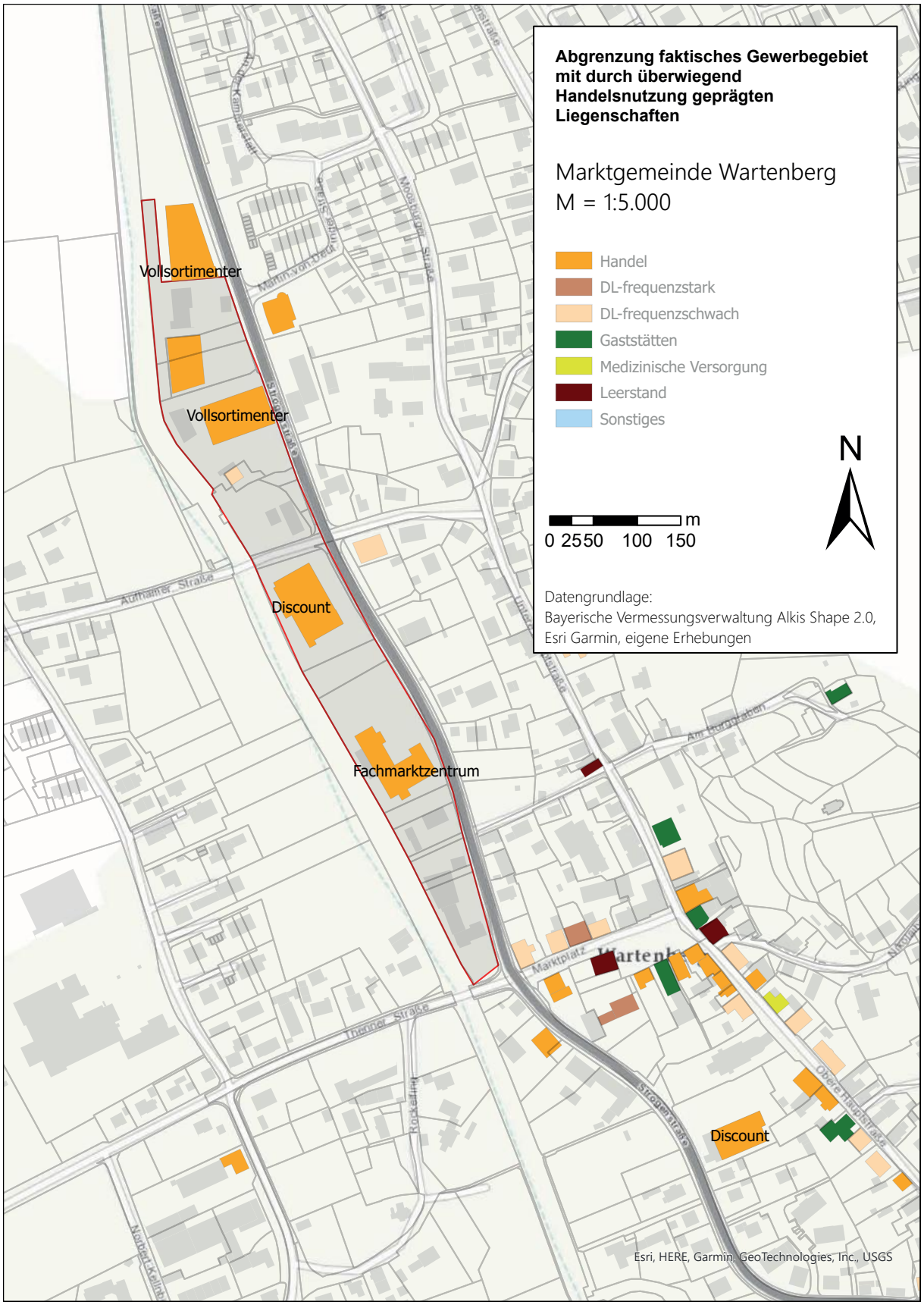
unten: Funktionsskizze des zentralen Versorgungsbereiches Ortskern



Bauplanungsrechtlicher Handlungsbedarf

Mit Ausnahme des Edeka Marktes (B-Plan Großmarkt Strogenstraße) ganz im Norden der gewerblichen Entwicklung entlang der westlichen Seite der Strogenstraße wurden alle dort ansässigen Nutzungen nach den Maßgaben des § 34 BauGB genehmigt. Die Zulässigkeit von etwaigen zukünftigen Nutzungsänderungen im Zusammenhang mit Folgenutzungen aufgrund von Betriebsverlagerungen bemisst sich gemäß § 34 Abs. 2 BauGB allein danach, „ob es nach der Verordnung (des § 9a BauGB) in dem Baugebiet allgemein zulässig wäre" (...). Es wäre also zu prüfen, ob die Eigenart der Nutzung einem faktischen Gebietscharakter der BauNVO entspricht. Im Fall der Westseite der Strogenstraße muss dies wohl eindeutig mit „JA" beantwortet werden. Faktisch besteht hier zwischen der Thenner Straße im Süden und dem Edeka-Markt im Norden ein Gewerbegebiet nach § 8 BauNVO. In diesem sind neben Gewerbebetrieben aller Art auch Lagerhäuser, Lagerplätze und öffentliche Betriebe, Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude, Tankstellen und Anlagen für sportliche Zwecke zulässig. Ausnahmsweise können zudem Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter, die dem Gewerbebetrieb zugeordnet und ihm gegenüber in Grundfläche und Baumasse untergeordnet sind, Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale und gesundheitliche Zwecke und Vergnügungsstätten zugelassen werden.

Insbesondere die im § 8 BauNVO letztgenannte Nutzung (Vergnügungsstätten) macht vielen Kommunen im Zusammenhang mit nach § 34 BauGB zu beurteilenden Baurechten Schwierigkeiten. Die Marktgemeinde sollte sich also über die städtebaulichen Ziele für diesen Teilraum klar werden. Um Nachfolgenutzungen entlang der Strogenstraße den städtebaulichen Zielen der Marktgemeinde entsprechend regeln zu können, ist für den Bereich der gewerblichen Nutzungen die Aufstellung eines Bebauungsplans im vereinfachten Verfahren nach § 13 BauGB zu empfehlen.


Abgrenzung faktisches Gewerbegebiet mit durch überwiegend Handelsnutzung geprägten Liegenschaften
Marktgemeinde Wartenberg
M = 1:5.000
Handel
DL-frequenzstark
DL-frequenzschwach
Gaststätten
Medizinische Versorgung
Leerstand
Sonstiges
N
0 2550 100 150 m
Datengrundlage:
Bayerische Vermessungsverwaltung Alkis Shape 2.0,
Esri Garmin, eigene Erhebungen
Vollsortimenter
Vollsortimenter
Discount
Fachmarktzentrum
Discount
Esri, HERE, Garmin, GeoTechnologies, Inc., USGS

Stärken – Schwächen – Chancen – Risiken

Stärken

- Penny-Markt in der Ortsmitte mit Flächenpotenzial für Entwicklung
- Marktplatz mit Aufenthaltsqualität und gutem inhabergeführten Branchenmix
- zwei Vollsortimenter und zwei Discounter
- große Auswahl an Anbietern kurzfristiger Bedarfsgüter, insb. Nahrungs- und Genussmittel
- insgesamt gute Nahversorgung
- bestehendes Lebensmittelhandwerk (Metzger, Bäcker)

Schwächen

- wenig Flächenpotenziale im Bereich des Marktplatzes
- hohes innerörtliches Verkehrsaufkommen (Binnenverkehr)
- Schleichverkehre in der Oberen Hauptstraße und dem Penny Parkplatz
- Barrieren bei der Erreichbarkeit der Nahversorgung
- Genehmigung gewerblicher Nutzungen entlang der Strogenstraße nach § 34 BauGB („Machtlosigkeit" bei Nachnutzungen)

Chancen

- Strogenstraße ist faktisch die Umgehungsstraße des Zentrums
- Obere Hauptstraße als kleine „Einkaufsstraße" mit Leitbetrieben
- städtebauliche Aufwertung der Ortsmitte mit verkehrsberuhigten/verkehrsfreien Teilbereichen
- Verlagerung von Stellplätzen des Marktplatzes in zentrumsnahe Auffangparkplätze zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität des Marktplatzes
- Städtebauliche Neuordnung der Ortsmitte
- Herstellen neuer Sicht- und Wegebeziehungen im Zuge der Ortsmittenentwicklung

Risiken

- Überangebot an Nahrungs- und Genussmitteln kann zu Verdrängung und Qualitätsverlust führen
- ungeklärte Betriebsnachfolgen insbesondere in der Ortsmitte

In der Marktgemeinde Wartenberg sind wenige Risiken auszumachen, die die nachhaltige Funktionsfähigkeit einer der Ortsgröße angemessenen Einzelhandelsfunktion gefährden würden. Im Gegenzug stehen zahlreiche Chancen, die Funktionalität der Ortsmitte auch als Handelsstandort, insbesondere aber als "Wohnzimmer" der Marktgemeinde langfristig sichern zu können. So ungewiss in einigen Fällen die Zukunft heute noch inhabergeführter Betriebe sowie zum Teil der dazugehörigen Immobilien ist, so hoffnungvoll stimmen auf der einen Seite Investitionen in den Bestand wie im Fall Cafe Härtl geschehen, und auf der anderen Seite die Möglichkeiten der Gemeinde sukzessive Grunderwerb in der Orstmitte zu tätigen, um städtebauliche Ziele für eine langfristige Funktionsfähigkeit der Ortsmitte umzusetzen. Sei es im Zwischenerwerbsmodell oder in eigener Obhut.

Handlungsempfehlungen, Maßnahmen und städtebauliche Ziele

Einzelhandel als Teil einer geordneten städtebaulichen Zentrenentwicklung

Als oberstes Ziel der zukünftigen Einzelhandelsentwicklung muss eine im städtebaulichen Zusammenhang gesehene Ortsmittenentwicklung stehen. Die Möglichkeiten, die sich aus der Überplanung von Teilen der Ortsmitte ergeben, müssen aufgrund der zu schaffenden Qualitäten im Städtebau und im Handels- und Dienstleistungsbesatz die Einzelhandelsstruktur der Marktgemeinde nachhaltig sichern. Im Vordergrund der Nutzungen muss dabei die tägliche Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen stehen.

In erster Linie betrifft dies die drei nachfolgend näher beschriebenen und zuvor bereits angesprochenen Standorte:

1. Marktplatz
Die Veränderungen am Marktplatz werden sich in erster Linie aus etwaigen Nachfolgelösungen der bislang inhabergeführten Betriebe ergeben. Dies bezieht sich nicht nur auf die Frage, ob der Einzelhandel fortgeführt werden wird sondern vor allem auch auf die zukünftigen Eigentumsverhältnisse. Insgesamt sind die am Marktplatz bestehenden Ladenlokale eher kleinflächig und damit vermutlich auch für regionale Filialisten eher uninteressant. Die bereits bestehende und noch auszubauende Aufenthaltsqualität des Marktplatzes – quasi als gute Stube der Marktgemeinde – bietet hingegen

eine Chance Nischenprodukte, Spezialanbieter und Fachgeschäfte (ggf. auch durch Existenzgründung) anzusiedeln. Im Einzelfall ist zu prüfen, ob Ladenlokale zusammengelegt werden können. Neben der Aufenthaltsqualität gehören die Kompaktheit des Marktplatzes sowie die ergänzenden öffentlichen Nutzungen wie Rathaus und Bibliothek zu den Standortfaktoren dieses Teilraumes. Mit dem Entwicklungspotenzial der Immobilien Marktplatz 2 und 4 sowie Nikolaibergstraße 1-5 sind mittelfristig weiter stärkende Nutzungen denkbar.

2. Penny-Markt
Der Pennymarkt zwischen Strogenstraße und Oberer Hauptstraße stellt einen bedeutenden Standortfaktor in der Wartenberger Ortsmitte dar. Als Frequenzbringer bindet er zusammen mit der Metzgerei Stuhlberger zahlreiche Kunden. Kopplungsbeziehungen Einkaufender finden über die Obere Hauptstraße bis zu den Angeboten am Marktplatz statt. Es entsteht eine gewisse Frequenzspannung zwischen den beiden „Magneten" Marktplatz und Pennymarkt. Aufgrund des großzügigen Stellplatzangebotes und der im Parkplatz verlaufenden Topographie können der Liegenschaft große Entwicklungspotenziale zugeschrieben werden. Eine marktgerechte Anpassung des Marktes (Verkaufsflächengröße, Belichtung, Erschließung etc.) auf der einen Seite und eine der Ortsmitte dienende Aufwertung (Neuordnung und ergänzende Anlage von mehrfach nutzbaren Stellplätzen) auf der anderen Seite können Mehrwerte für beide Seiten erzeugen. Im Zuge einer gemeinsamen Projektentwicklung sollten die jeweiligen Möglichkeiten ausgelotet werden.

3. Obere Hauptstraße
Insbesondere der Bereich zwischen Marktplatz und Zufahrt zum Penny-Markt ist ein wesentlicher Baustein der Wartenberger Einzelhandelsstruktur. Zwar bestehen für die hier befindlichen Liegenschaften nur wenige Entwicklungspotenziale, umso mehr kann man sich aber einen freundlich gestalteten Straßenraum vorstellen, der weniger für den Kfz-Verkehr und mehr für den Fuß- und Radverkehr gestaltet wird. Ein nieveaugleicher Ausbau mit einem freundlichen, hellen Pflaster und einer angemessenen Begrünung könnte an dieser Stelle die kleinteilige Nutzungsstruktur und das italienisch anmutende Flair der Ortsmitte weiter stärken. Ausreichend Stellplätze im Bereich des Pennymarktes und ein barrierefreies Flanieren zum Marktplatz könnten die Passantenfrequenzen und die Aufenthaltsdauer in diesem Teilraum erhöhen und so die Überlebensfähigkeit des kleinteiligen Gewerbes in der Oberen Hauptstraße stärken.

Bei der Oberen Hauptstraße handelt es sich um eine gemeindeeigene Straße, für die die Marktgemeinde die eigene Handlungs- und Gestaltungsbefugnis besitzt. Mit der Lage im förmlich festgelegten Sanierungsgebiet sollte diese Ordnungsmaßnahme im Rahmen der Städtebauförderung zuschußfähig sein. Gleichzeitig ließe sich durch eine Neugestaltung eine Barrierefreiheit bzw. Barrierearmut für diesen wichtigen Teilraum erzielen (vgl. Fachteil Barrierefreiheit). Die Hauptverkehrsströme sollen indes ohnehin über die Stogenstraße geführt werden (vgl. Fachteil Verkehr).



Beispiel niveaugleicher Stadtboden, Stadt Weilheim und Illustration Obere Hauptstraße, Fotos Stegen 2015, 2021





Aufbau von Anreizinstrumenten für private Investitionen in den Standort

Neben der inhaltlichen Zusammenarbeit und der Umsetzung von kleinen Sofortmaßnahmen und Impulsprojekten, kann die öffentliche Hand im Rahmen der Städtebauförderung auch Anreizinstrumente für private Investitionen entwickeln. Hierzu zählen u.a.:

Modernisierungs- und Instandsetzungsvereinbarungen nach § 177 BauGB

Über die Modernisierung oder Instandsetzung von Immobilien innerhalb eines förmlich festgelegten Sanierungsgebietes kann die Marktgemeinde Wartenberg mit den Eigentümern eine Vereinbarung treffen. Die Vereinbarung ist Grundlage dafür, dass diese Investitionen über einen Zeitraum von 10 Jahren steuerlich abgeschrieben werden können (vgl. § 7h EinStG)

„Die Inanspruchnahme von erhöhten Absetzungen für Herstellungskosten oder Anschaffungskosten bei Gebäuden in Sanierungsgebieten und städtebaulichen Entwicklungsbereichen nach § 7h EStG sowie die Regelung über den Abzug von Erhaltungsaufwand nach § 11a EStG an solchen Gebäuden setzt eine Bescheinigung der zuständigen Gemeinde voraus."

(Bescheinigungsrichtlinien für die Anwendung der §§ 7h, 10f und 11a des Einkommensteuergesetzes (EStG). Gemeinsame Bekanntmachung der Bayerischen Staatsministerien des Innern und der Finanzen 1998)

Kommunales Förder- und Geschäftsflächenprogramm

Ein kommunales Flrderprogramm stellt jährlich eine im Haushalt festgelegte Summe zur Verfügung, mit der Hauseigentümer bei der ortsgerechten Sanierung und Aufwertung der Gebäudehülle oder Verbesserung der Begrünung finanziell unterstützt werden können. Die Anreizförderung erfolgt dann, wenn die Sanierung anhand von Kriterien erfolgt, die die Marktgemeinde per Satzung zuvor festgelegt hat. Ziel des Programms ist es, Immobilieneigentümer zur Investition in die Erneuerung ihrer Immobilie anzuregen und sie dann finanziell zu unterstützen, wenn sie mit der Sanierung ein für das gesamte Orts- und Erscheinungsbild wichtiges Qualitätsniveau erreichen.

Mit einem Förderprogramm wird das Ziel verfolgt, den eigenständigen Charakter des Ortskerns zu erhalten und zu stärken. Die städtebauliche Entwicklung soll durch geeignete Erhaltungs-, Sanierungs- und Gestaltungsmaßnahmen unter Berücksichtigung des Ortsbildes und ggf. denkmalpflegerischer Gesichtspunkte unterstützt werden. Das Förderprogramm kann dabei als Anreiz für die Bürger und Gewerbetreibenden dienen.

In Ergänzung zu einem kommunalen Förderprogramm empfehlen wir der Marktgemeinde die Auflage eines Geschäftsflächenprogramms. Damit können bspw. Umbau- und Anbaumaßnahmen zur funktionalen Aufwertung und zur Verbesserung der Außenwirkung (städtebauliche Aufwertung) bestehender Geschäfts-, Dienstleistungs- und Gastronomieflächen in der Ortsmitte (im förmlich festgelegten Sanierungsgebiet) gefördert werden. Dazu können bspw. die Herstellung

barrierefreier Geschäftszugänge, der Umbau von Nebenräumen zu Verkaufsräumen, Flächenzusammenlegungen, Grundrissanpassungen sowie bauliche Anpassungen der Schaufenster- und Eingangssituation zählen. Zweck des Geschäftsflächenprogramms ist die Stärkung des Einzelhandels, der Gastronomie und des sonstigen Dienstleistungsbereiches und damit die zentrale Versorgungsfunktion des Ortskerns. Nicht gefördert werden Neubaumaßnahmen und Investitionen in mobile Anlagen sowie transportable Inneneinrichtungen sowie Maßnahmen der normalen Bestandserhaltung. Durch das Geschäftsflächenprogramm können Anreize für Immobilieneigentümer und Gewerbetreibende (insb. am Marktplatz und in der Oberen Hauptstraße) geschaffen werden, ihre Gewerbeflächen und Ladenlokale zeitgemäß und ansprechend zu gestalten um die Wahrscheinlichkeit einer nachhaltigen Wiedervermietung zu erhöhen. Ziel des Programms ist es, private Investitionen in die bauliche Ertüchtigung von Gewerbeimmobilien in der Ortsmitte zu fördern. Gemäß eines auszuarbeitenden Kriterien- und Vergabekataloges können die Investitionen bis zu einer bestimmten Summe bezuschusst werden. Die Marktgemeinde kann die Gesamtsumme des Programms jährlich deckeln. Das Programm wäre durch die Städtebauföderung zuschussfähig. Es sollte maximal auf das förmlich festgelegte Sanierungsgebiet begrenzt werden. Möglicherweise sind auch die Teilräume Marktplatz und Obere Hauptstraße ausreichend.

Städtebauliche Ziele

Folgende städtebauliche Ziele sollten im Rahmen der Ortsentwicklung sowie als Bestandteil der städtebaulichen Sanierungsmaßnahme aus Sicht der **Einzelhandelsentwicklung** verfolgt werden:

- Etablierung der fußläufigen Nahversorgung im Bereich der Ortsmitte durch Stärkung des Pennystandortes
- Funktionale und gestalterische Aufwertung des Penny-Markt Areals
- Erhalt einer Nutzungsvielfalt am Marktplatz u.a. durch Stärkung der Aufenthaltsqualität und intelligente Immobilienverwertung
- Gestalterische Aufwertung der Oberen Hauptstraße zur Erhöhung von Passantenfrequenz und Aufenthaltsdauer (Shared Space)
- Reduktion des Durchgangsverkehrs und des ruhenden Verkehrs im Straßen- und Platzraum von Oberer Hauptstraße und Marktplatz
- Erhalt der Nahversorgungsfunktion entlang der westlichen Seite der Strogenstraße (bauplanungsrechtliche Absicherung durch einfachen Bebauungsplan)
- Vermeidung der Ansiedlung unerwünschter Nutzungen im Bereich gewerblicher Nuztungsänderungen (u.a. Ausschluss von Vergnügungsstätten)
- Förderung eines Nebeneinanders von nicht störenden, gewerblichen Nutzungen und Wohnen

Fachbeitrag Innenentwicklung

Die Bayerische Staatsregierung hat im Jahr 2018 eine Flächensparinitiative gestartet, die ihren Ausdruck u.a. in dem Ziel 3.2 des Landesentwicklungsprogramms findet. Dort heißt es: *„In den Siedlungsgebieten sind die vorhandenen Potenziale der Innenentwicklung möglichst vorrangig zu nutzen. Ausnahmen sind zulässig, wenn Potenziale der Innenentwicklung nicht zur Verfügung stehen."* (LEP Ziel 3.2 Innenentwicklung vor Außenentwicklung)

Mit Schreiben der Oberen Landesplanungsbehörden wurden die Städte und Gemeinden in Bayern am 07. Januar 2020 darüber informiert, dass *„vor Inanspruchnahme neuer Flächen für Siedlungszwecke im bauplanungsrechtlichen Außenbereich zunächst sämtliche Potentiale der Innenentwicklung genutzt wurden."* Hierfür ist zunächst die Aufnahme aller Innenentwicklungspotenziale in einem digitalen Flächenkataster erforderlich. Die Gemeinden haben die Möglichkeit darauf hinzuweisen, dass eine Vielzahl der Flächen aufgrund privaten Besitzes nicht unmittelbar für eine Aktivierung zur Verfügung steht. Dies kann in begründeten Fällen von den Landesplanungsbehörden berücksichtigt werden. Weiter heißt es in der Auslegungshilfe: *„Um den dargelegten Erfordernissen der Raumordnung gerecht zu werden, kann die fehlende Verfügbarkeit nur berücksichtigt werden, wenn die Gemeinde eine Strategie zur Aktivierung der vorhandenen Potenziale und die Ergebnisse der Umsetzung dieser Strategie dargelegt hat."* Neben der Auseinandersetzung mit den bestehenden Flächenpotenzialen sollen ferner die zukünftige Bevölkerungsentwicklung und die daraus ableitbare Wohnraumnachfrage ausgeführt werden.

Im Baugesetzbuch ist der Grundsatz der Innenentwicklung in den §§1 Absatz 5 Satz 3 sowie 1a Absatz 2 Satz 1 BauGB verankert: eine städtebauliche Entwicklung soll vorrangig durch Maßnahmen der Innenentwicklung erfolgen. Sinngemäß ist dies der Tenor der Selbstbindungsbeschlüsse zur Innenentwicklung, den viele Kommunen inzwischen gefasst haben.

Die Herausforderung, mehr denn je mit Grund und Boden sparsam und schonend umzugehen, besteht u.a. auch angesichts der steigenden Bodenpreise, des niedrigen Zinsniveaus und des wieder zunehmenden Siedlungsdrucks vor allem der oberbayerischen Kommunen. Zudem ist die Neuausweisung von Baugebieten ein einfacher und bekannter Weg, der in den Routinen der Verwaltungen leichter abrufbar ist, als den komplexen, zeit- und kostenintensiven Weg zur Mobilisierung von Baulücken und Leerständen erfolgsversprechend zu beschreiten (Miosga 2019, S. 4). Wir stehen an einem Paradigmenwechsel der Siedlungspolitik und suchen die verantwortungsvollen Entscheidungsträger, die sich dieser Aufgabe im Sinne zukünftiger Generationen verlässlich, belastbar und nachhaltig stellen wollen.

Flächenpotenziale

Die Erhebung und Bewertung der Innenentwicklungspotenziale im Markt Wartenberg erfolgte zum Stichtag 31. März 2022.
Die Erhebungssystematik entspricht dem Aufbau und der Codierung der Flächenmanagementdatenbank 4.2 des LfU. Gemäß den Vorgaben der FMD wurden insbesondere die Merkmale BezugBaurecht und BezugBaulandtyp erhoben.

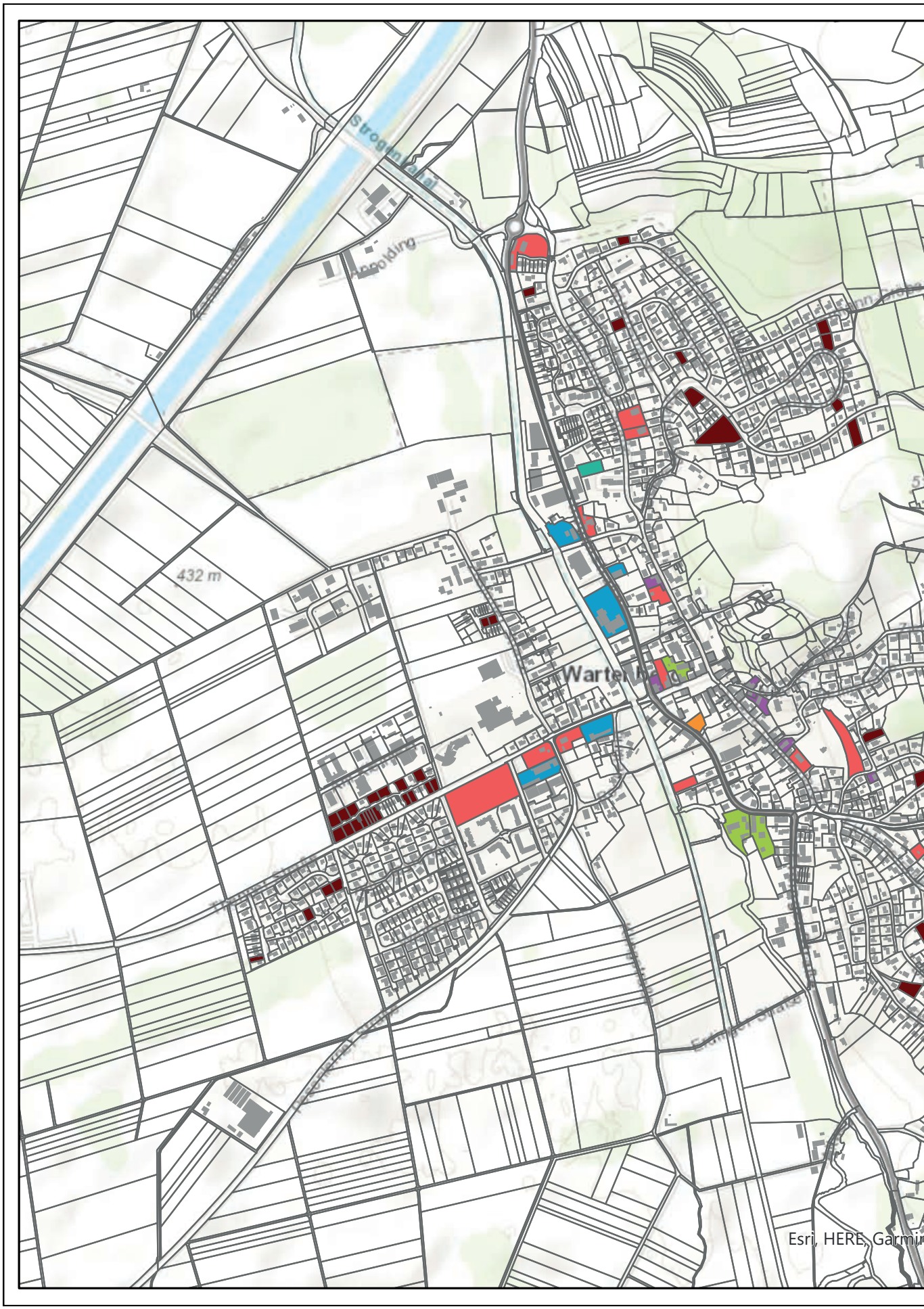
Die Codierung des Merkmals BezugBaurecht sieht in der FMD 4.2 nur 2 Merkmalsausprägungen, nämlich ein Baurecht nach §34 BauGB (unbeplanter Innenbereich) oder ein Baurecht nach §30 BauGB (Bebauungsplan) vor. In der Praxis erweist sich diese zweigestufte Codierung als nicht ausreichend, da für einen Teil der Potenzialflächen der Innenentwicklung nach dieser Vorgabe keine oder keine passende Merkmalsausprägung vergeben werden könnte. Insbesondere aus städtebaulicher Sicht geeignete Innenentwicklungspotenziale, die planungsrechtlich als „Außenbereichsinseln" (§35 BauGB) einzustufen sind, können so nicht zugeordnet werden. Dabei ist anzunehmen, dass ein Großteil dieser Flächen im Falle einer Überplanung sogar in den Anwendungsbereich des §13a BauGB (Bebauungsplan der Innenentwicklung) fallen würde.

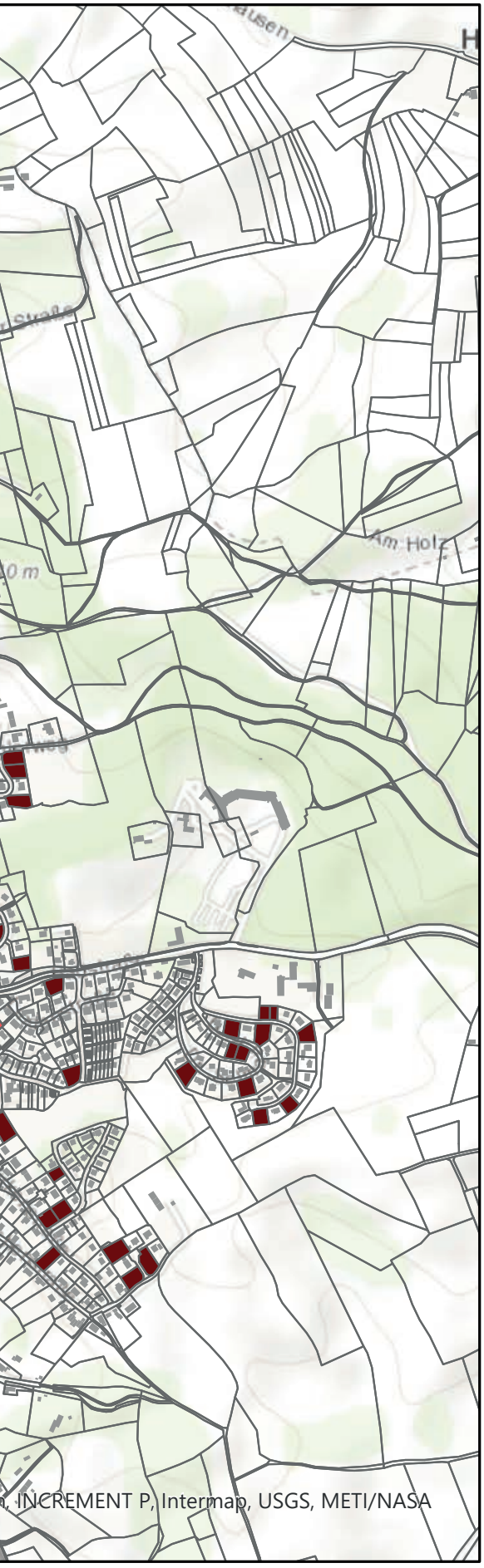
Neben den Kategorien §34 und §30 wurde deshalb die Kategorie „planungsbedürftig" als zusätzliche Merkmalsausprägung aufgenommen. In der Erhebung musste immer wieder eine erste Bewertung erfolgen, ob es sich noch um einen im Zusammenhang bebauten Ortsteil (§34) oder bereits um Außenbereichsflächen (§35) handelt. Wohlwissend, dass manche Zuordnung von Behörden und Verwaltungsgerichten unterschiedlich interpretiert werden könnte und einer (späteren) Einzelfallbetrachtung bedarf, kann aus der Zuordnung im Rahmen dieser Erfassung kein Rechtsanspruch auf eine Bebaubarkeit abgleitet werden.

Ungeachtet eines bestehenden Baurechtes nach §34 oder §30 BauGB, wird bei einigen Potenzialflächen eine Überplanung ohnehin notwendig werden, um eine geordnete städtebauliche Entwicklung zu gewährleisten. In einigen Fällen dürfte auch eine Vergrößerung des bestehenden Zulässigkeitsrahmens sinnvoll und notwendig sein.

In die Flächenbilanzierung fließen nur die Teilflächen der Flurstücke ein, die aus heutiger Sicht potenziell für eine Bebauung geeignet erscheinen. Häufig sind nur kleinere Teilflächen der Grundstücke bspw. dem unbeplanten Innenbereich zuzuordnen, größere Teilflächen aber dem Außenbereich nach §35 BauGB. Diese größeren Teilflächen im Außenbereich stellen i.d.R. keine Innenentwicklungspotenziale dar und werden deshalb nicht bilanziert.

Die Merkmalsausprägungen des Merkmals BezugBaulandtyp wurden in der Auswertung leicht zusammengefasst. In der Praxis fällt u.a. eine Unterscheidung zwischen einer leer stehenden Hofstelle und einer Hofstelle mit Restnutzung


Strogentalgraben
Angelbing
432 m
Esri, HERE, Garmin



Innenentwicklungspotenziale mit Baurecht nach § 30 oder § 34 BauGB und Flächen nac § 35 BauGB jedoch mit städteb. Eignung für eine Innenentwicklung

Marktgemeinde Wartenberg

M = 1:20.000

Baulandtyp

- geringfügig bebautes Grundstück
- Konversionsfläche
- Gewerbebrache mit Restnutzung
- Hofstelle mit Restnutzung
- Wohngebäude leerstehend bzw. mit Leerstandsrisiko
- Sonstiges
- Baulücke klassisch

N

0 75 150 300 Meter

Datengrundlage:
Bayerische Vermessungsverwaltung Alkis Shape 2.0, Esri Garmin, eigene Erhebungen

sehr schwer. Dies trifft ebenfalls auf die Ausprägungen Gewerbebrache und Gewerbebrache mit Restnutzung zu.

Für alle ermittelten Flächenpotenziale existiert eine Darstellung als Bauflächen im FNP des Marktes Wartenberg. Flächen ohne vorhandene Darstellung als Baufläche wurden grundsätzlich nicht den Innenentwicklungspotenzialen zugeordnet.

Im März 2022 konnten durch Auswertung von Luftbildern, Bebauungsplänen, Katasterplänen und dem Flächennutzungsplan insgesamt 63 klassische Baulücken mit einem Gesamtflächenumfang von rund 45.000 qm erfasst werden. Bei neun dieser Baulücken bemisst sich das Baurecht nach § 34 BauGB, bei allen verbleibenden ist das Baurecht durch einen rechtskräftigen Bebauungsplan nach § 30 BauGB gesichert. Alle Flächen wären somit Morgen bebaubar.

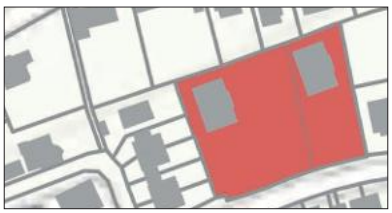
Hinzu treten rund 22.500 qm geringfügig bebaute Grundstücke, auf denen städtebaulich eine Nachverdichtung vorstellbar wäre. Abgerundet wird das Spektrum der Innenentwicklungspotenziale in Wartenberg durch ein paar Grundstücke mit einer gewerblichen oder landwirtschaftlichen Restnutzung.

Mit dem Flächennutzungsplan aus dem Jahr 2012 hat die Marktgemeinde Wartenberg umfangreiche Baulandreserven sowohl für Wohnbauzwecke als auch für gewerbliche Nutzungen ausgewiesen. Der Bebauungsplan Kleinfeld West schafft für rund 100 Wohneinheiten ein neues Baurecht. Von den weiteren im Flächennutzungsplan vorgesehenen Baulandreserven ist vor allem das Flurstück Nr. 453/1 als eine Fläche zu erwähnen, die städtebaulich als ein sinnvolles Nachverdichtungspotenzial angesehen werden kann. Aktuell ist sie bauplanungsrechtlich ebenso nach § 35 des BauGB zu beurteilen, wie auch die großen Bauflächenreserven, z.B. südlich von Wartenberg West. Sie werden landwirtschaftlich genutzt und sind derzeit nicht für eine Wohnbebauung verfügbar.

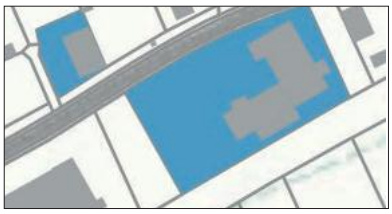
BezugBaulandtyp gemäß FMD 4.0

1. geringfügig bebautes Grundstück
2. Konversionsfläche
3. Gewerbebrache
4. Gewerbebrache mit Restnutzung
5. Hofstelle leerstehend
6. Hofstelle mit Restnutzung
7. *entfallen, ehemals Hofstelle ohne Nachfolger*
8. Baulücke klassisch
9. Infrastruktureinrichtung leerstehend
10. Wirtschaftsgebäude am Ortsrand leerstehend
11. Wohngebäude leerstehend

Beispieldarstellungen für „Baulandtypen" und erfasste Innenentwicklungspotenziale in der Marktgemeinde Wartenberg
Darstellung und Auswertungen Salm & Stegen 2022



geringfügig bebautes Grundstück
13 Grundstücke mit 22.500 qm



Gewerbebrache
Gewerbebrache mit Restnutzung
5 Grundstücke mit 15.875 qm



Hofstelle leerstehend
Hofstelle mit Restnutzung
3 Grundstücke mit 8.880 qm



Baulücke klassisch
63 Grundstücke mit 45.000 qm



leerstehendes Wohnhaus
7 Gebäude auf 4.610 qm

Wohnbauflächenbedarfsberechnung

Grundlage der Wohnbauflächenbedarfsberechnung ist wie weiter oben bereits dargelegt die zukünftige Bevölkerungsentwicklung der Marktgemeinde. Das Bayerische Landesamt für Statistik geht in seiner jüngsten Bevölkerungsprognose für den Markt Wartenberg von einem durchschnittlichen jährlichen Wachstum von 0,59 Prozent bis zum Jahr 2039 aus. Als Bezugsjahr wird das Jahr 2019 mit einem Bevölkerungsbestand von 5.550 Einwohnern herangezogen. 2039 werden demnach 6.200 Menschen mit erstem Wohnsitz in der Marktgemeinde gemeldet sein. Dieser Zuwachs von rund 650 Menschen löst u.a. einen entsprechenden Wohnraumbedarf aus.

Zwischen 2012 und 2019 hat sich in Wartenberg entgegen der Entwicklung in vielen anderen Kommunen die durchschnittliche Belegungsdichte pro Wohneinheit von 2,22 auf 2,24 erhöht. Der so genannte Auflockerungsbedarf ist damit empirisch gesehen sogar negativ. In Anlehnung an die Systematik der Flächenmanagement Datenbank des Bayerischen Landesamtes für Umwelt löst der Bevölkerungszuwachs bei einer durchschnittlichen Bruttowohnungsdichte von 21,02 Wohneinheiten pro Hektar Wohnbauland (= Wohnbaufläche gem. ALKIS zzgl. 50 % gemischter Baufläche) im Jahr 2039 eine zusätzliche Nachfrage nach 290 Wohneinheiten und 13,8 Hektar Wohnbaufläche aus. Die Berechnung sagt freilich weder etwas über die Typologie zukünftiger Wohneinheiten noch etwas zur baulichen Dichte aus. Es ist lediglich eine Fortschreibung des statistisch erfassten Bestandes.

Im Jahr 2020 wurden 47 neue Wohneinheiten fertiggestellt (Bayerisches Landesamt für Statistik). Für das Jahr 2021 werden 47 weitere neue Wohneinheiten als Durchschnittswert der Jahre 2017 bis 2020 angenommen. In der Summe sind 94 Wohneinheiten vom ermittelten Bedarf für den Zeitraum 2019 bis 2039 abzuziehen. Es ergibt sich für die Jahre 2022 bis 2039 ein Bedarf an zusätzlichen 196 Wohneinheiten und 9,3 Hektar Wohnbauland.

196 

196 zusätzliche Wohneinheiten werden im Zeitraum 2022 bis 2039 benötigt

9,3 

9,3 Hektar Wohnbauland werden im Zeitraum 2022 bis 2039 benötigt

Bewertung der Innenentwicklungspotenziale

Bei den in den vorherigen Ausführungen behandelten Innenentwicklungspotenzialen handelt es sich um offensichtlich erkennbare Potenzialflächen. Innenentwicklung kann jedoch darüber hinaus auch dort stattfinden, wo noch bestehende Gewerbe- oder Industriebetriebe langfristig über eine Verlagerung nachdenken. Innenentwicklung kann auch dort stattfinden, wo zunächst nicht augenscheinlich erkennbar Potenzialflächen bestehen, durch die Zusammenlegung von Flächen oder Gebäuden aber entstehen können. Und nicht zu guter Letzt, gibt es im Bestand zahlreiche Möglichkeiten nachzuverdichten. Hierfür ist jedoch eine aufwändige Ermittlung bestehender Baurechte erforderlich, die im Rahmen dieses Fachteils nicht geleistet werden konnte.

Dreifache Innenentwicklung
Neben die bauliche Verdichtung treten zwei weitere ganz wesentliche Punkte im Zusammenhang mit der Entwicklung innerörtlicher Flächenpotenziale. Freiraumqualitäten sollen gesichert und auch neu geschaffen werden.

Angesichts des sich weiter wandelnden Klimas und der daraus resultierenden deutlichen Aufheizung und Überhitzung in zukünftigen Sommern sowie der zu erwartenden Zunahme von Starkregenereignissen, kommt dem Thema Versiegelung bzw. Entsiegelung insbesondere in kompakten Siedlungsstrukturen eine erhöhte Aufmerksamkeit zu. Klimaanpassungsmaßnahmen wie u.a. wasserdurchlässige Beläge, Straßenbäume, multifunktionale Flächen, bepflanzte Versickerungsmulden begrünte Innenhöfe, Fassadenbegrünungen, Gründächer, Feuchtbiotope, Kaltluftschneisen oder Tiefbeete (vgl. u.a. StMUV 2021) sollen bei den Planungsüberlegungen berücksichtigt werden.

Den bestehenden innerörtlichen Freiräumen und Grünflächen, die z.T. zudem als ortsbildprägend angesehen werden können, wird so eine noch höhere Bedeutung und ein hohes öffentliches Interesse beigemessen. Sie gilt es langfristig zu erhalten, zu stärken und vor allem mit den Möglichkeiten des Bauplanungsrechtes zu sichern.

Dritter Aspekt ist eine klimafreundliche Mobilität, die es ebenfalls bei der Innenentwicklung zu berücksichtigen gilt (vgl. hierzu u.a. auch die Ausführungen im Fachteil Verkehr).

Flächennutzungsplanung
Die Marktgemeinde Wartenberg hat sich mit der Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes bereits umfangreiche Flächenreserven für eine zukünftige Siedlungsentwicklung gesichert. Durch die Flächennutzungsplanung besteht zwar kein verbindliches Baurecht aber im Zuge der Abwägung wurden etwaige Interessen von Beteiligten und Betroffenen bereits abgewogen, so dass neues Baurecht im Einzelfall geschaffen werden könnte.

Mit dem Bebauungsplan Kleinfeld West und den innerörtlichen Entwicklungsinitiativen bspw.

Stärken – Schwächen – Chancen – Risiken

Stärken

- vergleisweise neuer FNP mit umfangreichen Baulandreserven sowohl für Wohnbauzwecke als auch für gewerbliche Nutzungen
- Erhöhung der durchschnittlichen Belegungsdichte pro Wohneinheit in den letzten Jahren

Schwächen

- natürliche Gegebenheiten (Gewässerlauf und Topographie) begrenzen eine kompakte, verdichtete und weniger flächenbeanspruchende Siedlungsentwicklung

Chancen

- umfangreiche Flächenpotenziale im Bestand
- Hofstellen mit Restnutzung in städtebaulich wertvollen Lagen
- Nachverdichtung durch Konversion ehem. industriell genutzter Flächen
- Diversifizierung des Wohnraumangebotes durch Innenentwicklung

Risiken

- Ausweisung neuer Baugebiete vor Aktivierung der Innenentwicklungspotenziale
- Schaffen neuen Baurechts ohne städtebaulichen Zielbindungsvertrag
- Wachstum ohne Infrastrukturplanung
- Versiegelung ortbildprägender Streuobstwiesen aufgrund bestehender Baurechte nach § 34 BauGB

im Bereich der Nikolaibergstraße verfolgt die Marktgemeinde bereits eine Innenentwicklungsstrategie. Die zusätzlichen Innenentwicklungspotenziale insbesondere im Zusammenhang mit der Konversion von Gewerbebetrieben und ehemals landwirtschaftlich genutzter Hofstellen runden die Möglichkeiten ab. Neue Baurechte werden an entsprechende Kriterien gebunden, Grundstücke deutlich flächensparender angelegt und Wohnraumangebote diversifiziert.

Die Entwicklung erscheint damit sinnvoll abgewogen und vorausschauend. Dennoch bestehen angesichts der umfangreichen Flächenreserven und dem hohen Siedlungs- und Presidruck auch Risiken einer ungeplanten Entwicklung, die ggf. Engpässe im Bereich sozialer (Bildung und Betreuung von Jung und Alt) und technischer (Wasserver- und entsorgung, Strom- und Wärmeversorgung) Infrastruktur nach sich ziehen kann.

Teilraum nördl. Marktplatz
Angesichts der zunehmenden Nachfrage nach kleinem, mietbarem, bezahlbarem und altersgerechtem Wohnraum sind auch die innerörtlichen Potenzialflächen insbesondere im Bereich ehemaliger Hofstellen oder anderer gewerblicher Nutzungen sehr interessant. Gewährleisten diese Standorte doch eine hohe Eingebundenheit in das örtliche Gefüge und kurze Wege zu vielen Funktionen.

Insbesondere das Gebiet zwischen der Aufhamer Straße, der Strogenstraße, der Unteren Hauptstraße und dem Stichweg in Verlängerung Am Burggraben (vgl. Karte) besitzt ein hohes bislang wenig ausgeschöpftes innerörtliches Entwicklungspotenzial. Zugleich grenzt dieser Teilraum im Westen an die Staatsstraße und die großflächigen Nahversorgungsbetriebe.

Mit dem Bebauungsplan „Keim-Anger" hat die Marktgemeinde dieser Situation bereits Ende der 1970er Jahre Rechnung getragen. Inzwischen haben sich jedoch zahlreiche Rahmenbedingungen verändert (u.a. Aufgabe produzierender, lärm- und geruchsemmitierender Nutzungen, neue, stark lärmmindernde Baustoffe).

Der Teilraum besitzt ortsbildprägende Streuobstwiesen ebenso wie stark versiegelte und zum Teil untergenutzte Flurstücke. Mit seiner räumlichen Nähe zum Marktplatz und der Ortsmitte besitzt der Teilraum hohes Potenzial für eine Wohnraumentwicklung, insbesondere für die zuvor angesprochenen kleineren und bezahlbaren (Miet-) Wohneinheiten. Die derzeitige bauplanungsrechtliche Situation (MI Bebauungsplan „Keim-Anger" mit umgebenden Flächen des unbeplanten Innenbereichs i.V.m. einer Mischnutzung) lässt eine sinnvolle Entwicklung dieses Potenzials nicht zu.

Wir möchten der Gemeinde Wartenberg die Überplanung dieses Teilraums zunächst durch eine Rahmenplanung als Vorbereitung einer Bauleitplanung empfehlen. Eine Rahmenplanung i.S.d. städtebaulichen Entwurfs gem. Merkblatt 51 der Baden-Württembergischen Architektenkammer kann für diesen Teilraum die Fragen

einer gesunden Nutzungsmischung, einer Nutzungsintensivierung, einer Ordnung der jeweiligen Erschließungen sowie die Verwirklichung einer dreifachen Innenentwicklung (bauliche Verdichtung, Sicherung der Freiraumqualitäten, klimafreundliche Mobilität) beantworten.

Entwicklungsfläche an der Thenner Straße
Das Flurstück Nr. 453/1 ist im FNP bereits als Bauerwartungsland gekennzeichnet. Die Fläche ist auch aus städtebaulicher Sicht für eine Entwicklung den Außenbereichen gegenüber zu bevorzugen. Aktuell besteht für die Fläche kein Baurecht. Sie ist bauplanungsrechtlich nach der Maßgabe des § 35 BauGB zu beurteilen.

Eine Entwicklung in diesem Teilraum (vgl. Bereich 4 - Bauliche Ergänzung an der Thenner Straße in der VU, S. 46) sollte sich an den öffentlichen Bedürfnissen nach Wohnraum (städtebauliche Ziele der Marktgemeinde) orientieren und nicht die langjährige Siedlungstätigkeit fortführen. In Anlehnung an die dreifache Innenentwicklung empfehlen wir der Marktgemeinde für diese städtebaulich geeignete Flächen ein eigenes Wohnraumkonzept zu erarbeiten und städtebauliche Vorgaben für die Entwicklung des Flurstücks aufzustellen.

Hierzu können neben Art und Maß der baulichen Nutzung auch Anzahl, Größe und Finanzierungskonzept der Wohnungen gehören. Das Baurecht sollte schließlich in Verbindung mit einer Konzeptvergabe erfolgen, so dass auch Interessierte von Baugruppen, Genossenschaften o.ä. an der Baurechtsvergabe mitwirken können.

Vorbereitende Gespräche mit den Grundeigentümern, auch der benachbarten untergenutzten Grundstücke, sollten frühzeitig begonnen werden.

Handlungsempfehlungen, Maßnahmen und städtebauliche Ziele

Die Strategien zur verstärkten Innenentwicklung bzw. zur Aktivierung der Innenentwicklungspotenziale gliedern sich unseres Erachtens in 6 übergeordnete Handlungsfelder:

- Analyse & Planung
- Sensibilisierung & Aktivierung
- Anreize für Private
- 3-fache Innenentwicklung
- Finanzierung
- Städtebaurecht

Die Maßnahmenfelder und Maßnahmen zu den einzelnen Handlungsfeldern sind in dem "Instrumentenkasten" zur Innenentwicklung einzeln dargestellt und erläutert.
Eine erfolgreiche Innenentwicklung setzt Aktivitäten in allen 6 Handlungsfeldern voraus.

Im Folgenden sollen einige Handlungsfelder und Strategien näher erläutert werden. Die Grundlagenermittlung im Punkt Analyse und Planung konnte zuvor bereits ausgeführt werden.

Sensibilisierung und Aktivierung

Die beteiligten Entscheidungsträger (Eigentümer und Politik) müssen für das Thema der Innenentwicklung sensibilisiert werden. Über eine Aufbereitung der Fakten und Zusammenhänge muss ein grundlegendes Verständnis für die Thematik der Innenentwicklung erzielt werden. In vielen Kommunen erfordert das Thema Innenentwicklung ein komplettes Umdenken, welches nicht von heute auf morgen erreicht werden kann, sondern beständige Überzeugungsarbeit erfordert.

Dies gilt ebenso im Zusammenhang mit den privaten Grundstücks- und Immobilieneigentümern sowie den Nachfragern nach Bauland und Wohnraum. Eine breite und regelmäßige Öffentlichkeitsarbeit sollte über die Endlichkeit von Fläche, die Folgen flächenhafter Versiegelung und gleichzeitig die Chancen einer Innenentwicklung informieren.

Mit der pro-aktiven Ansprache von Grundstückseigentümern und Immobilienbesitzern entweder durch persönliche Gespräche oder schriftliche Befragungen kann einerseits auf das Thema aufmerksam gemacht und für das Thema sensibilisiert werden. Andererseits können persönliche Dispositionen abgefragt werden. Unsere Erfahrungen zeigen, dass immer wieder Eigentümer dabei sind, die für das mit der Ansprache entgegengebrachte Hilfsangebot für den Umgang mit dem eignen Besitz dankbar sind. Hierbei handelt es sich sicherlich nicht um die Mehrzahl der Eigentümer. Aber es geht bei diesem Vorgehen auch nicht um ein Großvorhaben sondern darum, mit einzelnen wenigen Projekten zur Innenentwicklung beizutragen und darüber zu berichten, um andere zu Ähnlichem zu motivieren.

Anreize für Private

Es ist eindeutig, dass ohne die Mitwirkungsbereitschaft der Eigentümer eine Aktivierung nicht erfolgen kann.

Bestandteil der Innenentwicklungsstrategie muss aus diesem Grund eine kontinuierliche und verlässliche Förderstruktur für eine Innenentwicklung sein. Darunter fallen insbesondere:

- kommunale Programme im Zusammenwirken mit der Städtebauförderung, u.a. Fassaden- und Geschäftsflächenprogramme, Jung kauft alt etc.
- Unterstützung durch die Wohnraumförderung bei der Diversifizierung des Wohnraumangebotes
- besondere steuerliche Abschreibungsmöglichkeiten bei Investitionen für Modernisierung und Instandsetzung von Immobilien in Sanierungsgebieten
- niedrigschwellige Beratungsleistungen, wie u.a. Einschätzung von Sanierungsaufwand und Kosten
- Beratungsleistungen zu weiteren Förderstrukturen, wie KfW, BAFA etc.
- dialogorientierte und kooperative Bauleitplanung
- Unterstützung bei Fragen des Denkmalschutzes
- Ausweitung von Baurechten auf den Innenentwicklungsflächen (Erhöhung von GFZ/ GRZ, Minderung der Abstandsflächen etc.)

Insbesondere eine Erhöhung des Zulässigkeitsrahmens bei bestehenden Baurechten kann Anreize für Investitionen in den Bestand bieten. Oftmals sind bestehende Baurechte Jahrzehnte alt und lassen eine zeitgemäße, wirtschaftliche und den Zielen einer flächensparenden Baulandentwicklung gerecht werdende Entwicklung gar nicht zu. Eine den Zielen der Nachverdichtung und Aktivierung von Innenentwicklungspotenzialen folgende Überplanung bestehenden Baurechts sollte die Kommune jedoch ggf. mit einer Bauverpflichtung in Form eines vormerkungsgesicherten Ankaufsrechtes verbinden. Die Gemeinde sichert sich damit für den Fall der Nichtbebauung binnen einer bestimmten Frist das Recht, das Grundstück vom Eigentümer zu erwerben, um es dann an einen Bauwilligen weitervergeben zu können (Simon, M. 2020, S. 6).

3-fache Innenentwicklung

Im Zusammenhang mit den erhobenen Flächenpotenzialen sind folgende wesentlichen Innenentwicklungen und Nachverdichtungen denkbar:

- Nutzungsintensivierung im Bestand durch Renovierung, Sanierung, Um- und Ausbau
- Nutzungsintensivierung durch Ersatzneubau und Nachverdichtung (Drum, Dran, Drauf)
- Nutzungsintensivierung durch Neubebauung bislang unbebauter Grundstücke

Gleichzeitig müssen die innerörtlichen Freiraumqualitäten mit der Nachverdichtung Schritt halten. Nachverdichtung und Innenentwicklung dürfen nicht zu einer Reduzierung der Lebens- und Wohnumfeldqualitäten führen - im Gegenteil. Die Qualifizierung der innerörtlichen Freiräume ist deshalb ein wichtiger Beitrag zur Wohnumfeldqualität und zur Akzeptanz der Innenentwicklung. Gleichzeitig darf der durch eine Nachverdichtung ggf. zunehmende Verkehr

bspw. aufgrund einer veralteten Stellplatzsatzung nicht der limitierende Faktor sein. Ganz im Gegenteil geht es im Zuge der dreifachen Innenentwicklung gerade darum, klimafreundliche Mobilitätskonzepte in die Planungen einzubeziehen

Finanzierung
Wir erachten es für wichtig, Neuausweisungen von Siedlungsflächen im Außenbereich mit dem Gebot der Innenentwicklung inhaltlich und finanziell zu verknüpfen. Dies stärkt die Bewusstseinsbildung sowohl der Grundstückseigentümer, Investoren und der Öffentlichkeit ganz allgemein, als auch der politischen Mandatsträger und der Verwaltung.
Vorbereitung und Umsetzung der Innenentwicklung setzen den Einsatz finanzieller Mittel der Kommune voraus. Förderstrukturen, wie bspw. die Städtebauförderung, unterstützen die Kommunen dabei wesentlich.

Ergänzend sollte eine mehr oder weniger selbstragende Finanzierungsstruktur aufgebaut werden. Ein Ansatz können kommunale Baulandmodelle sein, die unter anderem den regelmäßigen Ankauf von Grundstücksanteilen durch die Kommune vorsehen, sofern für diese Grundstücke ein Baurecht geschaffen werden soll. Planungsbedingte Wertsteigerungen könnten zu einem gewissen Prozentsatz für Maßnahmen der Innenentwicklung eingesetzt werden (Planungsleistungen, niedrigschwellige Beratungsleistungen, Ankauf von Grundstücken, Erhöhung der Freiraumqualitäten etc.).

Ein gemeindlicher Zwischenerwerb ist zwar unzulässig, wenn ausschließlich fiskalische Interessen verfolgt werden (Gemeinde darf sich Planungshoheit nicht „abkaufen" lassen (OLG München, Urteil vom 19.01.2009 - 17 U 4711/08)). Jedoch können planungsbedingte Wertsteigerungen bei städtebaulich gerechtfertigten Modellen rechtssicher bei der Kommune verbleiben.

Städtebaurecht
Zunächst einmal sollte die Innenentwicklung - genau wie die städtebauliche Sanierung - darauf angelegt sein, diese in **Kooperation** mit den Grundeigentümern umzusetzen.

Der Einsatz restriktiver Instrumente ist aus mehreren Gründen die „Ultima Ratio" der Aktivierung. Politisch bedarf es für den Einsatz restriktiver Instrumente großen Rückhalt. Juristisch müssen die Begründungen für den Einsatz nachvollziehbar, gerechtfertigt und gut abgewogen sein.

Daher sollte vor dem Einsatz restriktiver Instrumente pro-aktiv auf die Eigentümer mit konstruktiven Entwicklungsideen und -vorstellungen sowie Hilfsangeboten zugegangen werden. Erst wenn der konsensuale Ansatz nicht zum Erfolg führt, sollte die Kommune über den Einsatz restriktiver Instrumente nachdenken. Entscheidet sich die Kommune dafür, den zur Verfügung stehenden Rechtsrahmen des BauGB auszunutzen, sollte dies juristisch begleitetet und konsequent erfolgen (bspw. Ladung zu einem förmlichen Erörterungstermin nach §175 BauGB,



Ladung zu einem zweiten Anhörungstermin, Vorbereitung eines Erlasses, Fristsetzungen, Erlass etc.).

Vorkaufsrecht gemäß §§24 und 25 BauGB
Die Kommune tut sich leichter, wichtige städtebauliche Ziele auf Innenbereichsflächen zu verwirklichen (u.a. Schaffung bezahlbaren Wohnraums, Diversifizierung des Wohnraumangebotes), wenn sie selbst Eigentümerin der Fläche ist oder diese im Zuge einer Konzeptvergabe unter Auflagen an Dritte vergibt. Daher sollte ein wesentliches Instrument zur Strategie der Innenentwicklung und Aktivierung von Flächen darin bestehen, etwaige Vorkaufsrechte bei Potenzialflächen zu prüfen. Neben dem allgemeinen Vorkaufsrecht nach §24 BauGB erfasst das Satzungsvorkaufsrecht nach §25 BauGB Fälle, die auf den Baulückenschluss abzielen.

Da die Hürden für die Anwendung des allgemeinen Vorkaufsrechtes in Sanierungsgebieten nach § 24 BauGB vor allem dann hoch sind (Nachweis des Wohles der Allgemeinheit), wenn in den bisherigen Untersuchungen keine expliziten Zieldefinitionen für ausgewählte Grundstücke erarbeitet wurden, empfiehlt es sich, ggf. zusätzlich für ausgewählte und in Frage kommende Grundstücke ein Satzungsvorkaufsrecht nach § 25 BauGB herzuleiten.

Städtebauliche Gebote gemäß §§175 ff. BauGB insbesondere Baugebot nach §176 BauGB, Modernisierungs- und Instandsetzungsgebot nach §177 BauGB und das im §176 enthaltene Anpassungsgebot gemäß Abs. 1 Nr. 2.
Letzteres kann in §34 Gebieten eingesetzt werden, insbesondere um eine geringfügige Bebauung dem Zulässigkeitsrahmen des §34 BauGB anzupassen.

Rücknahme von Baurechten bzw. Aufheben von Bebauungsplänen zur Vermeidung von Flächenhortungen
Bei bestehenden, aber über viele Jahre nicht ausgenutzten Baurechten nach § 30 BauGB ist zu prüfen, ob mit Fristsetzung und Androhung des Baurechtsentzuges eine Aktivierung stattfinden kann. Auch hier gilt es selbstverständlich zunächst den Kontakt zu den Eigentümern zu suchen und im konsensualen Verfahren eine Realisierungsperspektive unter Fristsetzung herbeizuführen. Gelingt dies nicht und sind etwaige Entschädigungsansprüche auszuschließen, kann - sofern städtebaulich sinnvoll - eine Rücknahme des Baurechtes bzw. ein Aufhebungsverfahren nach §1 Absatz 8 BauGB in Betracht gezogen werden.

In Teilräumen, in denen die Nachfrage nach Wohnraum bzw. Baugrund größer ist als das Angebot, führt eine reine Innenentwicklung in der Regel zu einer Verknappung des Angebots und damit tendenziell auch zu steigenden Bodenpreisen. Die Kommunen bewegen sich hier im Spannungsfeld zwischen einer städtebaulich sinnvollen Innenentwicklung und dem Erfordernis, bezahlbaren Wohnraum zu schaffen.

Die hier dargestellten Möglichkeiten sollen das grundsätzlich zur Verfügung stehende städtebaurechtliche Instrumentarium skizzieren. Im Einzelfall bedarf die Umsetzung einer sorgfältigen Prüfung und juristischen Begleitung.

Anwendung des Städtebaurechts ex ante
Die Ausführungen verdeutlichen, wie aufwändig Innenentwicklung im Bestand ist. Bei der Neuausweisung von Baurechten sollten deshalb etwaige Versäumnisse der Vergangenheit nicht wiederholt werden. Zukünftig sollten neue Baurechte nur noch in Verbindung mit einer zeitlichen Bauverpflichtung und einem vormerkungsgesicherten Rück- bzw. Ankaufsrecht für die Kommune geschaffen werden.

Städtebauliche Ziele

Folgende städtebauliche Ziele sollten im Rahmen der Ortsentwicklung sowie als Bestandteil der städtebaulichen Sanierungsmaßnahme aus Sicht der **Innenentwicklung** verfolgt werden:

- Aktivierung un- und untergenutzer Flächenpotenziale im Bestand
- behutsame (Nach-)Verdichtung unter Wahrung ortsbildtypischer Bauweisen
- standortbezogene Abwägung für eine Erhöhung des Zulässigkeitsrahmens bei Nachverdichtungsvorhaben sofern städtebaulich sinnvoll und architektonisch vertretbar (Einzelfallbetrachtung)
- Sicherung ortsbildprägender Streuobstwiesen im Sinne einer doppelten Innenentwicklung durch Bauleitplanung
- Vorbereitung von Nachverdichtungsmaßnahmen durch informelle Planungsinstrumente wie Rahmenpläne, Feinuntersuchungen, Machbarkeitsstudien und Testentwürfe
- Wahrung der dreifachen Innenentwicklung
- Vermeidung zusätzlicher Flächenversiegelungen in bauplanungsrechtlichen Außenbereichen
- Bindung neuer Baurechte an städtebauliche Ziele
- Erhalt und Entwicklung vielfältiger Wohnraumangebote für alle Bevölkerungsschichten (vgl. VU, S: 32)
- Langfristiger Erhalt und Weiterentwicklung der ortstypischen Bebauung und der räumlich stark prägenden öffentlichen Räume (vgl. VU, S: 32)

Instrumentenkasten Innenentwicklung

	HANDLUNGSFELDER	MASSNAHMEN
ANALYSE & PLANUNG	Erfassung und Analyse	Erhebung der Innenentwicklungspotenziale Monitoring und Evaluation
	Planung und Konzept	Städtebauliche Bewertung der erfassten Potenziale
		Rahmenpläne und Feinuntersuchungen
		Wohnraum- und Gewerbeflächenkonzepte
		Baulandmodelle
		§176a BauGB Städtebauliches Entwicklungskonzept zur Stärkung der Innenentwicklung
SENSIBILISIERUNG & AKTIVIERUNG	Grundeigentümer und Bauwillige	Schriftliche Befragung
		Persönliche Ansprache
	Politikberatung	Aufbereitung der Fakten und Grundsatzdiskussionen
		Grundsatzbeschluss zur Innenentwicklung
	Öffentlichkeitsarbeit	Vermarktung der Innenentwicklungspotenziale
		Informations- und Beteiligungsveranstaltungen
		Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
3-FACHE INNENENTWICKLUNG	bauliche Verdichtung	Nutzungsintensivierung im Bestand durch Renovierung, Sanierung, Um- und Ausbau
		Nutzungsintensivierung durch Ersatzneubau und Nachverdichtung (Drum, Dran, Drauf)
		Nutzungsintensivierung durch Neubebauung bislang unbebauter oder untergenutzter Grundstücke
		Nutzungsintensivierung durch Nutzungsänderung und Brachflächenrecycling sowie städtebauliche Neuordnungen
	Freiraumqualitäten	Aufwertung bestehender Grünflächen und Schaffung neuer Grünflächen
	klimafreundliche Mobilität	Umsetzung innovativer Mobilitätskonzepte, u.a. bei größeren Bauvorhaben
ANREIZE FÜR PRIVATE	Beratung	niedrigschwellige Beratungsangebote für Grundeigentümer und Bauwillige
		Erstellen und Versand einer Förderfibel für Grund-und Immobilieneigentümer
	Förderung	Auflage kommunaler Förderprogramme zur Innenentwicklung
		Bayerisches Wohnungsbauprogramm und Bayerisches Modernisierungsprogramm
		Förderung und steuerliche Anreize im Rahmen eines Sanierungsverfahrens
	Baurecht	Erhöhung des Zulässigkeitsrahmens (bspw. durch Änderung oder Aufstellung eines Bebauungsplanes)
		Erschließung
FINANZIERUNG	Förderprogramme	Förderung im Rahmen der Förderinitiative Innen statt Außen
		Wohnraumförderung im Rahmen des KommWFP
		Planungszuschüsse für modellhafte städtebauliche Planungen und Forschungen
	kommunale Finanzierungsprogramme	Verwendung planungsbedingter Wertsteigerungen für Maßnahmen der Innenentwicklung im Rahmen eines Baulandmodells
		Revolvierender Immobilienfonds
	kommunale Entwicklungsgesellschaften	Gründung einer kommunalen Entwicklungsgesellschaft
STÄDTEBAURECHT (RESTRIKTIV)	Ausübung Vorkaufsrecht	§24 BauGB Allgemeines Vorkaufsrecht
		§25 BauGB Besonderes Vorkaufsrecht
		§27a BauGB Ausübung Vorkaufsrecht zugunsten Dritter
	Regelungen bei bestehenden Baurechten	Städtebauliche Gebote §§175ff. BauGB
		Rücknahme von Darstellungen im FNP
		Rücknahme und Anpassung von Baurechten, Aufhebung von Bebauungsplänen gemäß §1 Absatz 8 BauGB
	Regelungen vor Schaffung von Baurecht	Anwendung des Festsetzungskataloges nach §9 BauGB
		Bauverpflichtung in Verbindung mit vormerkungsgesichertem Wiederkaufsrecht durch die Kommune / städtebaulicher Zielbindungsvertrag

ERLÄUTERUNGEN UND ANMERKUNGEN
gemäß Systematik FMD 4.0 *Geographisches Informationssystem GIS*
Spielregeln der Baulandentwicklung in Kooperation mit privaten Vorhabenträgern, bspw. Zwischenerwerbsmodelle etc.
bspw. nach den Vorgaben der FMD 4.0
meist nur Symbolwirkung, da Grundsatz der Innenentwicklung in §1 Absatz 5 Satz 3 BauGB sowie §1a Absatz 2 Satz 1 BauGB ohnehin als Abwägungsbelang verankert ist
Kommunale oder übergeordnete Immobilienplattformen
Modernisierungs- und Instandsetzungsvereinbarungen, §§7h und 10f EStG
Aufstellung Bebauungsplan nach §30 BauGB
Einbeziehungssatzung nach §34 Absatz 4 BauGB bei entsprechender Eignung der Fläche
Bebauungsplan nach §9 Absatz 2d BauGB (Bebauungsplan zur Wohnraumversorgung)
Schaffen von Baurecht durch Herstellen der Erschließung (bspw. von Hinterliegergrundstücken)
insbesondere in einem förmlich festgelegten Sanierungsgebiet und gemäß §24 Absatz 1 Satz 1 Nr. 6 BauGB
durch Vorkaufssatzung
§175 BauGB Erörterungstermin, §176 BauGB Baugebot, §176 Absatz 2 BauGB Anpassungsgebot bzw. Baulückenschluss in §34-Gebieten, §177 BauGB Modernisierungs- und Instandsetzungsgebot
Rücknahme von Darstellungen bei fehlender städtebaulicher Eignung oder fehlender Realisierungsabsicht der Eigentümer
Rücknahme von Baurechten bei fehlender städtebaulicher Eignung oder fehlender Realisierungsabsicht der Eigentümer
nur wenn der Grundeigentümer das Grundstück zuvor von der Kommune erworben hat bzw. bei der Überplanung von Grundstücken (Überplanung erfolgt erst nach vertraglich vereinbarter Zielbindung)

Fachbeitrag Barrierefreiheit

Anlass und Einführung

Die Ortsmitte der Marktgemeinde Wartenberg mit Marktplatz und seinen angrenzenden Bereichen stellt einen zentralen Handlungsbereich der städtebaulichen Erneuerung im Zuge der Ortskernsanierung dar. Für eine nachhaltige, zukunftsfähige und für alle nutzbare Ortsmitte sollen bestehende Barrieren sukzessive abgebaut bzw. verringert werden. Hierzu wurde im Rahmen des Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes (ISEK) als fachliche Ergänzung eine Untersuchung der Barrierefreiheit im Ortszentrum beauftragt.

Die Bewältigung des Alltags sollte für alle Menschen gleichermaßen selbstverständlich möglich sein. Barrieren gleich welcher Art hindern und behindern uns täglich. Viele können diese Hindernisse überwinden und nehmen sie oft gar nicht bewusst wahr. Für ca. 40 % der Bevölkerung in Deutschland ist Barrierefreiheit jedoch notwendig und für 10 % ist sie sogar unentbehrlich.
Eine barrierefrei gestaltete Umwelt gewährleistet für alle dauerhaft eine sichere, unabhängige und komfortable Nutzbarkeit.

Für die Verkehrssicherheit aller Beteiligten ist es wichtig, dass die Bedürfnisse aller Menschen beachtet werden. Innerhalb einer Kommune sollte zudem eine durchgängige Gestaltung zur besseren Orientierung aller Verkehrsteilnehmer angestrebt werden.

Die barrierefreie Erreichbarkeit öffentlicher und öffentlich zugänglicher Gebäude mit Besucher und Benutzerverkehr, die barrierefreie Zugänglichkeit des öffentlichen Personennahverkehrs und ausreichend barrierefreie Parkmöglichkeiten gewährleisten die gesetzlich verankerte Erreichbarkeit und gesellschaftliche Teilhabe für alle.

Eine barrierefreie bzw. barrierereduzierte Umgebung stellt ein wesentliches Qualitätsmerkmal des öffentlichen Raumes dar. Einzelhandel, Gastronomie, Tourismus- und Gewerbebetriebe können ihre Attraktivität durch eine barrierefreie Zugänglichkeit deutlich erhöhen und so nachhaltig Ihre Funktion erhalten. Durch eine klare und eindeutige Gestaltung und Markierung nach dem Zwei-Sinne-Prinzip (nach diesem Prinzip müssen mindestens zwei der drei Sinne "Hören, Sehen und Tasten" angesprochen werden) finden sich auch nicht ortskundige Besucher besser zurecht. Im vorhandenen öffentlichen Raum und in bestehenden Gebäuden ist eine umfassende und alle Aspekte berücksichtigende Barrierefreiheit oft nur mit Einschränkungen zu realisieren. Kompromisse und kreative Alternativlösungen sind notwendig, um eine möglichst gleichberechtigte Nutzung zu gewährleisten. Schwierige Eigentumsverhältnisse, technische, räumliche und finanzielle Beschränkungen, aber auch gestalterische Zielsetzungen und Vorgaben sind nur einige der Aspekte, die im Rahmen eines nachhaltigen Konzepts zur Barrierefreiheit neben den rein technischen Anforderungen abgewogen und beachtet werden müssen.

Die Marktgemeinde Wartenberg hat mit den bereits in Umsetzung befindlichen Umbaumaßnahmen der Strogenstraße einen ersten wichtiger

Schritt zum Abbau von Barrieren insbesondere auch für den ÖPNV unternommen. Hier gilt es, die bereits begonnenen Maßnahmen und Gestaltungsvorgaben in ein Gesamtkonzept für den Kernbereich der Gemeinde einzubinden.

Mit dem Konzept zur Barrierefreiheit werden für den Ortskern Handlungsbedarfe aufgezeigt, aus denen Maßnahmen abgeleitet werden. Aufgrund der aktuell angespannten finanziellen Situation der Marktgemeinde wird ein Stufenkonzept vorgeschlagen. Dabei werden als erster Schritt einfache Maßnahmen für eine Entschärfung vorhandener Gefahrenstellen entwickelt. Für spätere Aufwertungen und umfassende Umgestaltungen werden Vorgaben erarbeitet, die als systematische Handlungsempfehlung für künftige bauliche Veränderungen dienen können.

Beteiligung

Das Konzept wurde in intensiver Abstimmung mit der Verwaltung, dem Gemeinderat, Bürgern, Betroffenen und weiteren Planungsbeteiligten des ISEK-Prozesses sowie der Regierung von Oberbayern erarbeitet. Hierzu fanden mehrere Termine mit unterschiedlichen Beteiligten statt:

02.11.2022	Auftaktgespäch mit Vertretern der Gemeinde und der Verwaltung
30.11.2022	Rundgang mit Vertretern des Gemeinderats, Seniorenbeauftragten und Vertretern des Seniorenheims.
13.02.2023	Abstimmung mit Gemeindevertretern, Stadt- und Verkehrsplanern
31.03.2023	Rundgang mit interessierten Bürgern und Vertretern der Gemeinde
19.06.2023	Vorstellung im Planungs- und Bauausschuss

Zudem konnten während der mehrtägigen Bestandsaufnahme mehrere spontane Gespräche mit Bürgern geführt werden, deren Inhalte in die Bearbeitung eingeflossen sind.

Ein durch Herrn Schneider erarbeitete umfassende Bestandsaufnahme aus Sicht eines Rollstuhlfahrers ist ebenfalls in das Konzept eingegangen (vgl. Anhang).

Eine größere Bürgerveranstaltung war für den 13. Mai geplant, wurde aber aufgrund finanzieller Erwägungen der Marktgemeinde nicht durchgeführt bzw. vorerst verschoben.



Rundgang mit interessierten Bürgern und Vertretern der Gemeinde am 31.03.2023

Ausgangslage der Gemeinde Wartenberg

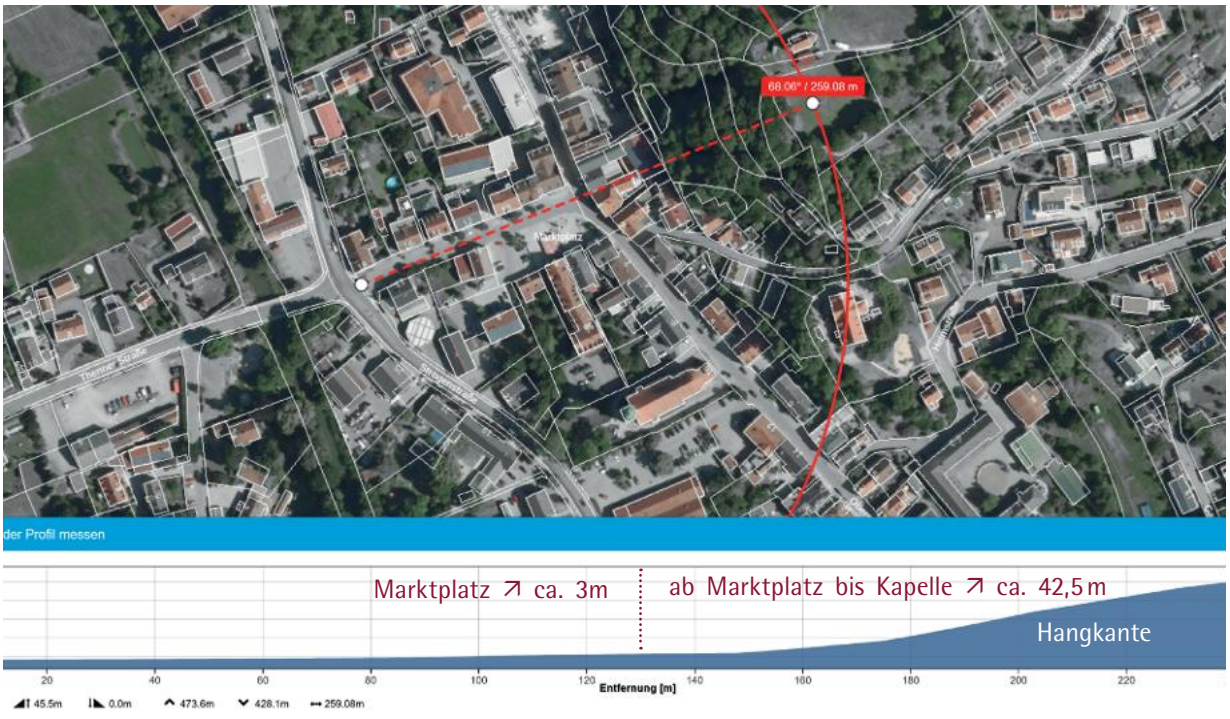
Der Kernbereich von Wartenberg weist unterschiedliche Herausforderungen in Bezug auf die örtlichen Geländeverhältnisse, die vorhandene Bebauung, die verwendeten Oberflächenmaterialien, sowie die bestehende Dominanz des motorisierten Individualverkehrs auf.

Geländeverhältnisse | Für Menschen im Rollstuhl oder mit Gehbehinderung ist der topographische Höhenunterschied problematisch. Insbesondere höher gelegene Zielpunkte im stark ansteigenden östlichen Bereich, wie bspw. die Burgkapelle St. Nikolaus, in der gelegentlich Veranstaltungen stattfinden, sowie das beliebte Bergcafé oder der Bürgersaal in der alten Schule sind für sie nicht ohne weitere organisatorische Maßnahmen zu erreichen.

Von Westen nach Osten steigt das Gelände insgesamt ca. 45 m an. Der Hauptanstieg erfolgt dabei an der Hangkante im Osten. Der Marktplatz hat insgesamt eine Höhendifferenz von ca. 3 m.

Westlich der Hangkante weisen die in Ost-West-Richtung verlaufenden Wegeverbindungen z.T. ein starkes Gefälle auf. Die maximal zulässige barrierefreie Steigung wird hier nur in den unteren Bereichen erreicht. Daher sind alternative Nord-Süd-Verbindungen von besonderer Bedeutung.

Marktplatz: Höhenprofil im Bereich des Marktplatzes bis zur Kapelle (Quelle BayernAtlas)



Vorhandene Bebauung - Engstellen | Die im Untersuchungsgebiet vorhandene Bebauung ist insbesondere in den an den Marktplatz angrenzenden Bereichen der Unteren und Oberen Hauptstraße durch ortstypische bauliche Engstellen geprägt. Hier kann eine barrierefreie Gehwegbreite nach DIN 18040-3 nicht erreicht werden. Kompromisslösungen sind notwendig.

Straßenbild | Das heutige Ortsbild weist ein klassisches Straßenprofil mit einer Trennung nach Funktionen auf. Gehweg und Straße sind durch Borde getrennt. Durch zahlreiche Einfahrten mit Niederbord und Bereichen mit bereits zu Niederbord umgebauten Begrenzungen kommt es teilweise zu starken Niveau-Schwankungen mit z.T. starken Gefällestrecken und Quergefällen. Die vorhandenen Niederborde sind durch Ihre Gestaltung z.T. schlecht überrollbar.

Beläge | Die Gehweggestaltung ist geprägt durch die Verwendung unterschiedlicher, z.T. nicht gut berollbarer Materialen. Laut Auskunft der Gemeinde soll das für die Umbaumaßnahmen in der Strogenstraße verwendete Betonpflaster sukzessive auch in anderen Bereichen eingesetzt werden.

Leitsystem | Die vorhandenen Gebäudekanten, die als Leitelemente zur Orientierung dienen könnten, sind z.T. durch vorspringende Bauteile, Geschäftsauslagen und weitere (auch temporäre) Hindernisse gestört. Ein klar definiertes durchgängiges Leitsystem fehlt.

Marktplatz: unterschiedliche Materialien, schwer berollbares Kopfsteinpflaster und Querung mit Mängeln



Motorisierter Individualverkehr | Im Untersuchungsgebiet dominiert der fahrende und ruhende Autoverkehr. Die Querung der vorhandenen Straßen stellt auch aufgrund der fehlenden Geschwindigkeitsbegrenzungen allgemein eine Gefährdung der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer dar. Insgesamt sind im Untersuchungsgebiet (ohne Strogenstraße) nur drei Querungsstellen vorhanden, die alle Mängel in der barrierefreien Gestaltung aufweisen:

» Marktplatz (ungesichert, mit Einschränkungen in der Ausbildung)
» Zebrastreifen Badstraße (mit Einschränkungen in der Ausbildung und Erreichbarkeit)
» Querung mit Mittelinsel Badstraße

Durch den bereits seit 2023 laufenden Umbau der Strogenstraße werden drei neue, durch Ampelanlagen gesicherte Querungsstellen an wichtigen Knotenpunkten der Ost-West-Verbindungsachsen geschaffen:

» zwei Querungen westlich des Marktplatzes
» eine Querung im Bereich der Kirche

Eine weitere Querung der Strogenstraße ist nördlich des Untersuchungsgebietes vorgesehen.

An der kritischen und gefährlichen Kreuzung Strogenstraße/Badstraße/Erdinger Straße (Sonnenhof) kann lt. Angaben des staatlichen Bauamts keine Querung vorgesehen werden.

Sicherheitsaspekte | Erhebliche Sicherheitsdefizite bestehen bei den Treppenanlagen im Bereich des Marktplatzes, des Rathauses und im Umfeld der Kirche. Fehlende kontrastierende Kennzeichnungen und Absicherungen erhöhen die Unfallgefahr für Menschen mit Seheinschränkung.
Vorhandene nicht ausreichend gekennzeichnete Einbauten, Geschäftsauslagen, illegale "Kurzzeitparker" im Bereich der Fußwege und z.T. nicht ausreichend gesicherte fußwegquerende Einfahrten und Straßeneinmündungen stellen ebenfalls eine Gefährdung dar.

Der Wechsel zwischen Hoch- und Niederbord führt zu kurzen Strecken mit starkem Gefälle



Eine Verschärfung der Engstellen durch illegales Parken trotz vorhandener Poller macht die Nutzung des Gehwegs streckenweise unmöglich



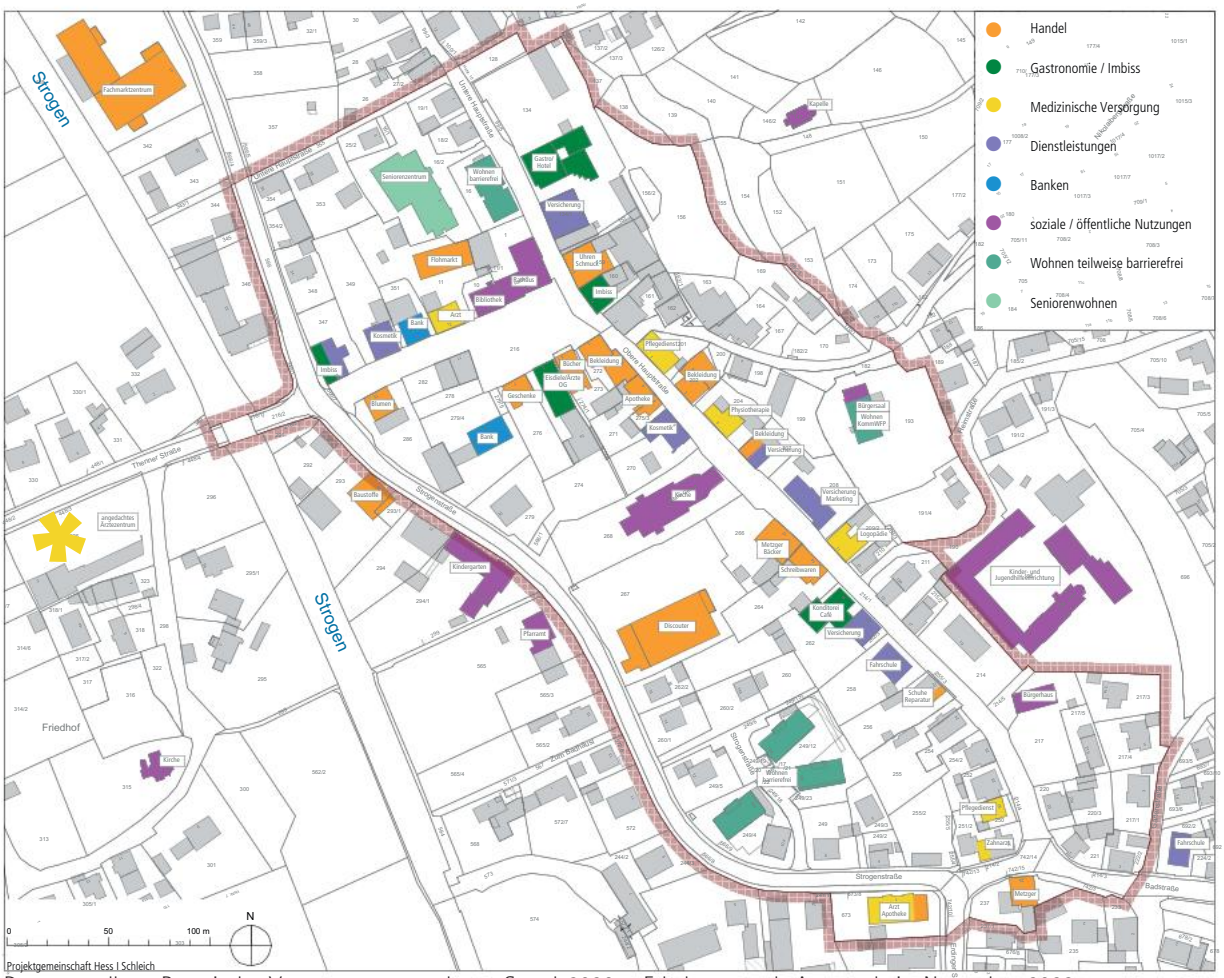
Nicht gekennzeichnete Treppenstufen und Geschäftsauslagen sowie illegales Parken gefährden Menschen mit Seheinschränkungen



Nicht gesicherte Einfahrten und Einmündungen stellen eine Gefährdung dar



Wegeketten



Datengrundlage Bayerische Vermessungsverwaltung Stand 2020 - Erhebung nach Augenschein November 2022

Zur Ermittlung der Wegeketten wurden die im Untersuchungsgebiet vorhandenen Nutzungen genauer betrachtet. Wichtige Ziel- und Ausgangspunkte wurden auch außerhalb des Untersuchungsgebietes markiert, da Wegeketten nicht mit der Untersuchungsgrenze enden.

Wichtige Ziele des täglichen Bedarfs im Untersuchungsgebiet sind vorhandene Handels- und Gestronomieangebote, die z.T. rege genutzt werden. Ein ggf. westlich des Strogen geplantes Ärztezentrum wurde ebenfalls als Zielpunkt kartiert.

Neben den Hauptwegeketten entlang der Straßen bilden in Nord-Süd-Richtung verlaufende Wege wichtige Verbindungen. Die ermittelten Wegeketten wurden im Rahmen der Bestandsaufnahme unter dem Gesichtspunkt der Barrierefreiheit untersucht.

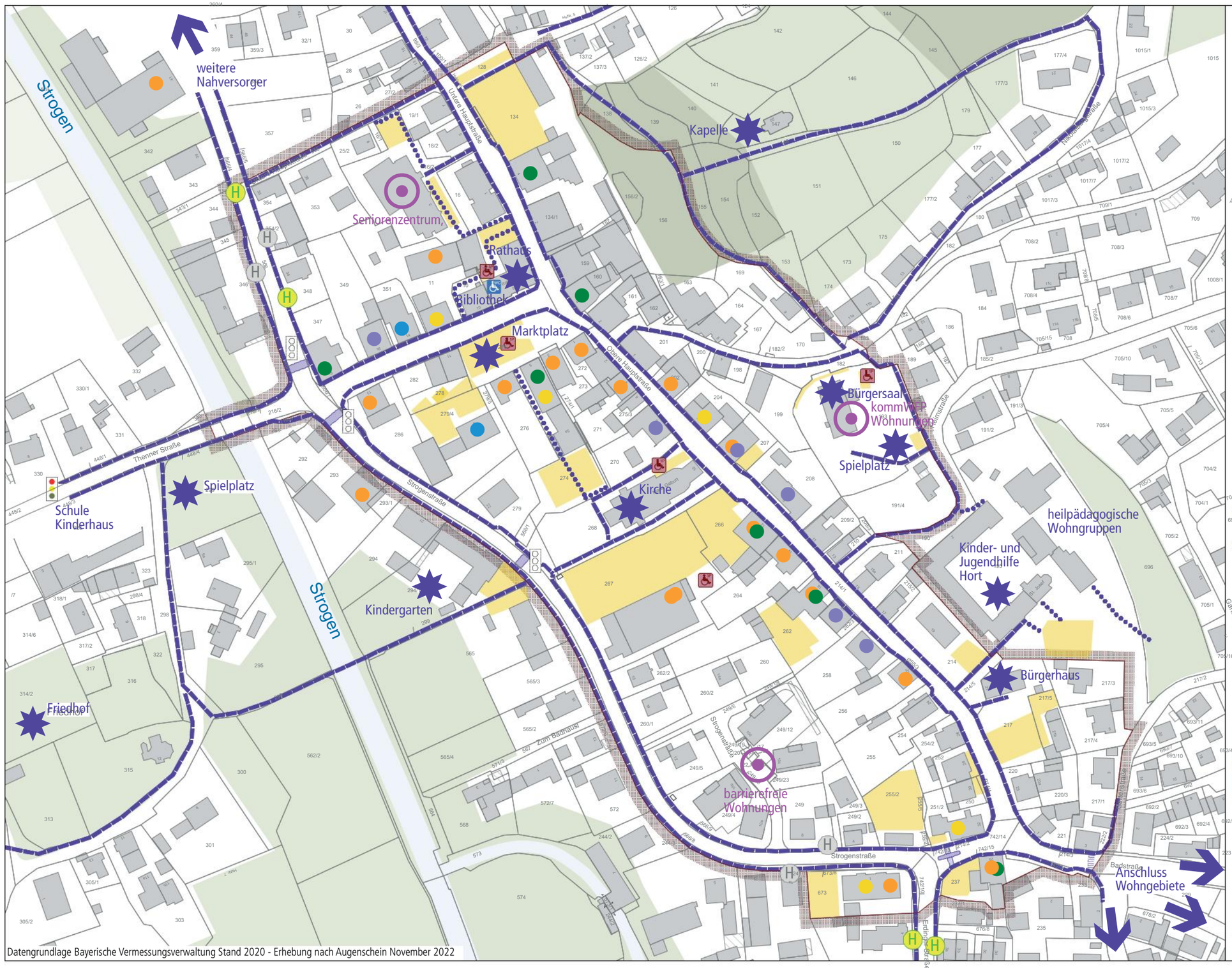


Die Eisdiele am Marktplatz ist ein wichtiger Treffpunkt in der Gemeinde

Gemeinde Wartenberg

Fachbeitrag Barrierefreiheit

Wegeketten Bestand ohne Wertung



Datengrundlage Bayerische Vermessungsverwaltung Stand 2020 - Erhebung nach Augenschein November 2022

Wohnen für Menschen mit Behinderung
barrierefreier Wohnraum

Zielpunkte

weitere Ziele:

- Handel
- Gastronomie / Imbiss
- Medizinische Versorgung
- Dienstleistungen
- Banken
- vorh. Wegeverbindungen
- inoffizielle bzw. private Wegeverbindungen
- Bushaltestelle Bestand
- Bushaltestelle Neu
- Zebrastreifen
- Ampel
- Ampel geplant
- Parkplätze
- Stellplatz barrierefrei
- öff. WC barrierefrei
- Umgriff Untersuchung

N

0 50 100 m

Projektgemeinschaft Hess I Schleich



Gehwegbreiten

DIN 18040-3 fordert unter Punkt 5.1. eine nutzbare Gehwegbreite von 1,80 m plus min. 20 cm Sicherheitsräume zur Bebauung sowie 50 cm zu Fahrbahn (Grundlage Sicherheitsräume Regelwerke der FGSV). 1,80 m sind lt. DIN 18040-3 ausreichend für die Begegnung zweier Rollstuhlfahrer.

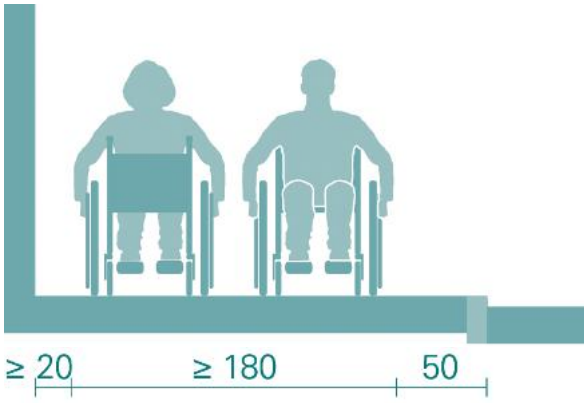
An unvermeidbaren Engstellen ist eine Reduzierung der nutzbaren Gehwegbreite auf 90 cm auf eine Länge von maximal 18 m zulässig.

"Bei baulich bedingten Engstellen, die länger als 18,00 m sind oder keine nutzbare Gehwegbreite von mindestens 90 cm zulassen, kann, in Abstimmung mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde, die Möglichkeit geprüft werden, den Bereich als verkehrsberuhigte Zone, z. B. StVO-Zeichen 325.1, auszuweisen." Vgl. 5.1.2 DIN 18040-3.

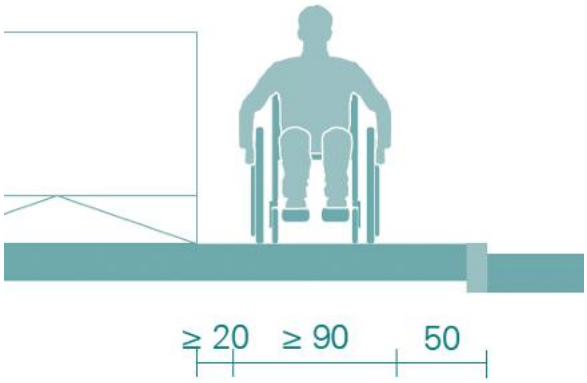
Die "DIN-gerechte" Lösung ist in Wartenberg aufgrund der beengten Bestandssituation ohne größere Umbaumaßnahmen nicht zu erreichen. Die in der Bestandserhebung ermittelten Maße lassen sich in vier Bereiche unterteilen.

Berollbarkeit

Das vorhandene Kopfsteilpflaster, Verwerfungen im Bereich von Baumpflanzungen und Unebenheiten durch Materialwechsel und Einbauten erschweren im gesamten Untersuchungsgebiet die Berollbarkeit mit Hilfsmitteln. In einigen Bereichen sind bereits Gehsteigabsenkungen auf ca. 3 cm vorhanden. Aufgrund der Materialität und Ausführung sind diese aber nur bedingt gut überrollbar.



Begegnungsfall zweier Rollstuhlnutzer mit Sicherheitsabständen zur Straße und zur Bebauung



Abmessungen der nutzbaren Gehwegbreite und der Sicherheitsräume bei baulich bedingter Engstelle.

Quelle: Leitfaden Barrierefreiheit 03 der Bayerischen Architektenkammer



A ca. 180 cm Gehwegbreite mit fehlenden bzw. nur geringen Sicherheitsräumen

» Die Begegnung zweier Rollstuhlfahrer und das Wenden ist bedingt möglich.
» Es sind nur geringe bis gar keine Sicherheitsabstände vorhanden.
» Das Quergefälle ist z.T. noch tolerabel.



B ca. 120 cm Gehwegbreite mit fehlenden bzw. nur geringen Sicherheitsräumen

» Die Geradeausfahrt ist ohne Richtungsänderung möglich.
» Eine Begegnung von Fußgängern oder Rollstuhlfahrern ist nicht möglich.
» Es sollten eine Wendemöglichkeit und Begegnungsfläche nach mind. 18 m vorhanden sein. Hierbei muss die Einsehbarkeit beachtet werden.



C ca. 90 cm baulich bedingte Engstelle annähernd ohne Sicherheitsräume

» Die Geradeausfahrt ist ohne Richtungsänderung für eine begrenzte Länge möglich.
» Eine Begegnung von Fußgängern oder Rollstuhlfahrern ist nicht möglich.
» Es muss nach min. 18 m eine einsehbare Wendemöglichkeit und Begegnungsfläche vorhanden sein.
» An stark befahrenen Straßen kritisch.



D nicht passierbare Engstellen

» Der Wegebereich ist nicht barrierefrei.

Bewertung

Die topographische Lage des Kerngebiets von Wartenberg an der Hangkante stellt für Menschen, die auf rollgebundene Hilfsmittel angewiesen sind, eine Herausforderung dar. Insbesondere die höher gelegenen Zielpunkte wie Bergcafé, Kapelle und Bürgersaal sind ohne organisatorische Maßnahmen nicht zu erreichen.

Der Bereich zwischen Strogenstraße und Unterer und Oberer Hauptstraße fällt in Ost-West-Richtung um ca. 3 m. Dies führt insbesondere im Oberen Drittel zu Gefällestrecken zwischen ca. 12 % (Seniorenheim) und ca. 8 % (Marktplatz). Der Stärkung und Erweiterung der vorhanden "Querverbindungen" wie bspw. im Bereich des Seniorenheims und der Verbindung vom Marktplatz zur Kirche kommt daher als alternative und annähernd autofreie Verbindungen eine wichtige Bedeutung zu.

Die Obere Hauptstraße ist auf der Westseite bis auf einige wenige Engstellen und den Bereich um die Kirche bereits in einigen Abschnitten mit gewissen Einschränkungen gut berollbar. Die Ostseite weist v.a. im Bereich des Marktplatzes und an einigen weiteren Stellen nicht barrierefreie und eingeschränkt barrierefreie Bereiche auf. Die Querung zwischen der West- und Ostseite ist aufgrund des erhöhten Verkehrsaufkommens, fehlender Querungen und der baulich nicht so gut überrollbaren Absenkungen bzw. z.T. auch noch vorhandenen Hochborde kritisch.

Die Untere Hauptstraße weist insbesondere an der nördlichen Grenze des Untersuchungsgebietes (nördlich Einmündung Gassl) durch die hier vorhandenen Engstellen und Hochborde in Bezug auf die Berollbarkeit starke Defizite auf.

Gravierende Problemstellen lassen sich insbesondere im Bereich Seniorenzentrums, Marktplatz, Kirche "Mariä Geburt" und am Kreuzungsbereich Strogen-, Bad- und Erdinger Straße feststellen. Diese werden im Vertiefungsteil genauer betrachtet.



Bis auf einige Verschränkungen gut berollbare Bereiche der Oberen Hauptstraße. Auf der Ostseite fehlen Begegnungs- und Wendemöglichkeiten



Zunahme der Engstellen und Hindernisse im Bereich der Oberen Hauptstraße in Richtung Marktplatz



Hochborde und Engstellen im Bereich der Unteren Hauptstraße (bereits außerhalb des Untersuchungsgebietes). Hier ist nur eine Gehwegseite nutzbar. Eine Querung ist nicht möglich

- Abschnitt nicht barrierefrei – Umbaumaßnahmen nötig
- Abschnitt eingeschränkt barrierefrei – Einzelmaßnahmen nötig, um problematische Kurzstrecken und Gefahrenstellen zu reduzieren
- Überwiegend barrierefreier Abschnitt – teilweise Verbesserungen nötig
- Umbaumaßnahmen in Bau / Planung

Gemeinde Wartenberg

Fachbeitrag Barrierefreiheit

Bestandsaufmnahme Berollbarkeit

- überwiegend barrierefrei
- eingeschränkt barrierefrei
- nicht barrierefrei
- starke Steigung > 8%
- Steigung > 6% - 8%
- Rampe /geneigter Weg bis 6 %
- Treppe / Stufen
- problematische Beläge, Oberflächen
- kurze starke Neigung (z.B. Einfahrten)
- Hinderniss beweglich
- Hindernis fest
- Schwelle > 3 cm
- Quergefälle
- Engstelle kritisch
- Engstelle nicht passierbar
- fehlende Begegnungsfläche < 1.50 m x1.50m
- eingeschränkte Begegnungsfläche <1.80x1.80
- Begegnungsfläche mind. 1.80m x 1.80m
- Gefährdung
- Zufahrt
- barrierefreier Parkplatz (Anzahl) m.E.
- vorhandene Ampelanlage
- geplante barrierefreie Ampelanlage
- geplante barrierefreie Bushaltestelle
- vorhandene Planung Strogenstraße
- Untersuchungsgebiet
- Parkplätze
- öff. WC barrierefrei

0 50 100 m

N

Projektgemeinschaft Hess I Schleich

Datengrundlage Bayerische Vermessungsverwaltung Stand 2020 - Erhebung nach Augenschein November 2022





Der Marktplatz mit seinen verschleifenden Stufenanlagen, fehlenden Zonierungen und Leitelementen stellt für Blinde und visuell eingeschränkte Menschen eine Gefährdung dar



Die vorhandenen Gebäudekanten bieten für Blinde und visuell eingeschränkte Menschen eine gewisse Orientierung. Ungesicherte Einfahrten, Engstellen und nicht ausreichend gekennzeichnete Hindernisse stellen jedoch eine Gefährdung dar

Leitsystem

Die vorhandenen Gebäudekanten, die als Orientierung dienen könnten, sind z.T. durch vorspringende Bauteile, Geschäftsauslagen und weitere auch temporäre Hindernisse gestört. Die Wegeverbindungen zu den höher gelegenen Zielpunkten sind nur schwer auffindbar. Ein klar definiertes durchgängiges Leitsystem fehlt.

Querungen

Im Bereich der Oberen und Unteren Hauptstraße sind keine gekennzeichneten oder gesicherten Querungsstellen vorhanden. Die Querungen in der Badstraße sind für Menschen mit visuellen Einschränkungen nicht ausreichend gesichert. Die Querung im Bereich des Marktplatzes ist für Menschen mit visuellen Einschränkungen nur schwer auffindbar.

Sicherheit

Die zahlreichen Straßeneinmündungen und Zufahrten in der Oberen und Unteren Hauptstraße sind nicht gesichert. Teilweise weist eine Materialwechsel auf die Einfahrten hin. Eine klare und durchgängige Kennzeichnung fehlt.
Alle älteren vorhanden Stufenanlagen sind für Menschen mit visuellen Einschränkungen nicht gesichert. Es fehlen Kennzeichnungen und kontrastreiche Markierungen.

Orientierung

Auf dem Marktplatz ist die Orientierung für Menschen mit visuellen Einschränkungen kritisch. Es gibt keine klare Zonierung von Geschäftsauslagen, Freischankflächen und hindernisfreien Gehwegen. Nebenwege und Abzweigungen sind für Blinde nicht erkennbar.

Auch für Menschen mit kognitiven Einschränkungen ist die fehlende Orientierungsmöglichkeit und die nicht einheitliche Gestaltung und Zonierung kritisch zu bewerten.

Gemeinde Wartenberg

Fachbeitrag Barrierefreiheit

Bestandsaufnahme visuelle und kognitive Einschränkungen

- überwiegend barrierefrei
- eingeschränkt barrierefrei
- nicht barrierefrei
- vorhandene bauliche Leitlinie
- nicht vollständig durchgehende baul. Leitlinie
- unterbrochene baul. Leitlinie
- baul. Leitlinie mit Hindernissen
- Treppe / Stufen Gefährdung
- Treppe / Stufen eingeschränkt barrierefrei
- Treppe / Stufen überwiegend barrierefrei
- Hinderniss beweglich
- Hindernis fest
- Engstelle kritisch
- Gefährdung
- fehlende Orientierung
- fehlende Querung
- mangelhafte Querung
- Zufahrt/ Einfaht
- vorhandene Ampelanlage
- geplante barrierefreie Ampelanlage
- geplante barrierefreie Bushaltestelle
- vorhandene Planung Strogenstraße
- Untersuchungsgebiet

angedachtes Ärztezentrum

Friedhof

Strogen

Strogenstraße

Untere Hauptstraße

Obere Hauptstraße

Thenner Straße

Zum Badhaus

Badstraße

Heimstraße

Erdinger Straße

0 50 100 m

N

Datengrundlage Bayerische Vermessungsverwaltung Stand 2020 - Erhebung nach Augenschein November 2022

Projektgemeinschaft Hess I Schleich

Fokusbereiche und abgestufte Lösungsansätze

Fokusbereiche

Im Rahmen der Untersuchungen haben sich vier Handlungsschwerpunkte herauskristallisiert:

1 Zugang Seniorenzentrum
2 Marktplatz
3 Kirchenumfeld
4 Kreuzung Sonnenhof

Diese werden im Folgenden als **Fokusbereiche** genauer betrachtet und es werden konkrete Maßnahmen zur Behebung der Mängel vorgeschlagen. Aufgrund der aktuell wirtschaftlich schwierigen Lage des Marktes Wartenberg wird ein **abgestuftes Vorgehen** vorgeschlagen.

Ziel ist die Erarbeitung eines Werkzeugkastens für den Markt Wartenberg, der eine stufenweise und flexible Umsetzung ermöglicht.

Stufe 1 Sicherheit

Hier werden Maßnahmen aufgeführt, die für eine sichere Nutzbarkeit erforderlich sind.

Stufe 2 Aufwertung

Ziel der Stufe 2 ist es, eine längerfristige Aufwertung der Mängellage zu erreichen.

Stufe 3 Umgestaltung

Mit einer umfassenden Umgestaltung können nachhaltige Lösungen für die Barrierefreiheit geschaffen werden. Hierzu gehören auch umfassende Neuplanungen, z.B. der Straßenräume, Zugänge und des Marktplatzes.

Für die vorgeschlagenen Maßnahmen wird ein **erster überschlägiger Kostenrahmen** aufgezeigt. Grundlage hierfür sind Flächenansätze, Kostengrößen BKI und Erfahrungswerte anderer Kommunen (vgl. Anhang). Zusätzlich wird ein Risikobudget von 15 % für Unvorhersehbares und 30 % für Planung, Vermessung und Vorbereitung aufgeschlagen. Die Angabe des Kostenrahmens erfolgt aufgerundet auf Tausend Euro (TEUR).

Übergreifende Problemstellungen

Aus der Analyse haben sich für das Untersuchungsgebiet **übergreifende Problemstellungen** ergeben. Es werden allgemeine Zielsetzungen und Maßnahmen zur Behebung der Mängel vorgeschlagen.

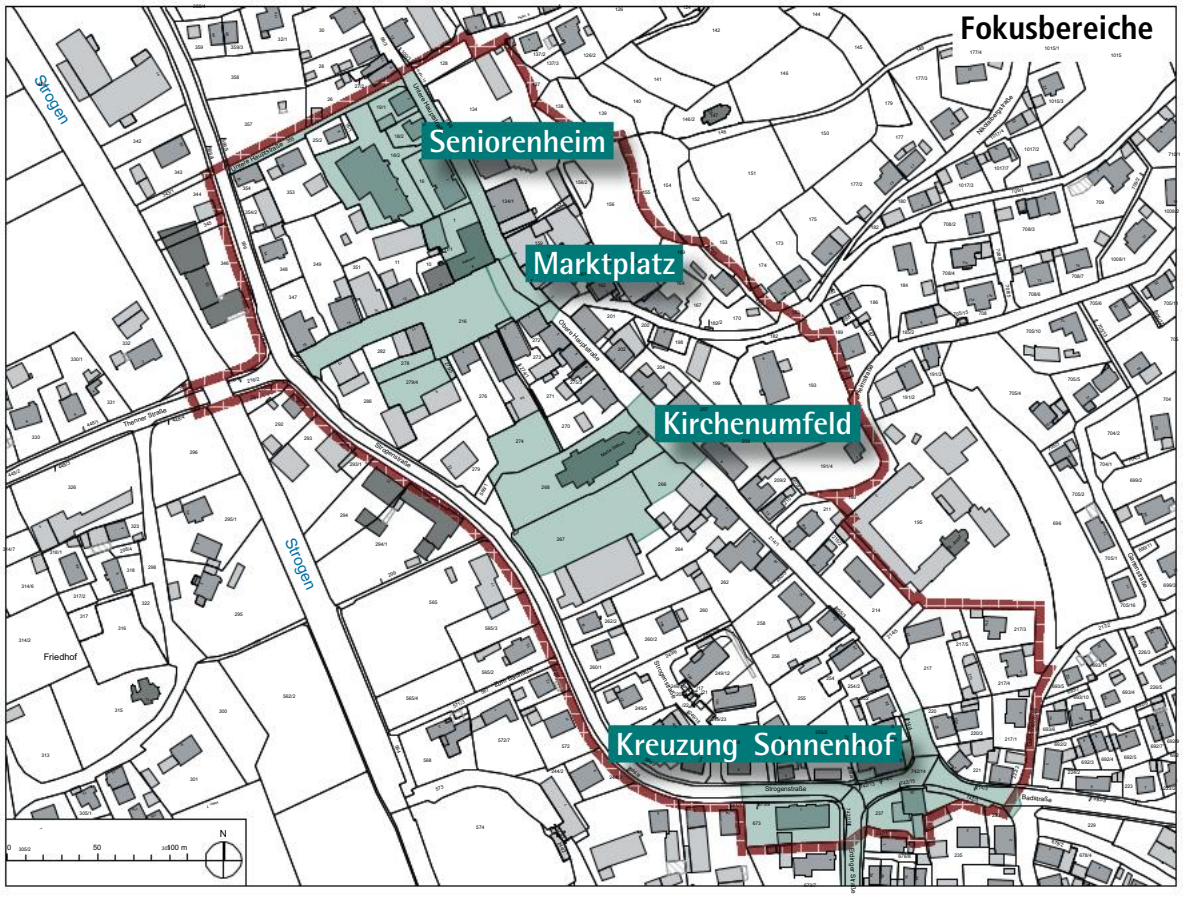
Hierzu gehören folgende Themenbereiche:
1 Reduktion temporärer Hindernisse
2 Verbesserung der Zugänge von öffentlich zugänglichen Nutzungen
3 Allgemeine Verbesserung der Querungsmöglichkeiten und der Sicherheit durch Geschwindigkeitsreduktion

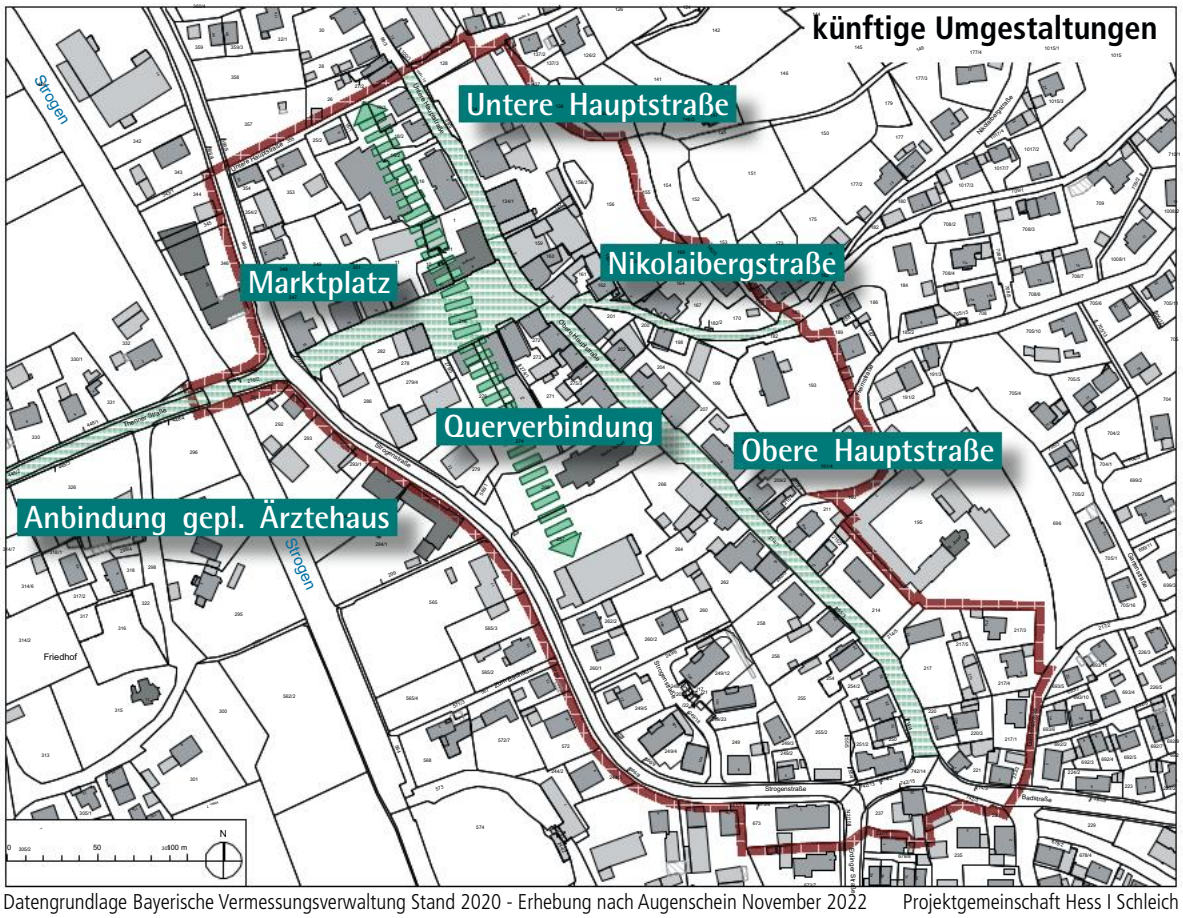
Handlungsschwerpunkte künftiger Umgestaltungen

Perspektivisch wird es weitere Bereiche für umfassende Umgestaltungen geben:

1 Untere Hauptstraße
2 Obere Hauptstraße
3 Gesamtgestaltung Marktplatz
4 Anbindung geplantes Ärztehaus
5 Nikolaibergstraße
6 Querverbindung (Seniorenheim)-Marktplatz-Kirche-Supermarkt

Hierzu wird am Ende des Fachbeitrags ein **allgemeiner Katalog für Standards der Barrierefreiheit** vorgeschlagen, der im Laufe der Planungen für diese Bereiche fortgeschrieben und konkretisiert werden kann. Für die Obere Hauptstraße werden im Anhang mögliche Wegeführungskonzepte gegenübergestellt.





Datengrundlage Bayerische Vermessungsverwaltung Stand 2020 - Erhebung nach Augenschein November 2022 Projektgemeinschaft Hess I Schleich

Fokus 1 Zugang Seniorenzentrum - Mängel



Das Seniorenzentrum Wartenberg liegt zentral unweit des Marktplatzes. Aufgrund der Topographie (Höhendifferenz zur Unteren Hauptstraße lt. BayernAtlas ca. 1,90 m) ist es jedoch nur schwer barrierefrei erreichbar. Der meist genutzte Zugang erfolgt über die PKW-Einfahrt mit einer Steigung von ca. 12 %. Diese ist für Rollstuhlfahrer bzw. rollstuhlschiebende Begleitpersonen nur schwer zu bewältigen. Eine alternative berollbare Route besteht über den im Norden gelegenen Parkplatz. Eine Sicherung zur Fahrbahn hin ist nicht vorhanden. Der weitere Verlauf über das "Gassl" liegt mit 8,3 % noch immer über den barrierefreien 6 %, ist aber trotzdem besser zu bewältigen als die steile Einfahrt. Die alternative Route weist aktuell in Bezug auf Quergefälle, Wenderadien und Sicherheit noch Mängel auf.

Auch die Weiterführung entlang der Unteren Hauptstraße weist eine relativ geringe befahrbare Breite auf. Rollstuhlfahrer weichen derzeit auf die Straße aus, was (verstärkt durch die fehlende Geschwindigkeitsbegrenzung) zu einer Gefährdung führt.



Die PKW-Einfahrt ist der Zugang des Seniorenheims von der Straße aus. Es gibt **keinen separaten Fußweg.** Dies stellt eine Gefährdung dar. Für Fußgänger und für rollstuhlschiebende Begleitpersonen ist die Zufahrt **mit 12 % viel zu steil**



Eine **alternative Wegeverbindung** ist über den im Norden gelegenen Parkplatz möglich. Eine **Sicherung zur Fahrbahn** des Parkplatzes und zu den Stellplätzen **fehlt**. Die Neigung im Parkplatzbereich beträgt 5-6 %



03

Der **Durchgang zum „Gassl" ist sehr schmal** und hat sowohl Quer- als auch Längsgefälle (jeweils ca. 6 %). Für **Richtungswechsel ist nur wenig Fläche vorhanden**



04

Die Steigung im Bereich des Weges ist mit 8,3 % ebenfalls groß, jedoch flacher als die Einfahrt zum Seniorenheim



05

An der Einmündung Weg/„Gassl" auf die Untere Hauptstraße **ist der Abbiegeradius eng sowie der Fußweg sehr schmal**



06

Rollstuhlfahrer fahren deshalb teilweise auf der Fahrbahn



07

Eine weitere alternative Wegeverbindung für Menschen mit visuellen Einschränkungen führt entlang des Gebäudes Untere Hauptstraße 1. Diese ist nicht direkt auffindbar.



08

Die hier vorhandenen Treppe ist bedingt barrierefrei. Ein zweites Geländer fehlt.



09

Verbindung zur Unteren Hauptstraße. Die alternative Wegeverbindung für Menschen mit visuellen Einschränkungen ist nicht direkt auffindbar.



10

Vom Parkplatz des Rathauses gibt es aufgrund der Topographie keine Verbindung Richtung Seniorenheim

Fokus 1 Zugang Seniorenzentrum - Maßnahmen



Die Qualität der zentralen Lage des Seniorenzentrums wird für die Bewohner durch aktuell vorhandene Hindernisse gemindert. Die Mitnutzung des Aufzugs des Gebäudes an der Unteren Hauptstraße 1 wäre sinnvoll. Bisher gibt es hierzu jedoch keine Vereinbarungen. Bei einer Neugestaltung des Rathausgrundstücks könnte über die Unterbringung eines Aufzugs nachgedacht werden (Rückgebäude).

Für eine Verbesserung der Zuwegung sowohl in Richtung Obere Hauptstraße als auch in Richtung Strogenstraße ist eine sichere Aufwertung und Neugestaltung der Querverbindung Richtung "Gassl" notwendig. Für eine umfassende Neugestaltung wäre es sinnvoll, den Weg entlang der westlichen Grundstücksgrenze zu führen und so eine Trennung zu den Parkplätzen zu erreichen. Hier könnte auch eine Rampe bzw. ein geneigter Weg mit einer barrierefreien Steigung Platz finden.

Die Einmündung in die Untere Hauptstraße müsste verbreitert und berollbar gestaltet werden. Eine Verbreiterung des Fußweges im Bereich der Hausnrn. 5 und 7 ist zu empfehlen.

Zudem wäre eine Querung der Unteren Hauptstraße notwendig. Dies könnte ggf. auch mit einer veränderten Wegeführung im Bereich des Marktplatzes (vgl. Fokus 2.1 Nr. 2 V1) kombiniert werden. Sollte diese am Marktplatz nicht ausgeführt werden, wäre eine Querung im Bereich des Gasthauses denkbar.

Durch einen vollumfänglichen Umbau der Unteren Hauptstraße in Verbindung mit einem verkehrsberuhigten Geschäftsbereich kann die Vernetzung mit dem Marktplatz und die barrierefreie Zugänglichkeit der anliegenden Einrichtungen und Geschäfte unter Berücksichtigung von allen, bzw. verschiedensten Nutzergruppen und ihren Fähigkeiten nachhaltig verbessert werden.

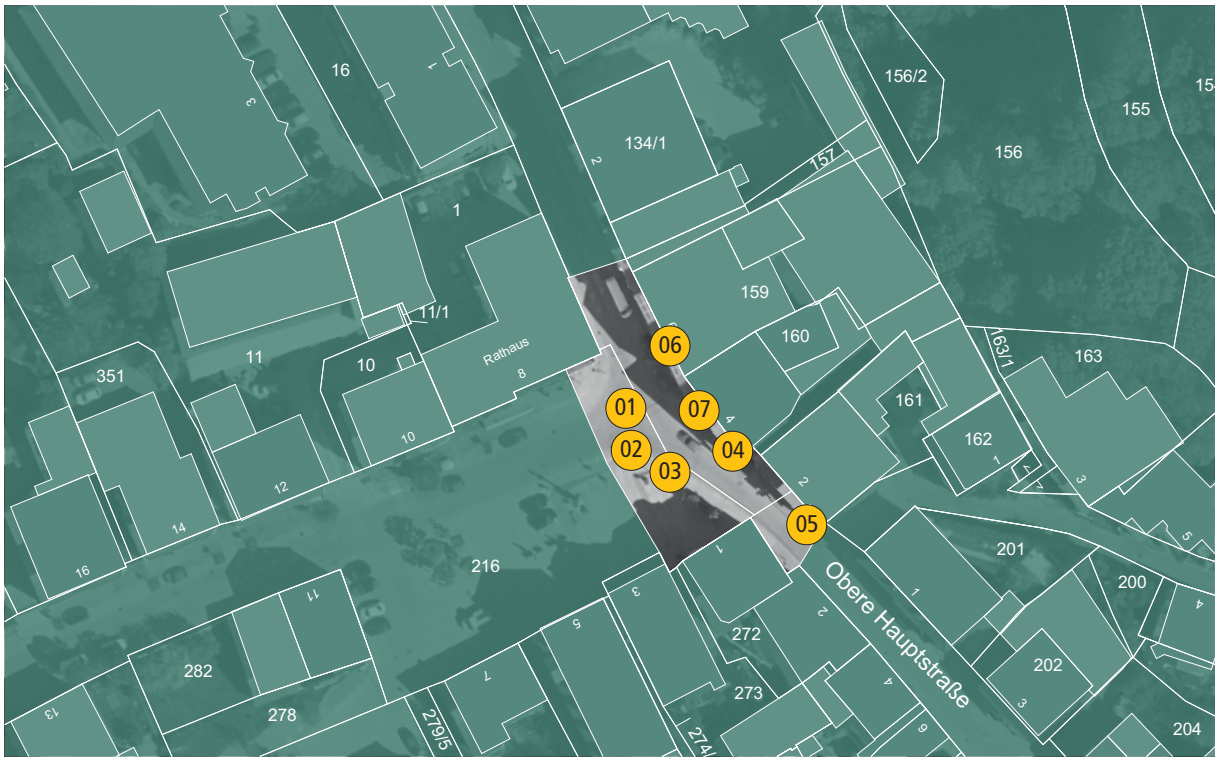
Ggf. kann auch perspektivisch über eine Querverbindung zum Marktplatz im Bereich der Fl.-Nr. 11 nachgedacht werden. Hier ergäbe sich die Möglichkeit einer parallel zur Unteren/Oberen Hauptstraße verlaufenden autofreien Alternativverbindung (vgl. Seite 62, Seniorenheim-Marktplatz-Kirche-Supermarkt).

Maßnahme		1 Sicherheit	2 Aufwertung	3 Umgestaltung	Akteure	grober Kostenrahmen*
Verbesserung der Erreichbarkeit Seniorenheim						
01. Sicherung des aktuellen Fußweges im Bereich der PKW-Zufahrt als einfache Sicherungsmaßnahme (farbige Kennzeichnung, kontrastierende Gestaltung, Beschilderung ggf. Tastbarkeit zusätzlich)	♿ 👁 ? 🫂	X			Gemeinde Eigentümer	5 TEUR
02. Verbesserung des aktuell vorhandenen Fußwegs mit Treppe für Blinde und visuell eingeschränkte Menschen. (Materialität, Kontrastierung, ggf. Bodenindikatoren, 2. Handlauf)	👁 ?	X			Gemeinde Eigentümer	19 TEUR
03. Verbesserung des aktuell vorhandenen alternativen Fußwegs Richtung "Gassl". Einfache kontrastierende Gestaltung. Verbesserung in Bezug auf das Quergefälle. Deutliche Kennzeichnung der alternativen Route	♿ 👁 ?		X		Gemeinde Eigentümer	15 TEUR
04. ALTERNATIV: Neugestaltung der Parkplatzanlage ggf. mit Unterstützung Gemeinde und Städtebauförderung (klären)	♿ 👁 ?			X	Gemeinde StBauF Eigentümer	81 TEUR
05. Sicherungsmaßnahmen im "Gassl". Einfache Markierung und Hinweise	♿	X			Gemeinde	5 TEUR
06. Verbesserung der Einmündung des Fußweges zur Hauptstraße (Wenderadius) Entfernung Sicherungskasten prüfen (nicht enthalten)	♿ 👁		X		Gemeinde	9 TEUR
Verbesserung Wegeketten Richtung Marktplatz						
07. Geschwindigkeitsreduktion auf 20 km/h durch Einführung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs (zunächst nur Beschilderung)	🫂	X			Gemeinde Verkehrspl. Sraßenverkehrsbh.	mit Verkehrspl. klären 2 TEUR (Schilder)
08. Verbreiterung Fußweg entlang der Unteren Hauptstraße im Bereich der Nrn. 5 und 7. (Betonsteinpflaster)	♿		X		Gemeinde StBauF	23 TEUR
09. Schaffung einer Querungsmöglichkeit der Unteren Hauptstraße (ggf. auch weiter Richtung Marktplatz vgl. Fokus 2.1 Nr. 2 V1)	♿ 👁		X		Gemeinde StBauF BayGVFG, FAG	17 TEUR
10. ALTERNATIV: Barrierefreier Ausbau der Unteren Hauptstraße ab Zufahrt "Gassl" bis zum Marktplatz mit berollbaren Querungsmöglichkeiten und Sicherheit für visuell eingeschränkte Personen (Ausführung in Betonsteinpflaster)	♿ 👁 ? 🫂			X	Gemeinde StBauF	330 TEUR
Mögliche künftige Alternativen						
11. Entgeltliche Mitnutzung des vorhandenen Aufzugs für in der Mobilität eingeschr. Personen	♿		X		Gemeinde Eigentümer	zu vereinbaren
12. Integration Aufzug (1 Geschoss) im Falle Neuplanung im Bereich des Rathausgrundstücks				X	Gemeinde StBauF	75 TEUR

* Angaben Kostenrahmen in Tausend Euro

Maßnahmen für Menschen ♿ im Rollstuhl / mit Gehbehinderung 👁 mit visuellen Einschränkungen 👂 mit Höreinschränkungen ? mit fehlende Orientierungsmöglichkeit 🫂 für Alle

Fokus 2A Kreuzungsbereich Marktplatz - Untere/Obere Hauptstraße - Mängel



Datengrundlage Bayerische Vermessungsverwaltung Stand 2020 - Erhebung nach Augenschein November 2022

Projektgemeinschaft Hess I Schleich

Ein durchgängig ausreichend breiter Gehbereich als Voraussetzung für eine barrierefreier Route von Unterer zu Oberer Hauptstraße fehlt derzeit. Im Kreuzungsbereich Untere Hauptstraße/Marktplatz verengt sich vor allem auf der Ostseite der Gehwegbereich zu teilweise sehr schmalen Teilstrecken, z.B. in den Arkaden. Diese Situation wird hier durch parkende Autos noch verschärft, so dass das Passieren fast unmöglich wird.
Auf der Westseite verengt das Rathauseck den Gehbereich.

Genau hier besteht aber Bedarf für eine Querung der Fahrbahn, um die Angebote auf dem Platz zu nutzen, oder um in Richtung Obere Hauptstraße weiterzugehen, da dies auf der anderen/östlichen Straßenseite durch weitere sehr schmale örtliche Engstellen verhindert wird.
Fehlende Bordsteinabsenkungen, schwer befahrbarer Pflasterbelag auf der Fahrbahn, Gefälle in mehrere Richtungen, Unebenheiten und „ungebremster" Kfz-Verkehr erschweren die Querung des Oberen Marktplatzes.





Fehlende sichere Querungsmöglichkeiten:
Kritisch ist z.B. die Querung von der Rathausecke Richtung Obere Hauptstraße/Laden Billmayer



Fehlende Bordsteinabsenkungen, schwer berollbarer Pflasterbelag etc. **erschweren die Querung des Oberen Marktplatzes**



„Möblierung" (Mülleimer, Säule etc.) **schränken die Bewegungsflächen ein**



Gefälle in mehrere Richtungen auch auf Platzseite, unebenes Bord, unebenes Kopfsteinpflaster, Übergang in der Schrägen



mehrere **sehr knappe Engstellen** verhindern einen sicheren barrierefreien Weg zur Oberen Hauptstraße



nicht passierbare Engstelle auf der Ostseite der Oberen Hauptstraße

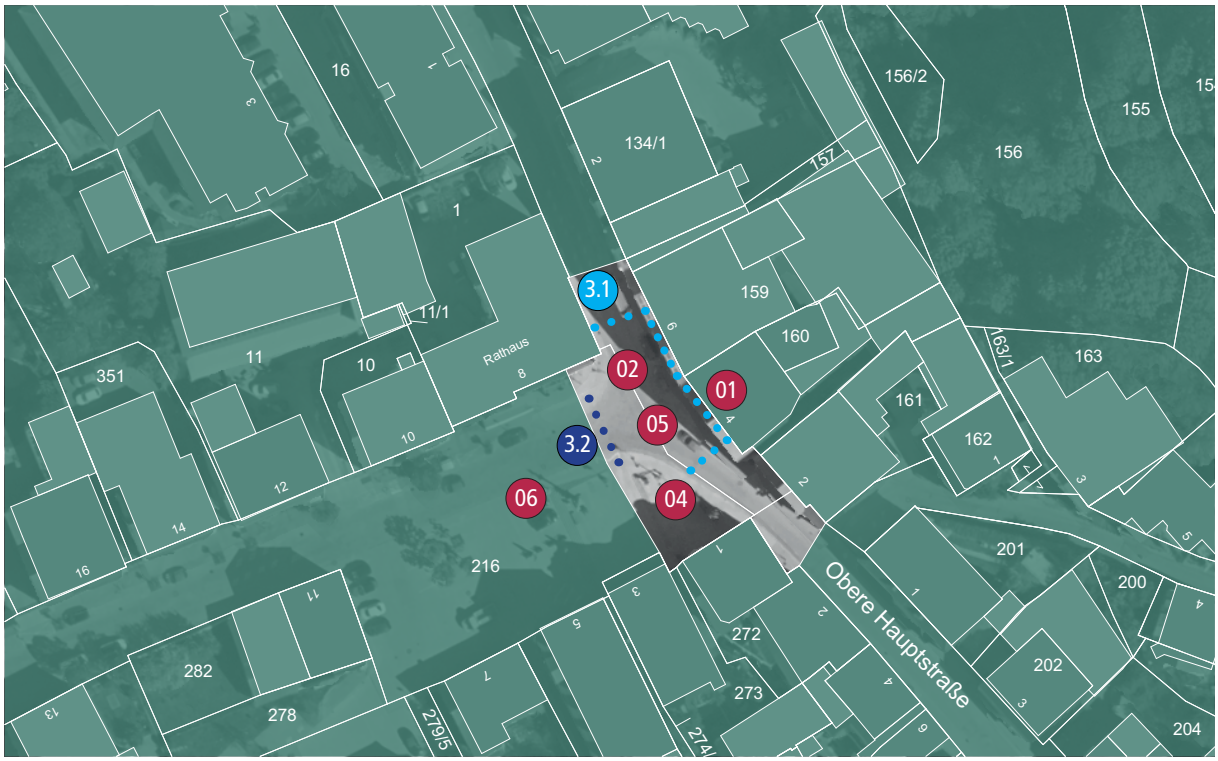


nicht passierbare Engstelle im Bereich der Passage Hausnr. 6



Engstellen im Gehwegbereich, sehr schmale Teilstrecken, Verschärfung durch **Falschparker**

Fokus 2A Kreuzungsbereich Obere und Untere Hauptstraße - Maßnahmen



Datengrundlage Bayerische Vermessungsverwaltung Stand 2020 - Erhebung nach Augenschein November 2022

Projektgemeinschaft Hess I Schleich

Durch eine Geschwindigkeitsreduktion innerhalb eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs (20 km/h), der sich von der Oberen bis in die Untere Hauptstraße und ggf. auch über den gesamten Marktplatz zieht, könnten Querungen mit weniger Gefahr stattfinden (vgl. Seite <?>). .

Weitere verkehrstechnische Maßnahmen wie eine Sperrung der Durchfahrt über den Markplatz oder eine Einbahnregelung könnten noch mehr Sicherheit bieten. Der Ausbau der Querungsmöglichkeiten sollte dann einem Konzept für barrierefreie Wegeverläufe folgen, das in Kooperation mit den Verkehrsplanern entwickelt wird.

Kurzfristig kann die Situation mit folgenden Maßnahmen schon teilweise gesichert werden:
Stellplatzauflösung zur Verbreiterung des Gehwegs am Imbiss (Hausnr. 4), Entfernung der hier vorhandenen Bügel, Entfernung der Elemente an der Ecke zum Marktplatz (falls dies technisch nicht möglich ist, deutliche Sicherheitsmarkierungen), Absenkung der Borde an geeigneten Stellen und Einfügen von entsprechenden Sperrfeldern (Fläche mit Rippenstruktur parallel zum Bord zur Absicherung eines niveaugleichen Übergangs) zur Erhöhung der Sicherheit für blinde Menschen.

Eine weitere Furt mit ebener Oberfläche auf Höhe Rathauseingang als sog. gemeinsame Querung müsste in Bezug auf die Realisierbarkeit erst geprüft werden, da die Lage an die vorhandenen Steigungen eingepasst werden müsste. Hierzu ist ein genaues Aufmaß der vorhanden Höhenlagen notwendig. Verbesserungen der Übergänge für Rollis/Rollatoren, 3cm Kante, mit evtl. gleichzeitig eingebautem Sperrfeld für Blinde sowie eine kontrastierende Gestaltung für Menschen mit Seheinschränkungen sollten dabei beachtet werden.

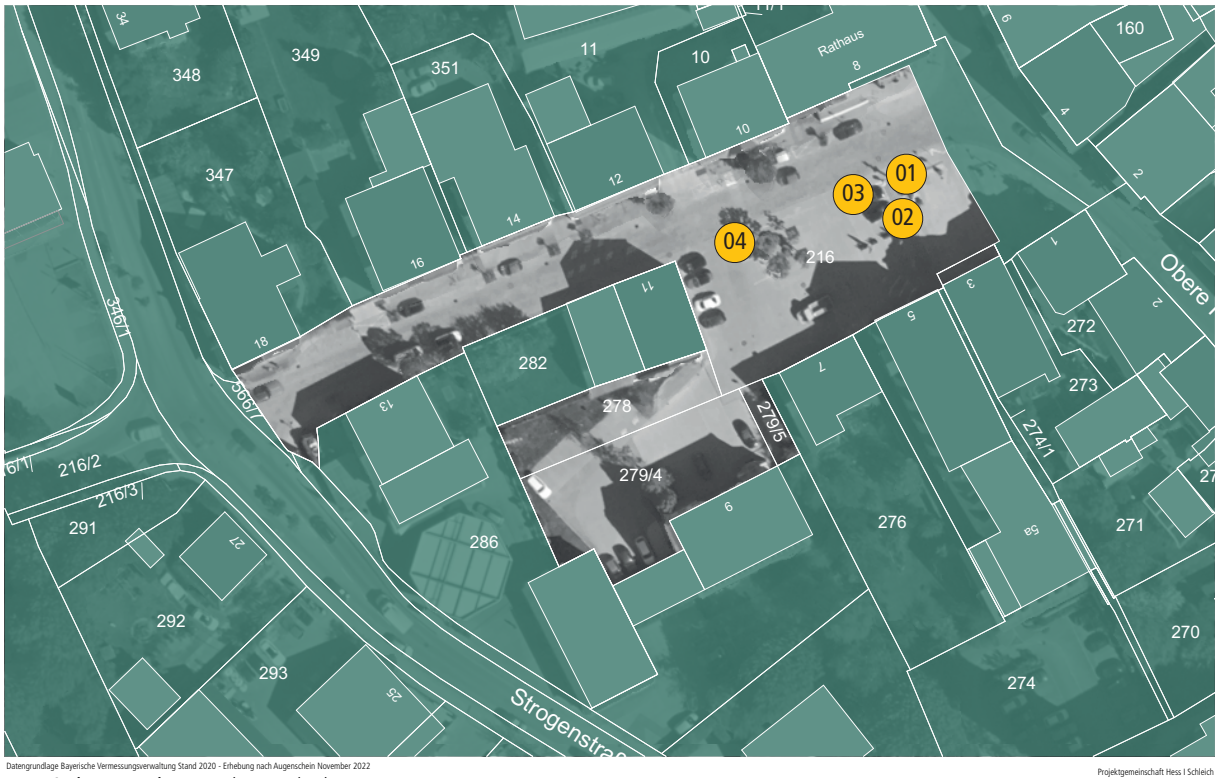
Erst eine umfassendere Gesamtneuplanung des Marktplatzes und der Anschlüsse im Kreuzungsbereich können eine effiziente und durchgängige barrierefreie Zugänglichkeit der anliegenden Einrichtungen und Geschäfte unter Berücksichtigung von allen bzw. verschiedensten Nutzergruppen und ihren Fähigkeiten ermöglichen.

Maßnahme		1 Sicherheit	2 Aufwertung	3 Umgestaltung	Akteure	grober Kostenrahmen*
Verbesserungen im Kreuzungsbereich						
01. Engstelle (Hsnrn. 2, 4 und 6) verbessern: - Parkplätze auflösen - Gehweg neu anlegen - Bügel entfernen	♿ 👁 ? 🚻	X	X		Gemeinde Eigentümer Verkehrspl.	32 TEUR
02. Feinuntersuchung Kreuzungsbereich - mit Verkehrsplaner Konzept für Querungsmöglichkeiten und Wegeführung entwickeln: - Wo ist ein Straßenseitenwechsel notwendig? - Wo ist er verkehrstechnisch möglich?	♿ 👁		X		Gemeinde StBauF	10 TEUR
03. Varianten Querungsmöglichkeiten und Wegeführung im Kreuzungsbereich					Gemeinde, Verkehrspl. Straßenverkehrsbeh. BayGVFG,	
03.1 Wegeführung (hellblau) - Vorraussetzung Verbreiterung Gehweg (vgl. Nr. 01) - zwei neue Querungen notwendig	♿ 👁		X			27 TEUR
03.2 Wegeführung (dunkelblau) - Verbesserung/Neugestaltung des häufig genutzte Querungsbereichs - Übergänge für Rollis/Rollatoren verbessern - Sicherungsmaßnahmen für Blinde (Sperrfeld) ABER - Quergefälle und Lage kritisch - genaue Höhenvermessung notwendig	♿ 🚻		X			21 TEUR
04. Oberer Marktplatz: Entfernen bzw. Verlegen der Elemente/Möblierung zur Verbesserung der Bewegungsflächen und zur Sicherheit für Menschen mit Seheinschränkungen ggf. Markierung der Elemente, falls diese nicht rückgebaut werden können	♿ 👁	X			Gemeinde	zu klären
Allgemeine Maßnahme zur Verbesserung der Querungsmöglichkeiten						
05. Geschwindigkeitsreduktion auf 20 km/h durch Einführung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs in der Unteren und Oberen Hauptstraße in Abstimmung mit der Verkehrsplanung und der zuständigen Straßenverkehrsbehörde (vgl. Seite <?>).	♿ 👁 ? 🚻	X			Gemeinde, Verkehrspl. Straßenverkehrsbeh.	mit Verkehrsplanung klären
06. Sperrung oder Verringerung Durchfahrt Marktplatz Erweiterung verkehrsberuhigter Geschäftsbereich auf Marktplatz	♿ 👁 ? 🚻		X		Gemeinde, Verkehrsplaner Straßenverkehrsbeh.	mit Verkehrsplanung klären

* Angaben Kostenrahmen in Tausend Euro

♿ Maßnahmen für Menschen im Rollstuhl / mit Gehbehinderung 👁 mit visuellen Einschränkungen 👂 mit Höreinschränkungen ? mit fehlende Orientierungsmöglichkeit 🚻 für Alle

Fokus 2B Marktplatz - Mängel



Allgemein | Der Bereich des Marktplatzes mit seinen öffentlichen Nutzungen Rathaus und Bücherei, verschiedenen Ladengeschäften, Bankfiliale, Eiscafé, Arztpraxis ist der Mittelpunkt Wartenbergs, mit einer hohen Dichte an sozialen Begegnungen. Die barrierefreie Nutzbarkeit für alle - Einheimische und Besucher - ist deshalb hier besonders wichtig.

Die Lage am Hang mit einem Höhenunterschied von ca. 3 m prägt den Charakter des Platzes, birgt aber auch große Herausforderungen für die barrierefreie Zugänglichkeit und Nutzung.

Mit den Anschlüssen an Untere und Obere Hauptstraße oberhalb sowie an die Strogenstraße im unteren Teil bildet der Platzbereich eine prominente Verknüpfung der parallellaufenden durchgängigen Straßen. Die Möglichkeiten, den Platz barrierefrei zu queren bzw. zu passieren, sind in beide Richtungen momentan noch sehr eingeschränkt.



Marktplatz: Höhenprofil im Bereich des Marktplatzes - starkes Gefälle im Osten (Quelle BayernAtlas)

Auf dem Platz | Die obere Marktplatzfläche ist zoniert durch Treppenanlagen, die die große Steigung des Platzes auffangen. Die Stufen sind auslaufend, und führen an vielen Stellen zu Stolpergefahr. Seitlich von den terrassierten Flächen führt ein stufenloser Gehweg entlang der Fahrbahn, allerdings mit großem Längs- wie Quergefälle (6-8%). Auch die restliche Platzfläche weist signifikante, wenn auch etwas flachere Steigungen auf. Sie wird hauptsächlich als Parkplatz genutzt, im Sommer ist eine Außengastronomiefläche davon abgetrennt.

Stellplatzflächen mit Kfz-Verkehr sind nur optisch durch weiße Markierungen von den Gehbereichen abgetrennt und daher für blinde Menschen unzureichend erkennbar. Hier ist auch ein Behindertenstellplatz ausgewiesen. Dieser ist jedoch nur über Steigungen/Gefälle zu erreichen (z.B. von oben oder von der Bücherei aus).

Sichere Möglichkeiten, die Fahrbahn zu überqueren fehlen; eine „Furt" aus besser berollbarem Plattenbelag ist jedoch vorhanden. Hier besteht aber die Gefahr des Auf-die-Straße-Rollens durch ungünstiges Gefälle auf der Büchereiseite ("Stop"-Feld). Für blinde und sehbehinderte Menschen ist die Fahrbahnkante schwierig erkennbar - der typische Nebeneffekt von für Rollstuhlfahrer optimierten Übergängen.



Marktplatzfläche mit Stufenanlage, Gehweg mit großem Längs- wie Quergefälle (6-8%)



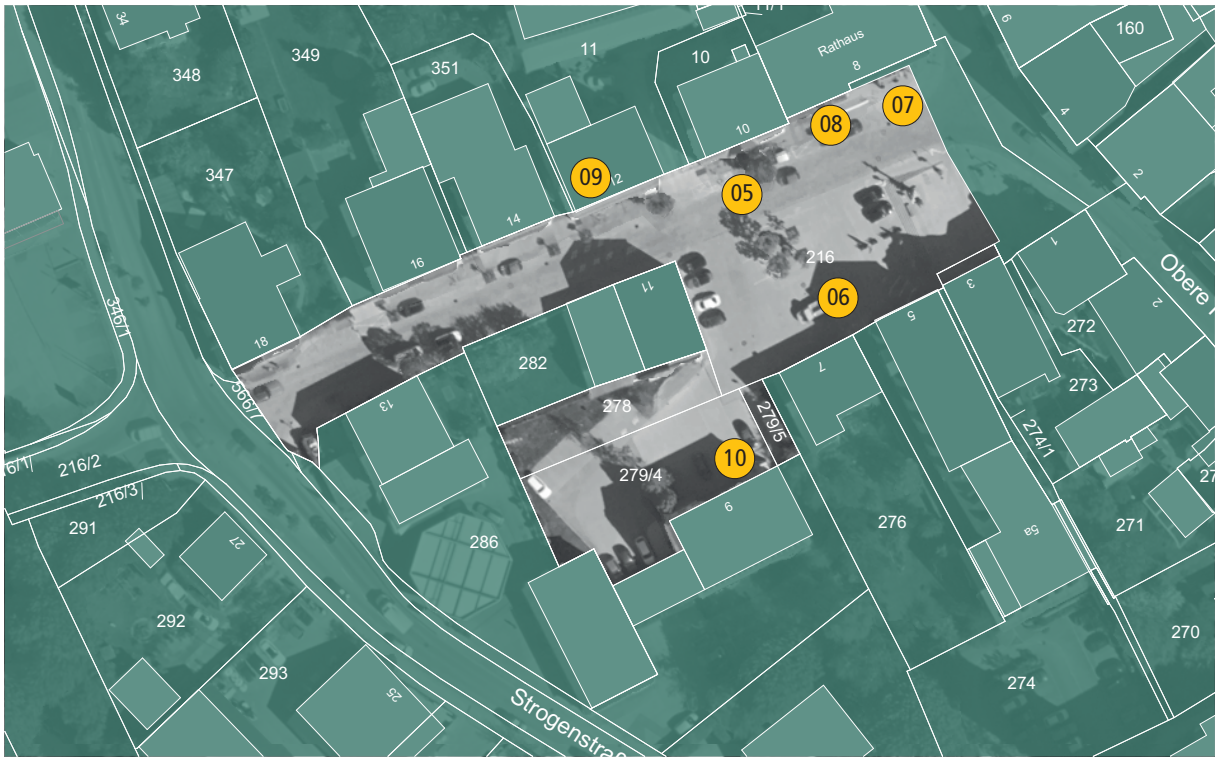
Stolpergefahr durch Stufenanlagen mit verschleppenden Stufen ohne Markierungen und Absicherungen



Barrierefreier Stellplatz auf starkem Gefälle, zum Aussteigen ggf, problematisch



Parkplatz mit Kfz-Verkehr ist nur optisch von den Gehbereichen abgetrennt



Datengrundlage Bayerische Vermessungsverwaltung Stand 2020 - Erhebung nach Augenschein November 2022

Projektgemeinschaft Hess I Schleich

Orientierung | Die Orientierung auf dem Platz ist für blinde und sehbehinderte Menschen derzeit schwierig. Taktil erfassbare Informationen außerhalb von „möblierten" Zonen und visuelle hilfreiche Kontraste gibt es kaum.

Zugänge | Der Zugang zum Rathaus führt über eine Vorzone, deren durch Stufen begrenzte Fläche durch verschiedene Einbauten und Möblierung noch verstellt wird: Fahnenmasten, Briefkasten, Fahrradständer, Blumenkübel etc. Ausreichende Bewegungsflächen für Menschen v.a. mit Hilfsmitteln werden so verhindert.

Beim Bewegen bzw. Rangieren vor dem Eingang bleibt wenig Sicherheitsabstand zur ersten abwärtsführenden Stufe. Die Treppenanlage ist dem Gelände angepasst und schräg angeschnitten. Durch ähnliche Materialien heben sich, v.a. von oben gesehen, die Stufen optisch kaum von der Umgebung ab; das Sturz- und Stolperrisiko ist erhöht.

Das benachbarte zum Rathaus zugehörige Gebäude ist momentan nur durch unübersichtliche abgewinkelte Stufen und einem schmalen Übergang erreichbar.

Die Zugänge zu den Ladengeschäften, den Arztpraxen etc. auf dem Platz sind unterschiedlich, führen aber meistens über Stufen, mit Ausnahme z.B. der Bankfilialen.



„Furt" aus berollbarem Plattenbelag, jedoch mit gefährlichem Gefälle zur Fahrbahn ("Stop"-Feld). Fahrbahnkante für Blinde schwer wahrnehmbar



Für blinde Menschen ist eine Orientierung auf dem Platz nicht möglich. Die Fassade (Südseite) des Platzes ist als Leitlinie derzeit nicht geeignet, da Auslagen und Sitzbereiche des Cafés Hindernisse darstellen



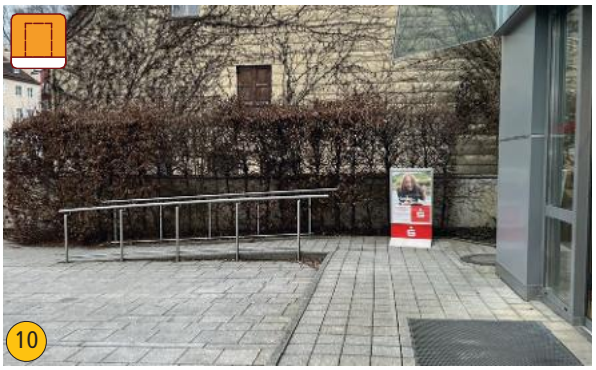
Der Zugang zum Rathaus wird durch Einbauten und Fahnenmasten verstellt; die Stufen heben sich optisch kaum von der Umgebung ab



Stolperrisiko auch durch unübersichtliche Stufen zum benachbarten Rathausgebäude. Situation wird in der Neuplanung (Stand 01.03.2023AB ARCHITEKT.UR) entschärft



Zugang Arztpraxis über mehrere Stufen



Zugang Bank über Rampe. Aufsteller behindert die für den Richtungswechsel notwendige Fläche

Fokus 2B Marktplatz - Maßnahmen



Datengrundlage Bayerische Vermessungsverwaltung Stand 2020 - Erhebung nach Augenschein November 2022

Projektgemeinschaft Hess I Schleich

Kurzfristig muss untersucht werden, wie die Stolper- und Sturzgefahr an verschleppenden Stufen, und optisch unauffälligen Stufen verringert werden kann. Möglichst haltbare Markierungen an den Kanten, evtl. verbesserte Handläufe oder auch Absturzsicherungen durch Geländer sind Möglichkeiten. Für blinde Menschen können auch taktil erfassbare Aufmerksamkeitsfelder bzw. Warnflächen zum Einsatz kommen.

Im Rahmen einer Maßnahme für eine umfassende Neugestaltung des Marktplatzes könnten Defizite gesamtheitlich gelöst werden. Mit einem neuen Konzept für die barrierefreie Begehbarkeit und Nutzbarkeit der Platzfläche können Gefahrenstellen von vorneherein minimiert werden. Außerdem könnten die Orientierung auf dem Platz z.B. für Menschen mit Sinneseinschränkungen mit definierten Wegen einfacher ermöglicht und die barrierefreie Erschließung der verschiedenen Rathausebenen geschickt integriert werden.

Querungen | In Wartenberg wird eine temporäre Sperrung des Marktplatzes z.B. an den Sommerwochenenden schon praktiziert. Durch eine dauerhafte Sperrung der jetzigen Fahrbahn für motorisierten Verkehr können sichere Querungen, neben einer vielfältigen Nutzung der Platzfläche, möglich werden. Orte und Bedingungen für weitere barrierefreie Querungen können unabhängig davon schon durch Planungen geprüft werden.

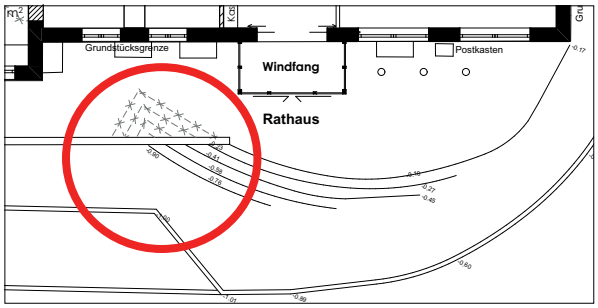
Notwendig erscheint auch die kurzfristige Verbesserungen für die vorhandene „Furt" nahe der Bücherei (Ausgleichen von Unebenheiten, Entschärfen des Gefälles im Stop-Bereich, Einbau eines „Sperrfeldes" für blinde Menschen oder eines Streifens mit bremsenden Eigenschaften zum Schutz von Rollstuhlfahrern etc.). Ebenso ist eine Verlegung des barrierefreien Stellplatzes in den unteren, flacheren Platzbereich ratsam. Dies kann ggf. mit relativ wenig Aufwand umgesetzt werden.

Maßnahme		1 Sicherheit	2 Aufwertung	3 Umgestaltung	Akteure	grober Kostenrahmen*
01. Marktplatzfläche						
» Stolpergefährdung an verschleppenden Stufen durch Markierungen verringern » Markierung oberste und unterste Stufe bei geraden Teppenläufen » Sicherungsmaßnahmen geg. Absturz untersuchen: z.B. Geländer, Handläufe » Warnelemente für Blinde	👁 ? 🚻	X			Gemeinde	abhängig von Planung und Gestaltung **ca. 14 TEUR Warnelement 9 TEUR**
» Markierung einer hindernisfreien Lauffläche am südlichen Rand des Marktplatzes in Abstimmung mit den Gewerbetreibenden » Verbesserung Ausführung als gefräste Bodenindikatoren	👁				Gemeinde Eigentümer Gewerbetreibende	**2 TEUR** **als gefräste Bodenindikatoren 11 TEUR**
02. Behindertenstellplatz						
» Verlegung Behindertenstellplatz in Bereich mit geringerem Gefälle, „alten Standort" prüfen	♿	X			Gemeinde	Markierung durch Bauhof
» Prüfung der Erreichbarkeit Zugang Rathaus vom Behindertenstellplatz aus, ggf. weiteren barrierefreier Stellplatz am Rathaus einrichten	♿	X			Gemeinde	
03. Querung im Bereich der Bibliothek						**5 TEUR**
» Verbesserung der Berollbarkeit, Unebenheiten verbessern, Entfernung Gefälle soweit möglich	♿	X			Gemeinde	
» Prüfen: Streifen mit leichtem Gegengefälle am Übergang zur Fahrbahn (als Bremsung, Schutz vor auf die Straße rollen)	♿	X			Gemeinde	
» Verbesserung für blinde Menschen, Einbau Sperrfeld prüfen	👁	X			Gemeinde	
04. Allgemein Querungen verbessern						
» Weitere Querungsmöglichkeiten unter Berücksichtigung des vorhandenen Gefälles erstellen	♿ 👁 ? 🚻		X		Gemeinde StBauF	**ca. pauschal 17 TEUR**
» Geschwindigkeitsreduktion auf 20 km/h durch Einführung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs auf dem Marktplatz in Abstimmung mit der Verkehrsplanung und der zuständigen Straßenverkehrsbehörde (zunächst nur Beschilderung vgl. Seite <?>).	♿ 👁 ? 🚻		X		Gemeinde, Verkehrspl. Straßenverkehrsbeh.	Abstimmung mit Verkehrsplanung
» Sperrung oder Verringerung Durchfahrt Marktplatz	♿ 👁 ? 🚻		X		Gemeinde, Verkehrspl. Straßenverkehrsbeh.	Abstimmung mit Verkehrsplanung

* Angaben Kostenrahmen in Tausend Euro

Rathauszugang | Eine vorrangige Maßnahme sollte das Entfernen bzw. Verlegen von einengenden Elementen wie Fahnenmasten, Briefkästen, Fahrradständer etc. sein, um die notwendigen Bewegungsflächen für eine barrierefreie Erreichbarkeit zu gewinnen. Auch hier sollte die möglichst barrierefreie Nutzbarkeit der Treppenstufen durch deutlichere Kontraste, evtl. Stufenmarkierungen, evtl. Verbesserung der Handläufe und Oberflächen sichergestellt werden. Im Rahmen des Rathausumbaus könnte die Treppenanlage umgebaut und dabei geometrisch optimiert werden.

Zugänge Läden | Die Inhaber der am Platz liegenden Läden und Gastronomie könnten mit einer Sensibilisierungsmaßnahme zur Anpassung ihrer Geschäftseingängen motiviert werden.
Maßnahmen wie das Ersetzen von Stufen durch Rampen, das visuelle und taktile Erkennbar-Machen des Eingangs oder das Anbringen von Handläufen könnten ggf. auch mit einem Geschäftsflächenprogramm unterstützt werden (vgl. hierzu auch „Weitere Maßnahmen - Verbesserung der Zugänge“ auf Seite <?>).



Im Zuge der anstehenden Umbaumaßnahmen im Rathaus wurde bereits über eine erste Entschärfung der Treppensituation Richtung Nebengebäude nachgedacht.
Ausschnitt aus Planung Büro ARCHITEKT.UR Stand 1.03.2023



Maßnahme		1 Sicherheit	2 Aufwertung	3 Umgestaltung	Akteure	grober Kostenrahmen*
05. Rathauszugang						
» Verlegung der Fahnenmasten und der Fahrradständer		X			Gemeinde	abhängig von Verlegungsmöglichkeit
» Sicherung der Treppenstufen mit Stufenmarkierungen, ggf. Verbesserung durch zusätzliche Handläufe		X			Gemeinde	3 TEUR
» Verbesserung der Oberflächen (ebnen, evtl. schleifen)		X			Gemeinde	5 TEUR
» Neugestaltung des Bereichs der Treppenanlage und der Erschließung des Nachbargebäudes in Zusammenhang mit Rathausmodernisierung			X		Gemeinde ggf. StBauF	bereits geplant siehe Planausschnitt
» Integration einer barrierefreien Toilette i.R. des Rathausumbaus (bereits geplant)		X			Gemeinde	bereits geplant
06. Geschäfte mit Ladenstufen						
» Inhaber sensibilisieren			X		Gemeinde Eigentümer	vgl. Seite <?>
» Höhendifferenzen wenn möglich mit Rampen überwinden » notwendige Stufen markieren; wo sinnvoll Handläufe unterstützend anbringen		X			Gemeinde Eigentümer	Situationsabhängig
» Erkennbarkeit der Eingänge in Einzelfällen verbessern		X			Gemeinde Eigentümer	Situationsabhängig
» Aufstellung eines Fassaden- und Geschäftsflächenprogramms				X	Gemeinde StBauF Eigentümer	vgl. Seite <?>
ALTERNATIV: **Gestalterische Gesamtmaßnahme Marktplatz in Verbindung mit Anschluss Obere/Untere Hauptstraße (ohne Anschluss Strogenstraße - dieser erfolgt bereits im Zuge der laufenden Umbaumaßnahmen u. ohne Parkplatz Sparkasse)** » Beachtung der Bedürfnisse von Nutzern mit verschiedensten Einschränkungen / Fähigkeiten » definierte Wegeverläufe für verschiedene Nutzer » Zonierung für eine sichere u. klare Wegeführung » sichere und barrierefreie Zugänglichkeit der anliegenden Geschäftsflächen und öffentlichen Einrichtungen, Einbeziehung der Geschäftseingänge in Gesamtgestaltungsmaßnahme » Verbindung oben unten im Bereich Rathaus verbessern » Überwindung des Höhenunterschieds mit Rampenflächen ohne angeschnittene Treppen » sinnvolle Integration Behindertenstellplatz				X	Gemeinde Anlieger StBauF Planer WB Verkehrspl. Straßenverkehrsbeh.	2.300 TEUR

* Angaben Kostenrahmen in Tausend Euro

Maßnahmen für Menschen im Rollstuhl / mit Gehbehinderung mit visuellen Einschränkungen mit Höreinschränkungen mit fehlende Orientierungsmöglichkeit für Alle

Fokus 3 Kirchenumfeld und Supermarkt - Mängel



Datengrundlage Bayerische Vermessungsverwaltung Stand 2020 - Erhebung nach Augenschein November 2022

Projektgemeinschaft Hess I Schleich

Das Grundstück der Kirche Mariä Geburt reiht sich mit seiner Ostseite in die Gebäudefassaden an der Oberen Hauptstraße ein.
Das Erdgeschoss der Kirche liegt hier nicht ebenerdig zum umgebenden Grund, sondern drei bis vier Stufen vertieft. Dieser abgetreppte Umgang grenzt den Apsisbereich vom Gehwegbereich ab. Ob dies ggf. aus Gründen des Denkmalschutzes erfolgt ist, müsste geklärt werden.

Durch die Lage dieses "Grabens" schräg zur Straße entsteht eine Engstelle, die durch den angrenzenden Höhenunterschied besonders für Blinde und Menschen mit Sehbehinderung gefährlich werden kann. Die Stufenkanten sind weder taktil rechtzeitig erkennbar noch visuell deutlich markiert.

An einer weiter Stelle verringert ein Baum mit seiner unebenen Einfassung ebenfalls den Gehweg erheblich. An diesen Engstellen wird die notwendige Gehbereichsbreite stark unterschritten. Für ein Ausweichmanöver im Begegnungsfall müsste über einen weiten Abstand gut kommuniziert werden.

Auf der Nordseite der Kirche werden Stellplätze angeboten, u.a. ein Behindertenparkplatz. Sie sind von der Oberen Hauptstraße aus anfahrbar.
Durch die Lage nahe zum seitlichen Eingang mit Rampe ist er von der Straße aus weniger gut auffindbar. Die Kennzeichnung des barrierefreien Stellplatzes wurde vor einiger Zeit entfernt.
Die Oberfläche ist durch die breiten Fugen schlecht begeh- und berollbar, was beim Ein- und Aussteigen hinderlich ist, v.a. bei Benutzung von Hilfsmitteln mit Rollen und Rädern.

Parallel zur Oberen Hauptstraße ist über ein privates Grundstück und die zugehörigen Parkplätze eine nahezu verkehrsfreie Route vom Marktplatz zur Kirche vorhanden. Der Übergang auf das Grundstück der Kirche ist zwar stufenlos, aber nicht barrierefrei ausgeführt, da zu schmal, uneben und mit starkem Quergefälle.
Eine solche Verbindung würde, sofern durchgängig barrierefrei, v.a. Menschen mit Gehbehinderung, Rollstuhl u.Ä. den Weg vom Marktplatz zur Kirche, zur Oberen Hauptstraße und zum Discounter erleichtern.



Ungesicherte, nicht markierte Stufen im Gehwegbereich: nicht nur für Sehbehinderte und Blinde ist dies gefährlich - Sturzgefahr



Die Treppenanlage schränkt die Gehwegbreite stark ein; zusätzlich verringern die vorhandenen Poller gegen Falschparker die Gehwegbreite noch weiter



Starke Einengung des Gehwegs auch durch einen Straßenbaum und die unebene Einfassung



Die Behindertenstellplätze am Discounter sind nach Norm zu schmal markiert



Oberfläche des barrierefreien Stellplatzes ist durch die breiten Fugen schlecht berollbar



Der barrierefreie Stelllatz ist von der Straße her schlecht auffindbar



Alternativer Fußweg vom Marktplatz aus: Durchgang zur Kirche als wichtige Querverbindung nur über privates Grundstück



mangelnde Sicherheit durch Quergefälle und starke Unebenheiten, unzureichende Breite für Rollstühle, fehlender zweiter Handlauf etc.

Fokus 3 Kirchenumfeld und Supermarkt - Maßnahmen



Zur Verbesserung der Situation an der Stufenanlage östlich der Kirche müssen zunächst die Eigentumsverhältnisse und Zuständigkeiten an der straßenseitigen Grenze des Kirchengrundstücks und damit die baulichen Möglichkeiten geklärt werden.

Die vordringlichste Maßnahme ist, die Erkennbarkeit der Absturzgefahr an der Stufenanlage der Kirche im Gehwegbereich zu verbessern. Dies ist visuell z.B. durch Stufen-Vorderkanten-Markierungen aller Stufen zu erreichen. Der Kontrast soll auch bei trübem Wetter und Dämmerlicht gut visuell erkennbar sein. Evtl. sind auch taktile Aufmerksamkeitsfelder oberhalb der Treppenanlage sinnvoll. Um Blinde sicher an der Treppenanlage vorbeizuführen, wäre ein entsprechend platziertes „Leitelement" sinnvoll. Dies könnte eine taktil gut ertastbare Bodenlinie oder auch ein Geländer mit Handlauf sein, welches gleichzeitig als Absturzsicherung dient. Beides muss auf jeden Fall gut auffindbar sein. Warnende, sicher taktil erfassbare Elemente vor diesem Wegabschnitt jeweils in Gehrichtung wie sog. Auffindefelder" über die Breite des Gehwegs (vgl. DIN 32984 „Bodenindikatoren"), sind dazu grundsätzlich geeignet.

Zur langfristigen Verbesserung der Gehbereichsbreiten wäre eine Neugestaltung des gesamten Bereichs notwendig. Hierbei können sich generell ausreichend große Begegnungsflächen mit schmaleren Passagen (vgl. Seite 56) abwechseln. Der Straßenbaum an dieser Stelle schränkt den Gehbereich noch weiter ein. Es sollte geprüft werden, ob eine niveaugleiche und überrollbare Einfassung nachträglich möglich ist, um die nutzbare Breite zu vergrößern. Wenn dies nicht der Fall ist, sollte ggf. über eine Entfernung des Baumes bzw. Ersatzpflanzung nachgedacht werden.

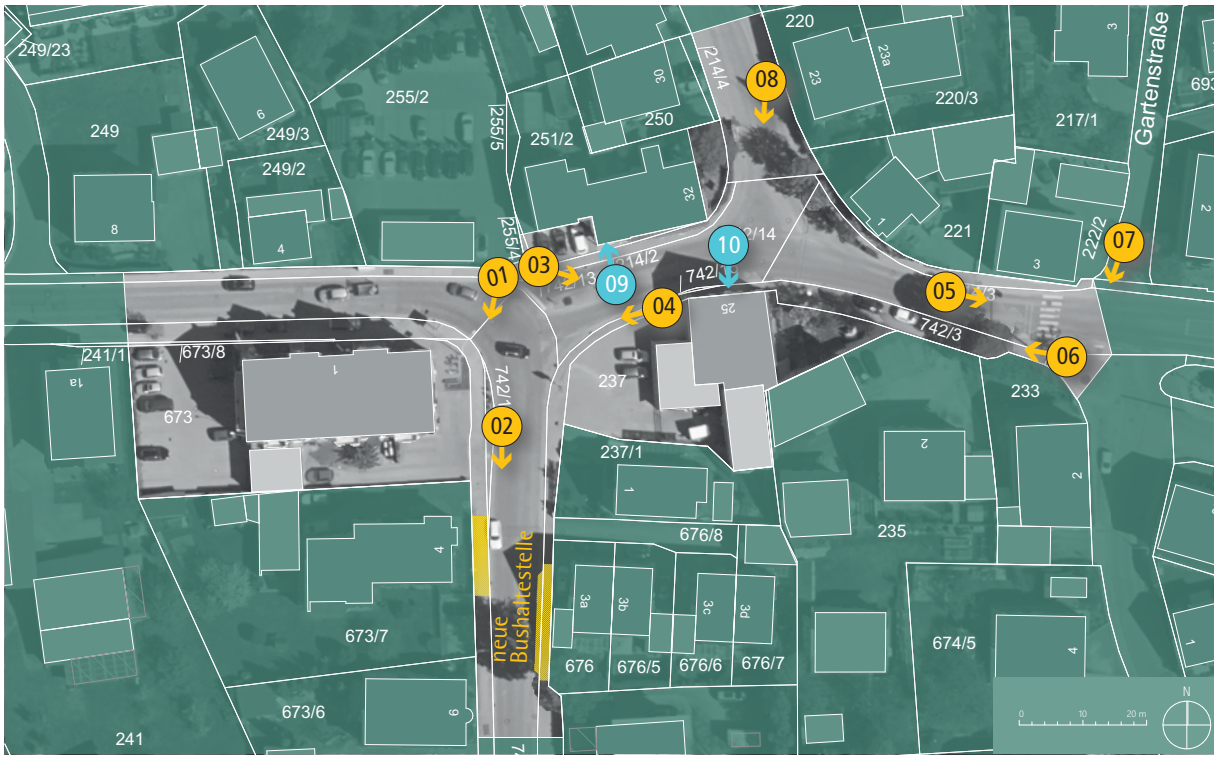
Die wichtige alternative Querverbindung zum Marktplatz führt derzeit über privaten Grund. Eine Sicherung und barrierefreie Neugestaltung wäre für eine verbesserte Anbindung zum Marktplatz als Alternativroute zur Oberen Hauptstraße sinnvoll. Neben notwendigen einfachen Sicherungsmaßnahmen der vorhandenen Rampe wäre auch eine gesamte Neugestaltung mit Verlegung des Fußweges denkbar (vgl. Skizze oben). Zur Vervollständigung der Querverbindung wäre eine Weiterführung und direkte Verbindung zum Supermarkt wünschenswert.

Maßnahme		1 Sicherheit	2 Aufwertung	3 Umgestaltung	Akteure	grober Kostenrahmen*
01. Treppenanlage Kirche Ostseite						
» klären: Eigentumsverhältnisse/Zuständigkeit; ggf. Anforderung durch Denkmalschutz		X			Kirche Gemeinde	Verwaltung
» Markieren der Stufenvorderkanten, Absturzsicherung, Bodenindikatoren/Aufmerksamkeitsfelder für Blinde	♿ 👁 ?	X			Kirche Gemeinde	**27 TEUR**
ALTERNATIVE Neuplanung Stufenanlage/Freiflächen (Sicherungsmaßnahmen, hochwertige GestaltungGewährleistung der benötigten Gehbreite etc.)	♿ 👁			X	Kirche Gemeinde StBauF	Entwurfsabhängig **170 TEUR**
02. Gehweg im Bereich der Kirche						
» Baum: Prüfung ob nachträglich bodengleiche überrollbare Baumscheibe zur Vergrößerung der nutzbaren Gehbreite möglich ist. » alternativ: Baum entfernen/Ersatzpflanzung	♿ 👁	X			Gemeinde	k.A. da zunächst Prüfung notwendig
» Integration Gehweg und Freiflächen Kirche in Neugestaltung Obere Hauptstraße	?			X	Gemeinde StBauF	vgl. Kosten Umbau Obere Hauptstr. ISEK
03. Barrierefreier Stellplatz an der Kirche						
» Entfernung/Verlegung prüfen, ggf. Kennzeichnung erneuern, ggf. Verlegung in Straßennähe Neuanlage berollbares Pflaster für gesamte Stellplatzanlage	♿	X			Kirche als Eigentümer	**Neuanlage Stellplatzanlage 14 TEUR**
04. Fußweg als Querverbindung zum Marktplatz						
» Privater Weg als Querverbindung sichern, Rampe Unebenheiten ausbessern, Quergefälle entschärfen	♿ 👁	X			Eigentümer Gemeinde	**Rampe ausbessern 3 TEUR**
» Kontakt mit privatem Eigentümer des Stellplatzgrundstücks aufnehmen. » Neugestaltung Stellplatzanlage, (vgl. Skizze links) Verlegung und Verbreiterung Fußweg in Zusammenhang mit der gemeindeeigenen Fläche; Überwindung Höhenunterschied durch normgerechte Rampe bzw. geneigten Fußweg	♿ 👁 ?			X	Gemeinde Eigentümer StBauF	292 TEUR
» ggf. neue öffntl. Querverbindung in Verbindung mit baulichen Neustrukturierungsmaßnahmen				X	stBA Gemeinde	k.A. da keine konkreten Aussagen möglich
05. Anbindung Supermarkt						
» Verbesserung der Erreichbarkeit des Supermarktes durch eine direkte Verbindung von der Südseite der Kirche aus, in Verlängerung der o.g. Querverbindung (Umgehung Gefälle auf Parkplatz)	♿		X		Eigentümer Gemeinde	k.A.
06. Barrierefreie Stellplätze (Supermarkt)						
» auf normgerechte Breite korrigieren/markieren		X			Eigentümer	k.A.

* Angaben Kostenrahmen in Tausend Euro

Maßnahmen für Menschen ♿ im Rollstuhl / mit Gehbehinderung 👁 mit visuellen Einschränkungen 👂 mit Höreinschränkungen ? mit fehlende Orientierungsmöglichkeit für Alle

Fokus 4 Kreuzung Sonnenhof - Mängel



Der Kreuzungsbereich Strogen-, Erdinger- und Badstraße ist einer der Hauptgefährdungspunkte innerhalb des Untersuchungsgebietes. Fehlende Querungsmöglichkeiten und Sicherungsmaßnahmen sowie ein erhöhtes Verkehrsaufkommen stellen für alle Verkehrsteilnehmer eine Gefärdung dar. Aufgrund der Zuständigkeit des staatlichen Bauamtes für Staatsstraßen ist eine Verbesserung der aktuellen Situation für die Gemeinde schwierig. Im Rahmen der bereits angelaufenen Umbaumaßnahmen wurde eine neue barrierefreie Bushaltestelle umgesetzt. Diese ist jedoch von der jeweils gegenüberliegenden Seite nicht barrierefrei zu erreichen. Bei den bestehenden Querungen der Badstraße (vgl. Bild 03 und 05) besteht Verbesserungsbedarf. Insbesondere die Erreichbarkeit des Zebrastreifens ist kritisch.

Die Zugänge der im Fokusbereich vorhandenen Nutzungen mit Besucherverkehr Zahnarzt (Bild 09) und Metzgerei (Bild 10) sind nicht barrierefrei. Die Zugänge der im Sonnenhof untergebrachten Nutzungen Apotheke und Arztpraxis sind zwar barrierefrei, aber aufgrund der fehlenden Querungsmöglichkeiten ohne Auto nicht umfassend barrierefrei erreichbar.



keine gesicherte Querung zum Sonnenhof und den Bushaltestellen vorhanden



neue Bushaltestelle nur jeweils von der anliegenden Seite aus barrierefrei erreichbar



Querung reperaturbedürftig: Setzungen, Unebenheiten. Fehlende Kennzeichnung und Sicherung für Menschen mit visuellen Einschränkungen, fehlende Sicherung Ausfahrt Parkplätze



Gehweg Metzgerei Simeth in Richtung neue Bushaltestelle (westseitiger Halt): Unebenheiten und sehr schmal



Erreichbarkeit Zebrastreifen mit Hilfsmitteln schwierig (Gefälle, Engstelle, Unebenheiten, Wenderadien). Keine Sicherung für Menschen mit visuellen Einschränkungen



Weiterfahrt vom Zebrastreifen mit Hilfsmitteln auf Südseite Richtung Westen nicht möglich (Unebenheiten durch Baumwurzeln und Belag, Engstellen bei Metzgerei)



Erreichbarkeit Zebrastreifen insbesondere von Osten kritisch



fehlende sichere Querung im Bereich der Oberen Hauptstraße

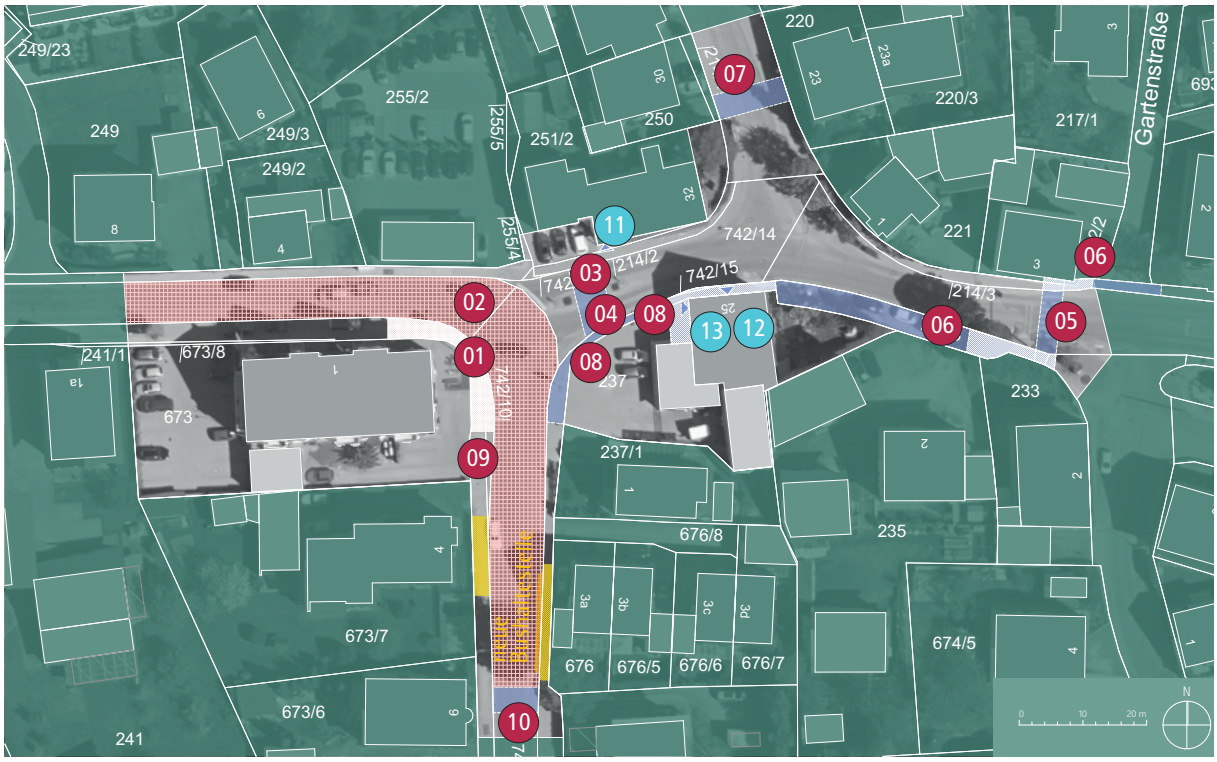


Zugang Zahnarzt nicht barrierefrei



Zugang Metzgerei nicht barrierefrei. Engstelle, fehlende Wenderadien, temporäre Hindernisse

Fokus 4 Kreuzung Sonnenhof - Maßnahmen



Datengrundlage Bayerische Vermessungsverwaltung Stand 2020 - Erhebung nach Augenschein November 2022

Projektgemeinschaft Hess I Schleich

Zur Sicherheit von Personen mit und ohne Einschränkungen sind insbesondere am zentralen Kreuzungsbereich Maßnahmen notwendig. Die Möglichkeit einer Geschwindigkeitsreduktion im Kurvenbereich der Staatsstraße sollte geprüft werden. Durch die neue Bushaltestelle ist ggf. mit mehr querenden Verkehrsteilnehmern zu rechnen.

Allgemein ist in diesem Bereich zur Sicherung und Verbesserung der Wegeketten die Aufwertung und ggf. Neuschaffung von Querungen und die Verbesserung der Gehwegoberflächen und ggf. Breiten anzuraten. Ggf. kann hier im Zusammenhang mit dem Parkplatz der Metzgerei in Zusammenarbeit mit den Eigentümern auch eine umfassende Neugestaltung und Aufwertung angedacht werden.

Die vorhandenen Querungen in der Badstraße sollten gesichert und aufgewertet werden. An der Querung mit Mittelinsel sind Reparaturmaßnahmen zur besseren Berollbarkeit und Aufwertungsmaßnahmen für eine verbesserte Nutzbarkeit durch Blinde und Menschen mit Seheinschränkungen notwendig.

Die Erreichbarkeit und Nutzbarkeit des vorhandenen Zebrastreifens in der Badstraße sollte verbessert werden. Am Zebrastreifen selbst sind v.a. Maßnahmen für Blinde und sehbehinderte Menschen wichtig.

Die Erreichbarkeit der vorhandenen Nutzungen mit Besucherverkehr sollte langfristig gesichert werden. Für eine perspektivische Verbesserung der Zugänge zu bestehenden Geschäftsflächen sollte die Etablierung eines gemeindeeigenen Förderprogramms zur Verbesserung der Zugänglichkeit überdacht werden. Ein Fassaden- und Geschäftsflächenprogramm wäre ggf. im Rahmen der Städtebauförderung förderfähig (vgl. hierzu Seite <?>).



Beispiel für eine Querung mit Mittelinsel

Maßnahme		1 Sicherheit	2 Aufwertung	3 Umgestaltung	Akteure	grober Kostenrahmen*
Kreuzungsbereich						
01. Sicherung des Gehwegs im Kurvenbereich z.B. durch Hochbord, Bepflanzung etc. zur Verhinderung von gefährlichen diagonalen Querungen der Fußgänger		X			StBA Gemeinde	Apassung im Rahmen der Umbaumaßnahme Strogenstraße
02. Verringerung der Durchfahrtsgeschwindigkeit im Kurvenbereich		X			StBA Polizei	k.A. möglich
Querungen Badstraße						
03. Reparatur des bestehenden Übergangs (Unebenheiten, Materialität), Sicherung Ausfahrt		X			Gemeinde	5 TEUR
04. Verbesserung des Übergangs für Menschen mit visuellen Einschränkungen (kontrastierende Gestaltung, Sicherungsmaßnahmen, Markierung, Bodenindikatoren etc.)			X		StBA Gemeinde	6 TEUR
05. Verbesserung des Zebrastreifens für Menschen mit visuellen Einschränkungen (Sicherungsmaßnahmen)		X			StBA Gemeinde	10 TEUR
06. Verbesserung der Erreichbarkeit des Zebrastreifens für Menschen mit Hilfsmitteln Verbesserung der Gehwege, Verbreiterung Gehwegsüdseite Badstraße/ Entfernung Stellplätze				X	Gemeinde StBauF	37 TEUR
Wegeketten						
07. neue Querungshilfe Obere Hauptstraße zur Verbesserung der Wegeketten				X	Gemeinde StBauF BayGVFG, FAG	19 TEUR
08. Verbesserung und Aufwertung Gehweg bei der Metzgerei (Breite, Berollbarkeit, Oberflächen etc.)		X	X		Gemeinde StBauF Eigentümer	24 TEUR
Erreichbarkeit Bushaltestelle						
09. Verbesserung Oberflächen (Kleinpflaster) und Ausgleich Gefällestrecken			X		Gemeinde	4 TEUR
10. Prüfung der Möglichkeit einer neuen Querung der Staatsstraße im Bereich des größeren Querschnittes (Querschnittbreite analog Querung im Bereich der Kirche)				X	StBA Gemeinde Polizei	mit StBA klären
11. Verbesserung der Zugänglichkeit Arztpraxis			X		Eigentümer	k.A.
12. Verbesserung der Zugänglichkeit Metzgerei			X		Eigentümer	k.A.
13. Verlegung des Zugangs zur Metzgerei auf die Westseite				X	Gemeinde StBauF Eigentümer	k.A.

* Angaben Kostenrahmen in Tausend Euro

Maßnahmen für Menschen im Rollstuhl / mit Gehbehinderung mit visuellen Einschränkungen mit Höreinschränkungen mit fehlende Orientierungsmöglichkeit für Alle

Weitere Maßnahmen - Reduktion temporärer Hindernisse

Im gesamten Untersuchungsgebiet finden sich bewegliche Hindernisse wie Fahrradständer, Blumenkübel, Aufsteller etc., welche unnötigerweise die durch die baulichen Verhältnisse bereits eingeschränkten Bewegungsflächen zusätzlich behindern. Geschäftsauslagen und Freischrankflächen ragen ohne Kennzeichnung in wichtige Wegeverbindungen und stellen damit für Blinde und sehbehinderte Menschen eine Gefährdung dar. Eine wesentliche Einschränkung der Gehwegbreiten erfolgt durch illegale Kurzzeitparker. Zur Beschränkung des illegalen Parkens wurden zahlreiche Poller aufgestellt, die neben einer fehlenden eineindeutigen Markierung auch die Gehwegbreiten einschränken.



Fahrradständer behindern den schmalen Durchgang



Geschäftsauslagen verhindern den Durchgang



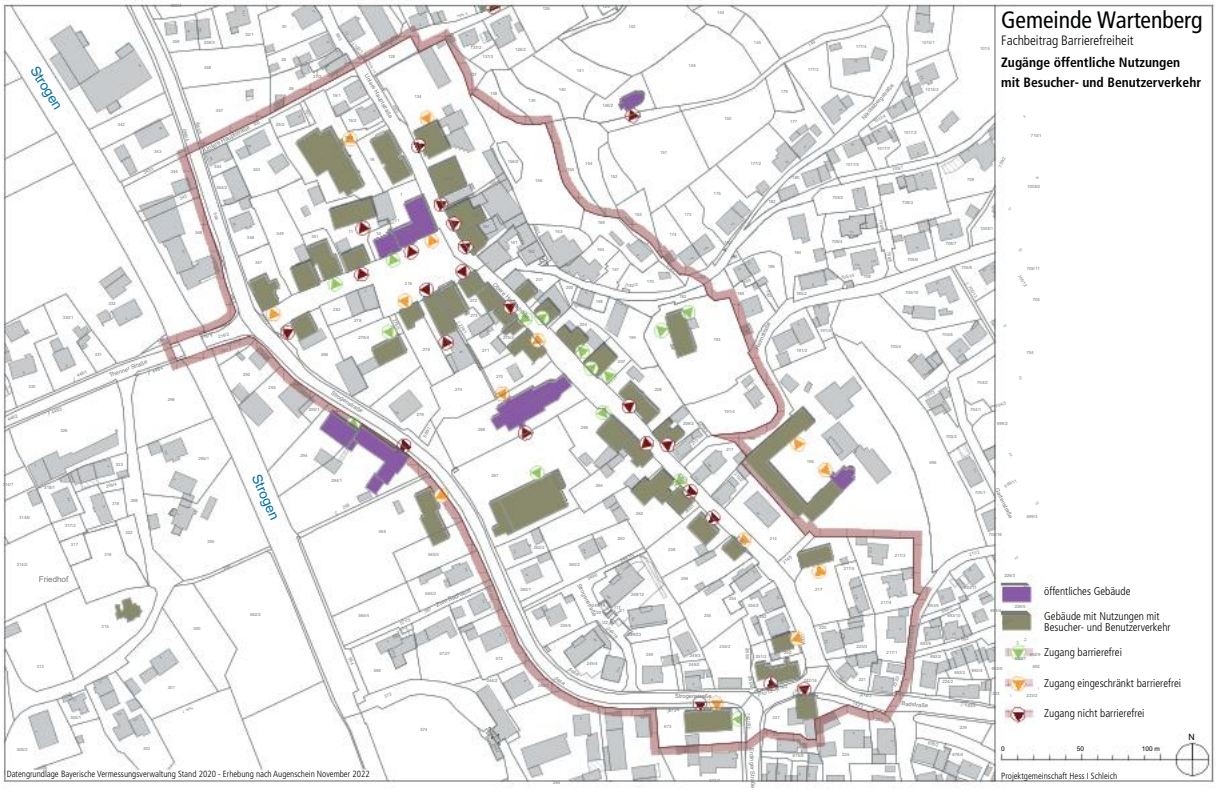
illegales Parken macht das Durchkommen unmöglich



Blumenkübel verringern schmale Gehwege zusätzlich

Maßnahme		Akteure	grober Kostenrahmen*
Bewegliche Hindernisse wie Fahrradständer, Blumenkübel etc. verlegen u. Geschäftsauslagen reduzieren.		Eigentümer	
» Anschreiben Geschäftsinhaber » Infoabend für Geschäftsinhaber		Gemeinde	1 TEUR
illegales „Kurzzeitparken" verhindern			
» Sensibilisierung der Bevölkerung durch Öffentlichkeitsarbeit		Gemeinde	10 TEUR + regelmäßge Information auf der Internetseite
» Verstärkung der Parkraumüberwachung		Gemeinde	laufende Kosten
» physische Hindernisse z.B. gezielt gesetzte und gut kontrastierend markierte Poller		Gemeinde	Kosten je Poller ab 80 Euro + Montage abhängig von Gestaltung und Qualität
» Neugestaltung mit klar gekennzeichneten Stellplätze und Verbotsschildern (Parken nur in den gekennzeichneten Bereichen erlaubt)		Gemeinde Verkehrspl. Straßenverkehrsbeh.	

Weitere Maßnahmen - Verbesserung der Zugänge



Ein großer Teil der Eingänge zu öffentlich zugänglichen Nutzungen im Untersuchungsgebiet ist nur eingeschränkt oder gar nicht barrierefrei. Mängel bestehen insbesondere durch nicht niveaugleiche Zugänge, fehlende Bewegungsflächen, mangelnde Kennzeichnung und fehlende kontrastierende Gestaltung. Z.T. sind auch gravierende Sicherheitsmängel vorhanden. Bei einigen Geschäften kann eine Verlegung des Eingangs zur Erreichung der Barrierefreiheit sinnvoll sein (z.B. Metzgerei in der Badstraße).



Die Inhaber könnten mit einer Sensibilisierungsmaßnahme zur Anpassung ihrer Geschäftseingängen motiviert werden. Vorstellbare Maßnahmen wären z.B. das Ersetzen von Stufen durch Rampen, das visuelle und taktile Erkennbar-Machen des Eingangs oder das Anbringen von Handläufen. Ein kommunales Förderprogramm (Fassaden- und Geschäftsflächenprogramm) wäre als aktivierende Maßnahme sinnvoll. Bei künftigen Umbaumaßnahmen sollten die Zugänge eingebunden werden.

ungefährer Kostenansatz 30 TEUR p.a.

Weitere Maßnahmen - Materialität

Die Materialien im Untersuchungsgebiet sind vielfältig. Die barrierefreie Überrollbarkeit ist insbesondere bei Kopfsteinpflaster nicht gegeben.
Insbesondere bei Einmündungen ist sowohl eine Sicherung für Blinde und sehbehinderte Menschen notwendig als auch eine gute Überrollbarkeit. Hier sind eine kontrastierende Gestaltung mit farbigem Material und zusätzliche Sicherungsmaßnahmen für Blinde sinnvoll.





Beispiel Münchsmünster

Bäume ohne Baumscheiben sind anfällig für Aufwerfungen. Im gesamten Untersuchungsgebiet sind mehrere aufgeworfene Gehwege zu beobachten.

Eine Ausführung mit Baumscheiben wäre sinnvoll. Bei Neu- und Ersatzpflanzungen sollte dies beachtet werden.





Besipiel Rudersberg

Das Material und die Ausführung der Straßenkanten führen zu Unebenheiten und erschweren die Überrollbarkeit. Spezielle Randsteine mit ertastbarer aber gut überrollbarer Kante verbessern die nachhaltige Nutzbarkeit. Dies sollte insbesondere bei einem weiteren Ausbau und geplanten gestalterischen Aufwertungen beachtet werden.





Besipiel Rudersberg

Treppen ohne Markierungen sind für Menschen mit visuellen Einschränkungen nur schlecht zu erkennen. Insbesondere die nicht barrierefreien verschleifenden Stufen müssen markiert werden.

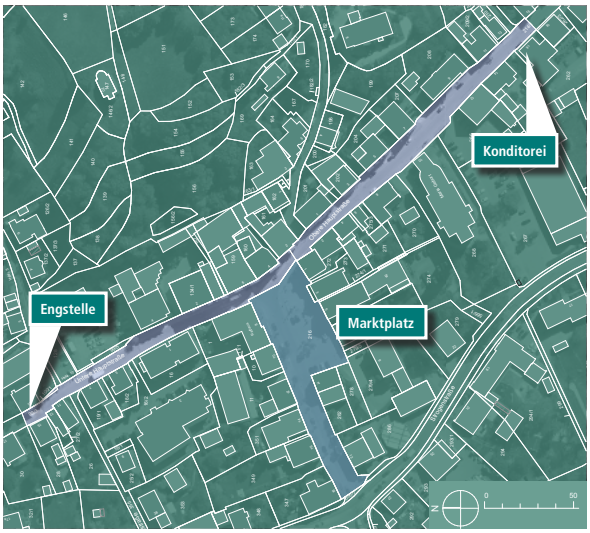




Beispiel Wartenberg

Weitere Maßnahmen - Verbesserung der barrierefreien Vernetzung

verkehrsberuhigter Geschäftsbereich | Die Einführung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 20 km/h - wie von der Verkehrsplanung empfohlen - ermöglicht auch aus Sicht der Barrierefreiheit eine sicherere Nutzbarkeit insbesondere der Engstellen in der Oberen und Unteren Hauptstraße. Sollte eine Sperrung des Marktplatzes für den Autoverkehr nicht möglich sein wäre auch eine Erweiterung der Geschwindigkeitsbegrenzung auf den Marktplatzbereich notwendig, um hier langfristig eine sichere und qualitätsvolle Nutzbarkeit für alle zu ermöglichen.



Vorschlag aus Sicht der Barrierefreiheit

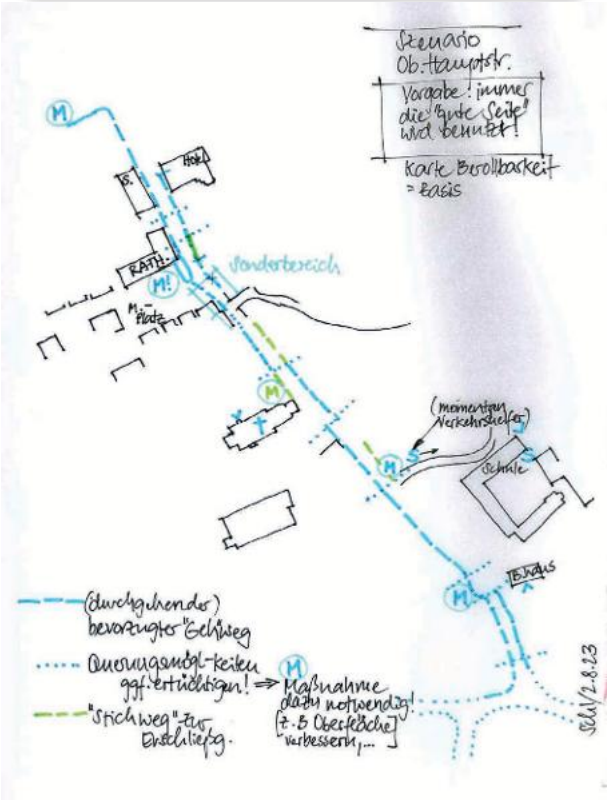
Welche Maßnahmen exakt erforderlich sind, muss mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde im Detail abgestimmt werden. Ggf. ist es möglich im ersten Schritt nur die Beschilderung auszuführen, da ein großer Teil der Gehwege an der Oberen und Unteren Hauptstraße bereits mit weicher Separation (Niederbord ca. 3 cm) ausgeführt sind.
Im weiteren Verlauf wären dann auch wesentliche verbesserte Umgestaltungsmöglichkeiten der wichtigen Verbindungsachse Obere und Untere Hauptstraße möglich.

(1d) In **zentralen städtischen Bereichen mit hohem Fußgängeraufkommen und überwiegender Aufenthaltsfunktion** (verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche) können auch Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen von **weniger als 30 km/h** angeordnet werden.
Quelle Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) § 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen

Verbindungen in Nord-Süd-Richtung | Da die Umsetzung einer vollumfänglichen Umgestaltung der Oberen/Unteren Hauptstraße noch nicht absehbar ist, sollten in Feinuntersuchungen weitere kritische Punkte mit der Verkehrsplanung sowie der zuständigen Straßenverkehrsbehörde in Bezug auf eine verkehrstechnisch sichere Lösung im Detail betrachtet werden:

- oberer Kreuzungspunkt Marktplatz (vgl. Seite 71)
- weitere Bereiche Obere und Untere Hauptstraße in Bezug auf eine sichere Wegeführung und die genaue Lage der notwendigen Querungen

Zudem wäre die Stärkung/Herstellung der alternativen Querverbindung Seniorenzentrum-Marktplatz-Kirche-Supermarkt wünschenswert.



Skizze für die Obere Hauptstraße

Vorschläge zu Impulsprojekten

Als Impulsprojekte werden folgende Handlungsbereiche vorgeschlagen:

1 **Öffentlichkeitsarbeit Barrierefreiheit**
Ziel ist es die Öffentlichkeit für das Thema Barrierefreiheit zu sensibilisieren und die bestehende Problematik mit illegalen Kurzzeitparkern zu verbessern (vgl. Seite 88).

- Informationsveranstaltung mit Ortsspaziergang
- Flyer
- Banner in der Oberen Hauptstraße
- Plakate
- regelmäßige Information auf der Website der Gemeinde

2 **Stufenweise Einführung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches**
Hierzu sind Vorabstimmungen mit dem beauftragten Verkehrsplaner und der zuständigen Straßenverkehrsbehörde notwendig. Es gilt zu klären, ob ggf. zunächst nur eine Beschilderung ausreicht.

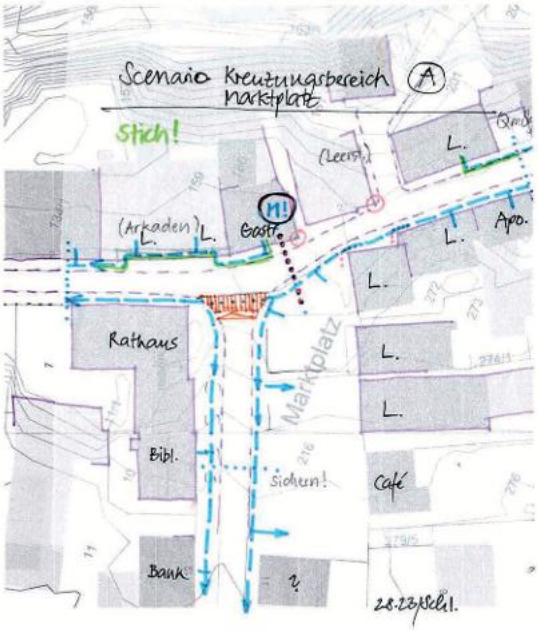
3 **Sanierung Querungen Badstraße und Zuwegung Bushaltestelle**
(siehe Maßnahme Fokus 4. Querungen Badstraße Seite 86)
Ziel ist eine verbesserte Wegeführung zu den Bushaltestellen.

4 **Querung Obere Hauptstraße vor Einmündung Badstraße**
(siehe Maßnahme Fokus 4. Wegeketten Punkt 7 Seite 86)
Abstimmung mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde zur genauen Lage der Querung.
Ziel ist eine verbesserte Wegeführung zu den Bushaltestellen.

5 **Feinuntersuchung des Kreuzungsbereich Marktplatz und Obere und Untere Hauptstraße**
(siehe Maßnahme Fokus 2.A Punkt 2 Seite 70)

Abzustimmende Fragestellungen mit der Verkehrsplanung
- Wo ist ein Straßenseitenwechsel notwendig?
- Wo ist er verkehrstechnisch möglich?

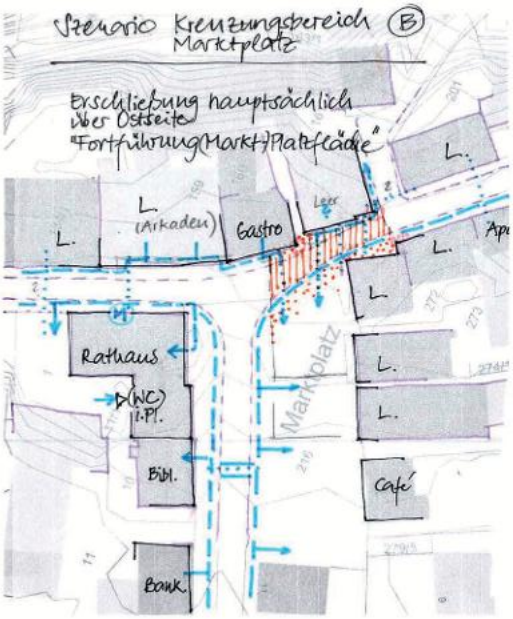
Für die Klärung der Situation ist ggf. eine Vermessung der Bestandssituation (insbesondere auch der Höhenlagen) notwendig. Als Maßnahme wird hier eine detaillierte Abstimmung und Vorplanung gemeinsam mit der Verkehrsplanung vorgeschlagen. Die Einführung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs eröffnet hier weitere Möglichkeiten, die es im Detail zu untersuchen gilt.



(A) Querungsmöglichkeit vor Rathaus einrichten:

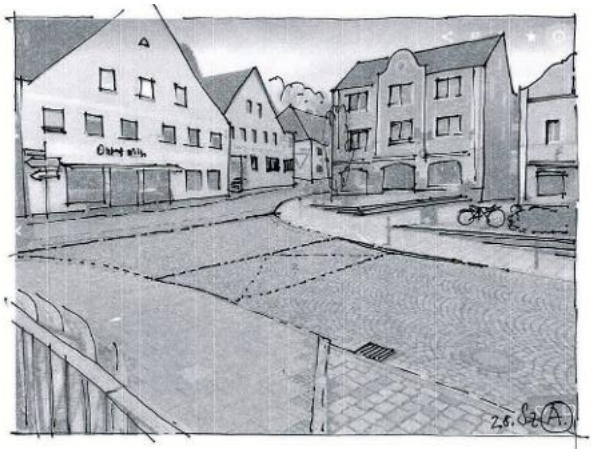
- Aufpflastesung ["Brücke"]
- gut befahrbare Oberfläche
- mögl. wenig Neigungen/ Gefälle (!)
- taktile Abgrenzung zur Fahrbahn /+ Kontrast (?)
- Angleichung Übergänge

(– evtl.: falls notwendig – Entwässerung in Rinnen führen)



(B) Querungs"bereich" einrichten

- Aufpflastesung mit verlangsamenden Effekt für Kfz (?) / optisch
- eben
- gut befahrbar
- Umgehung des Engstellen/ möglich
- Entzerrung, mehrere Querungsstellen nutzbar im Bereich
- Leitung/ Leitsystem f. Blinde notwendig
- Entwässesung: ggf. Rinnen (abgedeckt) einbringen
- Rathaus nur einseitig bzw. evtl. nur über Umweg angeschlossen.



Skizzen zur möglichen Wegeführungen im Kreuzungsbereich Marktplatz und Obere und Untere Hauptstraße





Grundsatz für Menschen mit rollgebundenen Hilfsmitteln und Gehbehinderung

- Vermeidung von Kanten (abgerundete Borde mit einer Regel-Höhe von 3 cm)
- Schwellen/Unebenheiten vermeiden oder z.B. durch Ausrundung besser überfahrbar gestalten
- wo notwendig und möglich, gesicherte getrennte Überquerungsstellen mit differenzierten Bordhöhen sowie Auffindungs- und Sicherungsmaßnahmen (für sehbehinderte Menschen mit tastbarem und visuell kontrastierendem 6 cm Bord und durch Sperrfeld gesicherter auf Null abgesenkter, überrollbarer Bereich)
- allgemein Verwendung von erschütterungsarmen, berollbaren, ebenen und rutschhemmenden Belägen
- Gewährleistung ausreichender Gehwegbreiten und ggf. Wende- und Begegnungsmöglichkeiten, Vermeidung von temporären Hindernissen
- Vermeidung bzw. Reduktion von Querneigungen auf max. 2 %
- max. Steigung 6 %, Kennzeichnung von größeren topographiebedingten Steigungen (% und Längenangabe), ggf. Angebot von alternativen Routen oder Fahrdiensten
- Höhenunterschiede: für Wege mit Stufen und starken Steigungen: Alternativen finden (Rampen, Umweg mit geeigneten Steigungen,...)
- bei geneigten Wegen nach max. 10 m Flächen zum Ausruhen und Abbremsen einplanen
- Berücksichtigung der Erreichbarkeit von Bedienelementen und Lesbarkeit von Information
- Gewährleistung von niveaugleichen Zugängen zu öffentlich zugänglichen Nutzungen mit ausreichenden Bewegungsflächen



Grundsatz für Menschen mit kognitiver Beeinträchtigung

- gute Orientierung verbunden mit Sicherheit und Wiedererkennungsmöglichkeiten durch eine Kontinuität der Gestaltung im Ortsbild (Materialen Gehwege, Fahrstraßen, Querungen etc.)
- Zonierung von Gefahrenstellen
- klare und eindeutige Beschilderung und gut lesbare Wegweiser im öffentlichen Raum (Schriftgröße, Kontraste, Lesehöhe)
- einfache und leichte Sprache benutzen; Piktogramme einsetzen
- unwichtige Informationen zurücknehmen oder weglassen (z.B. bei Werbung)



Grundsatz für für schechthörende/ hörbehinderte und gehörlose Menschen

» klare visuelle Zuordnung von Verkehrsbereichen und Bereitstellung visueller Informationen
» Sicherung von Fußwegbereichen ohne klare Trennung zu Fahr- und Fahrradverkehr
» Berücksichtigung des 2-Sinne-Prinzips bei der Bereitstellung von Information



Grundsatz für blinde und sehbehinderte Menschen

» durchgängiges taktiles, deutlich erkennbares Leitsystem auf Hauptwegeketten; wo möglich durch „sonstige Leitelemente" (nach DIN 32984) sicherstellen:
  - intuitiv nutzbare, ggf. bereits vorhandene Elemente wie Bordsteine, Rasenborde, Gebäudekanten
  - andere tastbare oder akustische Leitelemente (z.B. Materialwechsel)
» Bodenindikatoren (nach DIN 32984) bei komplexen und gefährlichen Situationen (z.B. auch bei möglichen Querungen)
» durchgängig visuell deutlich erkennbare „Anhaltspunkte" auf den Hauptwegeketten als Hauptorientierung für sehbehinderte Menschen
» Bordhöhe in verkehrsberuhigten Bereichen in der Regel 3 cm mit Kantenabrundung
» Querungen, v.a. außerhalb von verkehrsberuhigten Bereichen:
an gemeinsamen Querungen beträgt als Kompromissmaß bei gemeinsamer Nutzung die Bordhöhe 3 cm mit Kantenabrundung; Richtungsfelder als Anzeige für Blinde sind notwendig
» Sofern die erforderliche Mindestbreite gegeben ist, sollten gesicherte getrennte Überquerungsstellen mit differenzierten Bordhöhen eingesetzt werden.
Sicherung von abgesenkten Gehwegborden (niveaugleich) an getrennten Querungen durch Sperrfelder, Hinführung zum Hochbordübergang
» Abgrenzung unterschiedlicher Funktionsbereiche, z.B. motorisierter Verkehr, ruhender Verkehr/Stellplätze, Fahrradwege, Wege für Fußgänger, Aufenthaltsflächen etc.
» Sicherung von Gefahrenstellen für sehbehinderte Menschen z.B. durch rechtzeitige taktile Wahrnehmbarkeit von Hindernissen und taktile Vorbeileitung an Hindernissen und Gefahren
» Berücksichtigung des 2-Sinne-Prinzips bei der Bereitstellung von Information und bei Bedienelementen
» klare Kennzeichnung von Zugängen ggf. Unterstützung durch Leitsysteme

Informationen zu barrierefreien Angeboten generell für alle z.B. auf der Homepage der Marktgemeinde, im Mehr-Sinne-Prinzip bzw. mit Kommunikationsunterstützung (barrierefreier Internet-Auftritt ggf. Videos etc. für relevante Informationen).

Fachbeitrag Mobilität

Mobilitätskonzept zur Erreichbarkeit der Ortsmitte im Markt Wartenberg

Schlussbericht

gevas humberg & partner

Mobilitätskonzept zur Erreichbarkeit der Ortsmitte im Markt Wartenberg

Schlussbericht

Im Auftrag des Marktes Wartenberg

Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr

Gefördert im Bayerischen Städtebauförderungsprogramm mit Mitteln des Freistaats Bayern.

Februar 2024

Bearbeiter: Michael Kunz, M. A.
Christoph Hessel, Dr.-Ing.

gevas humberg & partner
Ingenieurgesellschaft
für Verkehrsplanung und
Verkehrstechnik mbH
München - Karlsruhe
Aschauer Straße 30
81549 München

Telefon 089 489085-0
Telefax 089 489085-55
E-Mail muenchen@gevas-ingenieure.de
www.gevas-ingenieure.de

© gevas humberg & partner 2024

Inhaltsverzeichnis

1	Aufgabenstellung und Randbedingungen	9
2	Analyse der verkehrlichen Ausgangssituation	11
2.1	Analyse der raumstrukturellen Randbedingungen	11
2.1.1	Analyse der übergeordneten Erreichbarkeit von Wartenberg	11
2.1.2	Nahräumliche Erreichbarkeit von Funktionsorten in Wartenberg	13
2.2	Analyse der Bestandssituation im Fußverkehr	16
2.3	Analyse der Bestandssituation im Radverkehr	17
2.4	Analyse der Bestandssituation im ÖPNV	19
2.5	Analyse der Bestandssituation im fließenden Kfz-Verkehr	23
2.5.1	Angebotsseitige Randbedingungen im fließenden Kfz-Verkehr	23
2.5.2	Nachfrageseitige Randbedingungen im fließenden Kfz-Verkehr	26
2.6	Analyse der Bestandssituation im ruhenden Kfz-Verkehr	33
2.7	Analyse im Hinblick auf Sharing-Mobilität und Ladeinfrastruktur	39
3	Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken	40
4	Szenarien für den Marktplatz und eine Südwest-Umfahrung	42
5	Maßnahmen des Mobilitätskonzepts	47
5.1	Maßnahmenpaket Verkehrsberuhigung im Ortskern	48
5.2	Maßnahmenpaket Punktuelle Erhöhung der Sicherheit	52
5.3	Maßnahmenpaket Lineare Netzverbesserungen	53
5.4	Maßnahmenpaket Öffentlicher Nahverkehr	58
5.5	Maßnahmenpaket Mobilitätsangebote und -konzepte	60
5.6	Maßnahmenpaket Kommunikation und Mobilitätsmanagement	62
5.7	Umsetzungsplan mit priorisierten Teilmaßnahmen	64
6	Quellenverzeichnis	65

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Überblick zur regionalen Einbettung der Marktgemeinde Wartenberg [Hintergrund: TopPlusOpen (BKG) [1]	9
Abbildung 2	Übergeordnete Erreichbarkeit des Markts Wartenberg im SPNV und im hochrangigen Straßennetz [Hintergrund: TopPlusOpen (BKG) [1]	12
Abbildung 3	Erreichbarkeit von großen (oben) und kleinen (unten) Einzelhandels-/ Dienstleistungsbetrieben [Hintergrund: TopPlusOpen (BKG) [1]	14
Abbildung 4	Erreichbarkeit von Bildungs- (oben) und Freizeiteinrichtungen (unten) [Hintergrund: TopPlusOpen (BKG) [1]	15
Abbildung 5	Fußverkehrsnetz im Längs- und Querverkehr im Ortskern von Wartenberg [Hintergrund: TopPlusOpen (BKG) [1]]	16
Abbildung 6	Fahrzeiten zwischen dem Marktplatz und den Wartenberger Ortsteilen mit dem Fahrrad [Hintergrund: TopPlusOpen (BKG) [1]]	17
Abbildung 7	Radverkehrsführungen im Ortskern von Wartenberg beurteilt auf Basis der Richtlinien [Hintergrund: TopPlusOpen (BKG) [1]]	18
Abbildung 8	Erschließung der Marktgemeinde Wartenberg durch den ÖPNV an Werktagen [Hintergrund: TopPlusOpen (BKG) [1]	20
Abbildung 9	Erschließung der Marktgemeinde Wartenberg durch den ÖPNV an Wochenenden [Hintergrund: TopPlusOpen (BKG) [1]	21
Abbildung 10	Lage und Ausstattung der ÖPNV-Haltestellen in der Marktgemeinde Wartenberg [Hintergrund: TopPlusOpen (BKG) [1]	22
Abbildung 11	Detaillierter Untersuchungsumgriff für den Teilbereich fließender Kfz-Verkehr [Hintergrund: TopPlusOpen (BKG) [1]	23

Abbildung 12	Klassifiziertes Straßennetz im erweiterten Ortskern von Wartenberg [Hintergrund: TopPlusOpen (BKG) [1]	24
Abbildung 13	Zulässige Höchstgeschwindigkeiten und Art der Knotenpunkte im erweiterten Ortskern [Hintergrund: TopPlusOpen (BKG) [1]	25
Abbildung 14	Erhebungskonzept (Zählungen und Befragungen) im fließenden Kfz-Verkehr [Hintergrund: TopPlusOpen (BKG) [1]	26
Abbildung 15	Kfz-Verkehrsmengen im erweiterten Ortskern von Wartenberg [Kfz/ 24h]	28
Abbildung 16	Sv-Verkehrsmengen im erweiterten Ortskern von Wartenberg [Lkw/ 24h]	29
Abbildung 17	Verteilung der Kfz-Verkehre im Ortskern von Wartenberg auf den Binnen-, den Quell-Ziel- und den Durchgangsverkehr	30
Abbildung 18	Wegzwecke der Kfz-Verkehre mit einem Ziel im Ortskern von Wartenberg	31
Abbildung 19	Maßgebliche Verkehrsströme im Quell- und Zielverkehr(oben) sowie im Durchgangsverkehr (unten) [Hintergrund: TopPlusOpen (BKG) [1]	32
Abbildung 20	Erhobene Parkflächen und Stellplatzzahlen [ges./ öffentl.] [Hintergrund: Bayer. Vermessungsverwaltung – www.geodaten.bayern.de CC BY 4.0]	33
Abbildung 21	Auslastung der Stellplätze Werktags um 7 Uhr [Hintergrund: Bayer. Vermessungsverwaltung – www.geodaten.bayern.de CC BY 4.0]	34
Abbildung 22	Auslastung der Stellplätze Werktags um 9 Uhr und 11 Uhr [Hintergrund: Bayer. Vermessungsverwaltung – www.geodaten.bayern.de CC BY 4.0]	35
Abbildung 23	Auslastung der Stellplätze Werktags um 13 Uhr und 15 Uhr [Hintergrund: Bayer. Vermessungsverwaltung – www.geodaten.bayern.de CC BY 4.0]	36
Abbildung 24	Auslastung der Stellplätze Werktags um 19 Uhr und 21 Uhr [Hintergrund: Bayer. Vermessungsverwaltung – www.geodaten.bayern.de CC BY 4.0]	37

Abbildung 25	Auslastung der Stellplätze Samstags um 11 Uhr [Hintergrund: Bayer. Vermessungsverwaltung – www.geodaten.bayern.de CC BY 4.0]	38
Abbildung 26	Angebot an öffentlicher Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Wartenberg [Hintergrund: TopPlusOpen (BKG) [1]]	39
Abbildung 27	Verkehrliche Wirkung einer Sperrung des Marktplatzes im östlichen Bereich für den Kfz-Verkehr [Kfz/ 24h]	43
Abbildung 28	Umwegigkeiten und Wendebedarfe bei einer Sperrung des Marktplatzes im östlichen Bereich für den Kfz-Verkehr [Hintergrund: Bayer. Vermessungsverwaltung – www.geodaten.bayern.de CC BY 4.0]	44
Abbildung 29	Mögliche Wegeverbindungen aus der Hauptstraße bei einer Einbahnführung im östlichen Bereich des Marktplatzes [Hintergrund: Bayer. Vermessungsverwaltung – www.geodaten.bayern.de CC BY 4.0]	45
Abbildung 30	Verkehrliche Wirkung einer Südwest-Umfahrung zwischen der Erdinger Straße und der Pesenlerner Straße [Kfz/ 24h]	46
Abbildung 31	Verortung der im Rahmen des Mobilitätskonzepts vorgeschlagenen Maßnahmen gegliedert nach Maßnahmenpaketen [Hintergrund: Bayer. Vermessungsverwaltung – www.geodaten.bayern.de CC BY 4.0]	47
Abbildung 32	Vorschlag für den verkehrsberuhigten Geschäftsbereich [Hintergrund: Bayer. Vermessungsverwaltung – www.geodaten.bayern.de CC BY 4.0]	49
Abbildung 33	Mögliche Beschilderung der Zonenregelungen im Ortskern	50
Abbildung 34	Beengter Gehweg in der Einmündung Marktplatz/ Hauptstraße	50
Abbildung 35	Abwägungskriterien zur Sperrung und zur Einbahnführung im östlichen Bereich des Marktplatzes	51
Abbildung 36	Beispielbild öffentliche Ladeinfrastruktur	51

Abbildung 37	Musterlösung für eine hervorgehobene Furt [Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg [6]]	53
Abbildung 38	Planungen zur Umgestaltung der Strogenstraße [Quelle: Wipfler Plan Architekten, Bauingenieure, Vermessungsingenieure, Erschließungsträger]	54
Abbildung 39	Ende des Radwegs entlang der ED 2 (links) und vorgeschlagener Abschnitt für die Realisierung von Radverkehrsinfrastruktur (rechts) [Hintergrund: Bayer. Vermessungsverwaltung – www.geodaten.bayern.de CC BY 4.0]	55
Abbildung 40	Varianten zur Verlängerung des Radwegs an der ED 2 bis Berglern [Hintergrund: Bayer. Vermessungsverwaltung – www.geodaten.bayern.de CC BY 4.0]	56
Abbildung 41	Mögl. Optimierungen für d. Radverkehr entl. der Strogenstraße [Hintergrund: Bayer. Vermessungsverwaltung – www.geodaten.bayern.de CC BY 4.0]	57
Abbildung 42	Verkehrsberuhigter Bereich mit versetzter Fahrbahn am Steyerfeld	58
Abbildung 43	Beispielhafte Mobilitätsangebote zur Schaffung und Bündelung an einer zentralen Stelle im Ortskern von Wartenberg	62

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1	Einzelmaßnahmen im Maßnahmenpaket Verkehrsberuhigung im Ortskern und deren Wirksamkeit auf einzelne Verkehrsmittel	48
Tabelle 2	Einzelmaßnahmen im Maßnahmenpaket Punktuelle Erhöhung der Sicherheit sowie deren Wirkung auf einzelne Verkehrsmittel	52
Tabelle 3	Einzelmaßnahmen im Maßnahmenpaket Lineare Netzverbesserungen sowie deren Wirkung auf einzelne Verkehrsmittel	54
Tabelle 4	Einzelmaßnahmen im Maßnahmenpaket Öffentlicher Nahverkehr sowie deren Wirkung auf einzelne Verkehrsmittel	59
Tabelle 5	Einzelmaßnahmen im Maßnahmenpaket Mobilitätsangebote und -konzepte sowie deren Wirkung auf einzelne Verkehrsmittel	61
Tabelle 6	Einzelmaßnahmen im Maßnahmenpaket Kommunikation & Mobilitätsmanagement sowie deren Wirkung auf die verkehrlichen Leitziele	63

1 Aufgabenstellung und Randbedingungen

Die Marktgemeinde Wartenberg im oberbayerischen Landkreis Erding (siehe Abbildung 1) lässt derzeit aufbauend auf einer vertieften Untersuchung (VU) der Ortsmitte ein integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) erstellen, das die Grundlage für die zukünftige Entwicklung des Marktes legen soll. Neben zahlreichen anderen Aspekten setzt es sich der Markt Wartenberg im Rahmen des übergeordneten ISEK zum Ziel, die verkehrliche Situation im Ortskern verkehrsübergreifend zu optimieren und den räumlichen Fokus dabei auf den Marktplatz zu legen.

Mit diesem Hintergrund wurde gevas humberg & partner damit beauftragt, ein Mobilitätskonzept für den Markt Wartenberg zu erarbeiten, welches sich gleichermaßen dem Fußverkehr, dem Radverkehr, dem ÖPNV sowie dem ruhenden und fließenden Kfz-Verkehr, aber auch innovativen Verkehrsmitteln widmet. Das Mobilitätskonzept baut auf einer detaillierten Analyse auf und leitet daraus maßgebliche verkehrliche Potentiale und Defizite ab. Aus der Bewertung werden schließlich Verbesserungsansätze für die zukünftige Entwicklung definiert, die wiederum in ein Maßnahmenkonzept münden.

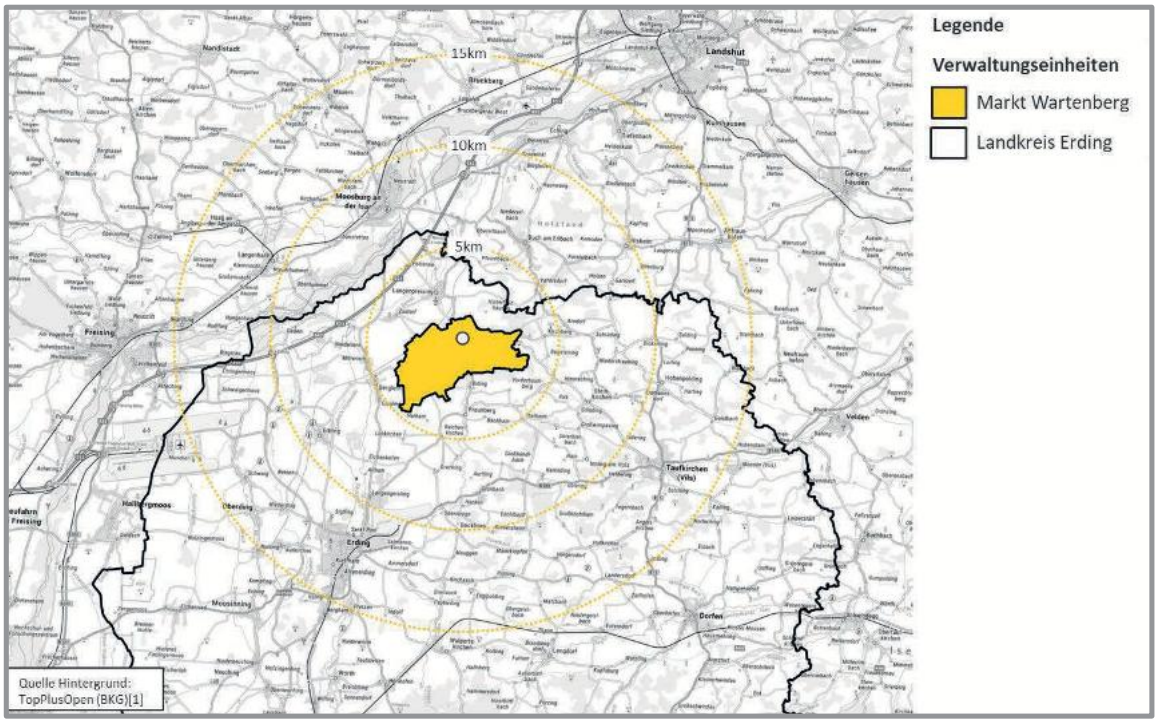


Abbildung 1 **Überblick zur regionalen Einbettung der Marktgemeinde Wartenberg**
[Hintergrund: TopPlusOpen (BKG) [1]

Das Mobilitätskonzept für den Markt Wartenberg wird dabei nicht allein aus der verkehrsplanerischen Perspektive, sondern in Abstimmung mit Fachplaner*innen weiterer Disziplinen (Stadtplanung, Barrierefreiheit, etc.) sowie Akteuren vor Ort (Lenkungsgruppe) erstellt. Im Hinblick auf die Projektphasen gliedert sich das Mobilitätskonzept in die folgenden fünf wesentlichen Bausteine:

1 Analyse der verkehrlichen Ausgangssituation

Verkehrsmittelübergreifende Analyse der angebotsseitigen und nachfrageseitigen verkehrlichen Randbedingungen im Fußverkehr, im Radverkehr, im ÖPNV sowie im fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr unter besonderer Berücksichtigung innovativer Mobilitätsangebote;

2 Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken

Gesamtheitliche Bewertung der verkehrlichen Randbedingungen im Fußverkehr, im Radverkehr, im ÖPNV sowie im fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr unter besonderer Berücksichtigung innovativer Mobilitätsangebote in einer SWOT-Analyse;

3 Szenarien für den Marktplatz und eine Südwest-Umfahrung

Ermittlung der verkehrlichen Wirkungen durch verschiedene alternative Verkehrsführungen auf dem Marktplatz sowie durch die Realisierung einer Südwest-Umfahrung;

3 Maßnahmenkonzept

Ausarbeitung eines Maßnahmenkonzepts für den Fußverkehr, den Radverkehr, den ÖPNV sowie den fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr unter besonderer Berücksichtigung innovativer Mobilitätsangebote sowie von Optimierungsvorschlägen für den Marktplatz;

4 Umsetzungsplan

Erarbeitung eines Umsetzungsplans sowie einer groben Kostenschätzung für das Maßnahmenkonzept und Darstellung aller Maßnahmen in einem Maßnahmenplan.

Anspruch des Mobilitätskonzeptes für den Markt Wartenberg ist es zudem, nicht nur klassische verkehrsplanerische Maßnahmen zu verfolgen, sondern die Betrachtungsweise im Sinne der Erreichbarkeitsplanung darüber hinaus auszudehnen. Neben den klassischen infrastrukturellen Maßnahmen im Bereich des Verkehrsangebotes werden daher auch Maßnahmen im Bereich der Raumstruktur sowie Maßnahmen des Verkehrsnachfragemanagements im Mobilitätskonzept berücksichtigt.

2 Analyse der verkehrlichen Ausgangssituation

Wesentliche Grundlage des Mobilitätskonzeptes für den Markt Wartenberg ist eine Analyse der verkehrlichen Ausgangssituation, deren Ergebnisse in den folgenden Unterkapiteln beschrieben werden. Dabei werden zunächst in Kapitel 2.1 die allgemeinen raumstrukturellen Randbedingungen in Wartenberg analysiert. In den darauffolgenden Unterkapiteln folgen weitere Analysen zur Bestandssituation im Fußverkehr (siehe Kapitel 2.2), im Radverkehr (siehe Kapitel 2.3), im Öffentlichen Personennahverkehr (siehe Kapitel 2.4) sowie im ruhenden (siehe Kapitel 2.6) und im fließenden Kfz-Verkehr (siehe Kapitel 2.5). Den Abschluss bildet eine Analyse im Bereich der innovativen Verkehrsangebote, vor allem der Elektromobilität und der Sharing-Mobilität (siehe Kapitel 2.7).

2.1 Analyse der raumstrukturellen Randbedingungen

2.1.1 Analyse der übergeordneten Erreichbarkeit von Wartenberg

Der Markt Wartenberg liegt im oberbayerischen Landkreis Erding, etwa 40 km vom Zentrum der bayerischen Landeshauptstadt München entfernt und weist rund 5.700 Einwohner*innen sowie rund 1.400 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort auf. Die nächsten größeren Städte ausgehend vom Markt Wartenberg sind Moosburg (ca. 8 km Luftlinie), Erding (ca. 12,5 km Luftlinie), Freising (ca. 18 km Luftlinie) und Landshut (ca. 20 km Luftlinie). Eine Besonderheit des Marktes Wartenberg im Vergleich zu Kommunen einer ähnlichen Größenordnung ist die Nähe zum internationalen Flughafen München, der in ca. 16 km Luftlinie erreicht werden kann.

Hochrangige Schienenwege: Der Markt Wartenberg liegt etwas abseits von schienengebundenen Verkehrswegen, was die übergeordnete Erreichbarkeit der Gemeinde herabsetzt. Die nächstgelegenen Schienenwege führen durch Moosburg a. d. Isar bzw. bis nach Erding und damit rund 8,5 km nördlich bzw. rund 12,5 km südlich des Marktzentrums von Wartenberg vorbei. In Erding besteht Anschluss an die S-Bahnlinie S2, die ausgehend von dort in Richtung München führt. In Moosburg besteht zwar kein Anschluss an das Münchner S-Bahn-Netz, dafür aber an diverse Regionalzüge, die in Richtung Freising und München bzw. in Richtung Passau, Landshut, Regensburg, Hof und Prag führen. Beide Bahnhöfe sind ausgehend vom Markt Wartenberg direkt mit dem Bus zu erreichen.

Kfz-Verkehrswege: Wartenberg wird in Nord-Süd-Richtung durch die Staatsstraße St 2082 durchquert. Die nächstgelegene Autobahn ist die A 92 (München-Deggendorf), deren Anschlussstelle Moosburg-Süd rund 5 km Luftlinie vom Marktzentrum von Wartenberg entfernt liegt. In südlicher Richtung kann die Bundesstraße B 388 in 7,5 km Luftlinie erreicht werden.

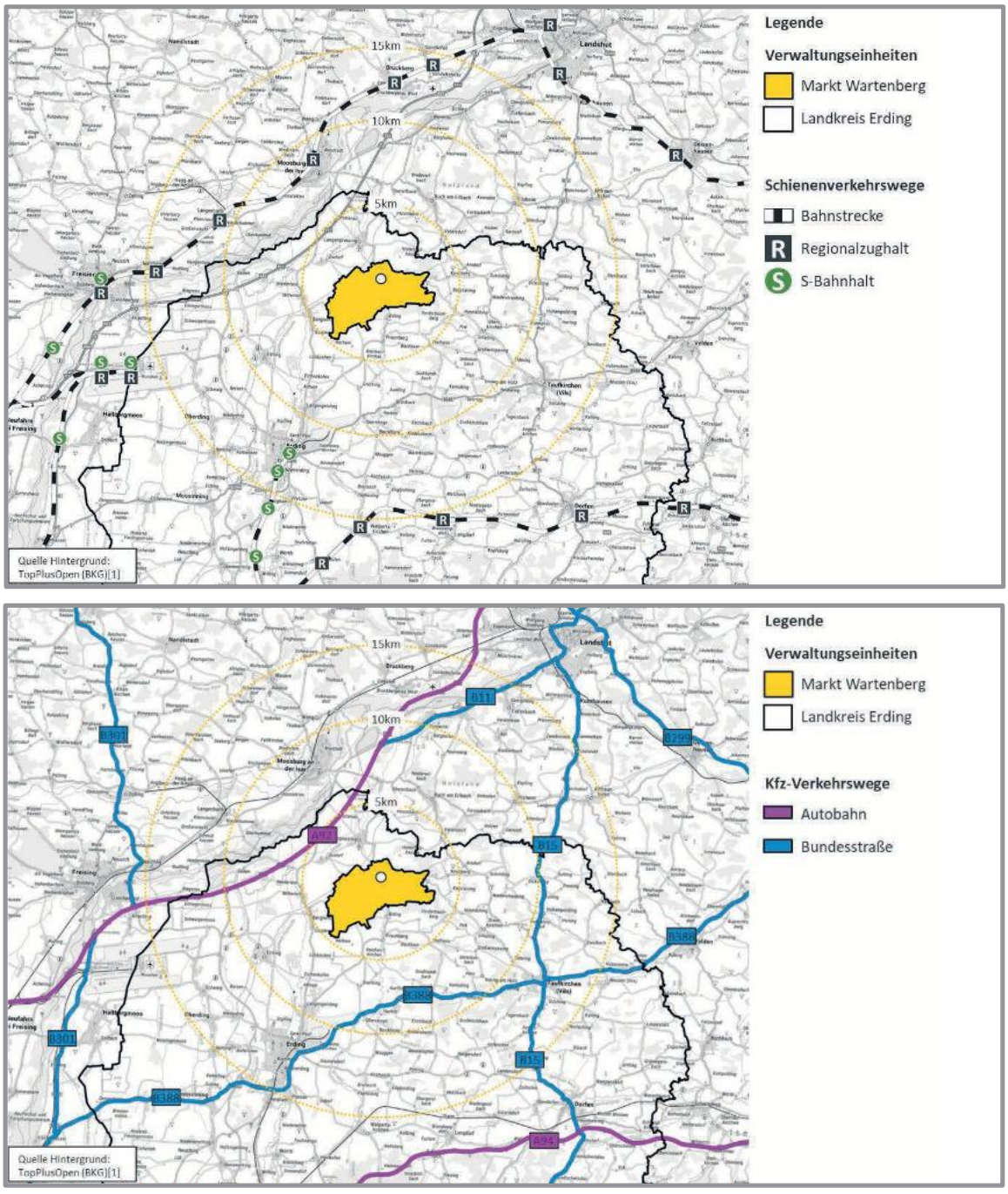


Abbildung 2 **Übergeordnete Erreichbarkeit des Markts Wartenberg im SPNV und im hochrangigen Straßennetz** [Hintergrund: TopPlusOpen (BKG) [1]

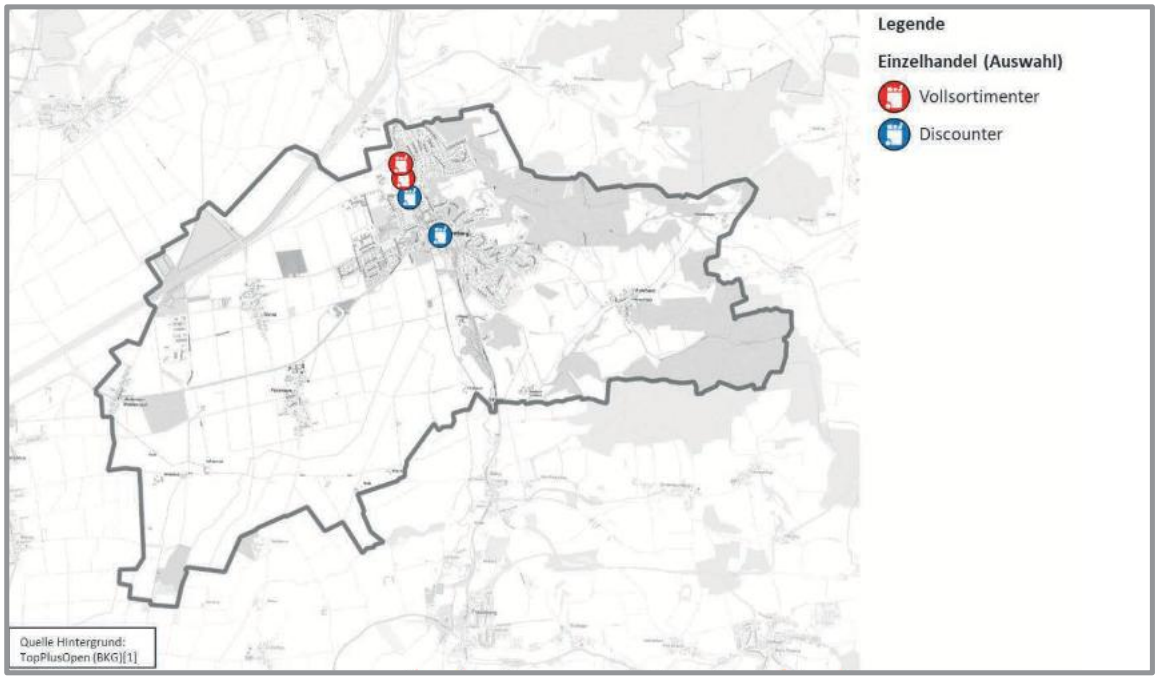
2.1.2 Nahräumliche Erreichbarkeit von Funktionsorten in Wartenberg

Im Folgenden wird die Erreichbarkeit verschiedener Funktionsorte innerhalb der Marktgemeinde Wartenberg mit Verkehrsmitteln der Nahmobilität (Fußverkehr und Radverkehr) betrachtet. Hierbei werden differenzierte Analysen für Einzelhandels- und Dienstleistungsbetriebe zur Nahversorgung, Bildungseinrichtungen und Freizeiteinrichtungen durchgeführt. Die nachfolgenden Ausführungen werden durch kartografische Darstellungen auf den folgenden beiden Seiten unterstrichen:

Einzelhandels- und Dienstleistungsbetriebe: Die Einzelhandels- und Dienstleistungsbetriebe (Friseure, Gastronomie, Banken, etc.) in Wartenberg konzentrieren sich weitgehend auf das Marktzentrum. Auffällig ist dabei vor allem, dass auch größere Supermärkte und Discounter im direkten Umfeld des Marktplatzes angesiedelt sind, die in vergleichbaren Gemeinden häufig am Ortsrand liegen, was sich positiv auf deren Erreichbarkeiten auswirkt. Die Aufteilung gleich mehrerer großer Supermärkte und Discounter nördlich und südlich des Marktplatzes verbessert die Erreichbarkeit der Einrichtungen weiter. Defizite im Hinblick auf die Nahversorgung ergeben sich vor allem am südlichen Rand des Hauptortes sowie in den Bereichen westlich des Strogen. Auch die kleinen Ortsteile sind zum Großteil nicht mit eigenen Nahversorgungseinrichtungen versehen, was zu schlechten Erreichbarkeiten führt.

Bildungseinrichtungen: Wartenberg besitzt mit der Marie-Pettenbeck-Schule westlich des Marktzentrums lediglich eine Grund- und Mittelschule. Mit dem System 9+2 besteht am Schulstandort jedoch auch die Möglichkeiten, die Mittlere Reife im Anschluss an den Abschluss der Mittelschule zu erwerben. Gymnasien bestehen lediglich in Erding und Dorfen. Die nächstgelegenen Realschulen befinden sich in Erding, Oberding, Taufkirchen (Vils) sowie Moosburg. Im Hinblick auf Kinderbetreuungseinrichtung gibt es in Wartenberg ein Haus für Kindes sowie ein Pfarrkinderhaus. Durch die Bündelung der Bildungseinrichtungen westlich des Strogen bestehen auch aus dem Hauptort erhöhte Gehzeiten zur Grund- und Mittelschule von teils mehr als 20 Minuten. Auch die Entfernung zum Kinderhaus liegt in Teilen des Hauptortes bei 20 Minuten und mehr. Aus den kleinen Ortschaften rund um Wartenberg ist die fußläufige Erreichbarkeit von Bildungseinrichtungen stark eingeschränkt.

Freizeiteinrichtungen: Eine Analyse der Freizeiteinrichtungen/ -orte zeigt für den Hauptort eine gute Verteilung von Spielplätzen über verschiedene Bereiche. Einige größere Freizeiteinrichtungen, wie das Vereinsgelände des TSV Wartenberg, der Thenner See sowie der Skatepark liegen jedoch deutlich außerhalb des Hauptortes, wodurch deren Erreichbarkeit zu Fuß stark eingeschränkt ist. So beträgt die Gehzeit aus dem Marktzentrums zu den Vereinssportanlagen rund 20 Minuten. Teile des Hauptortes liegen sogar 30 Gehminuten und mehr von den Vereinsanlagen bzw. vom Skatepark entfernt. Mit dem Fahrrad verkürzen sich die Fahrzeiten jedoch auf maximal zehn Minuten.



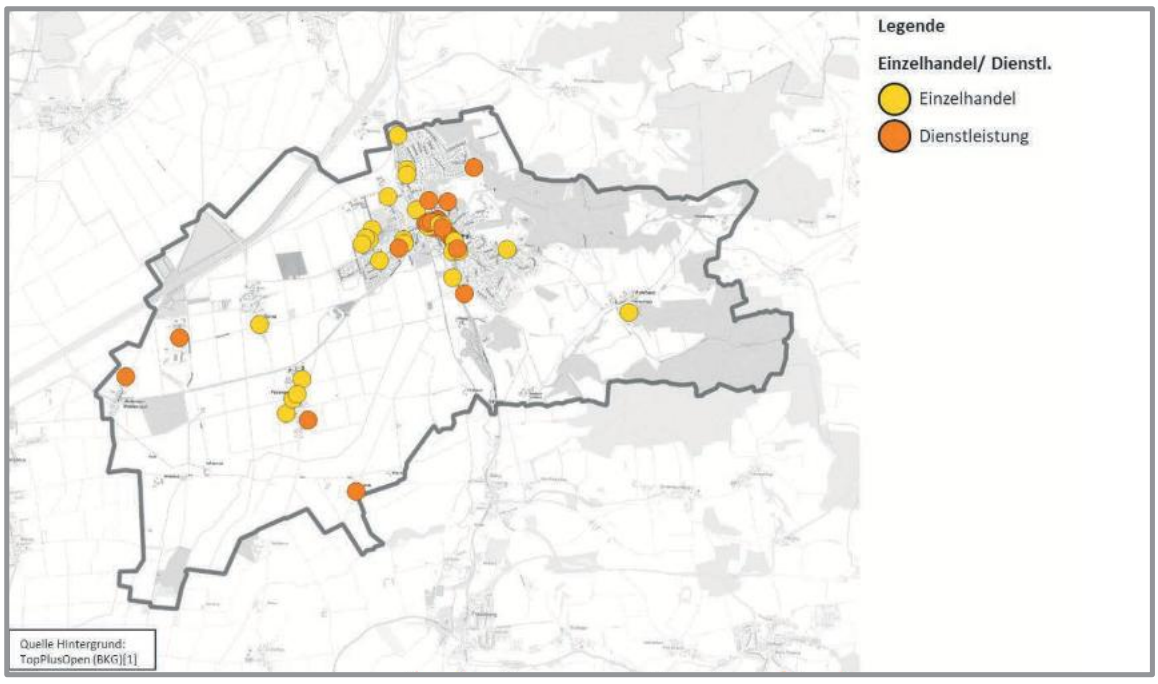
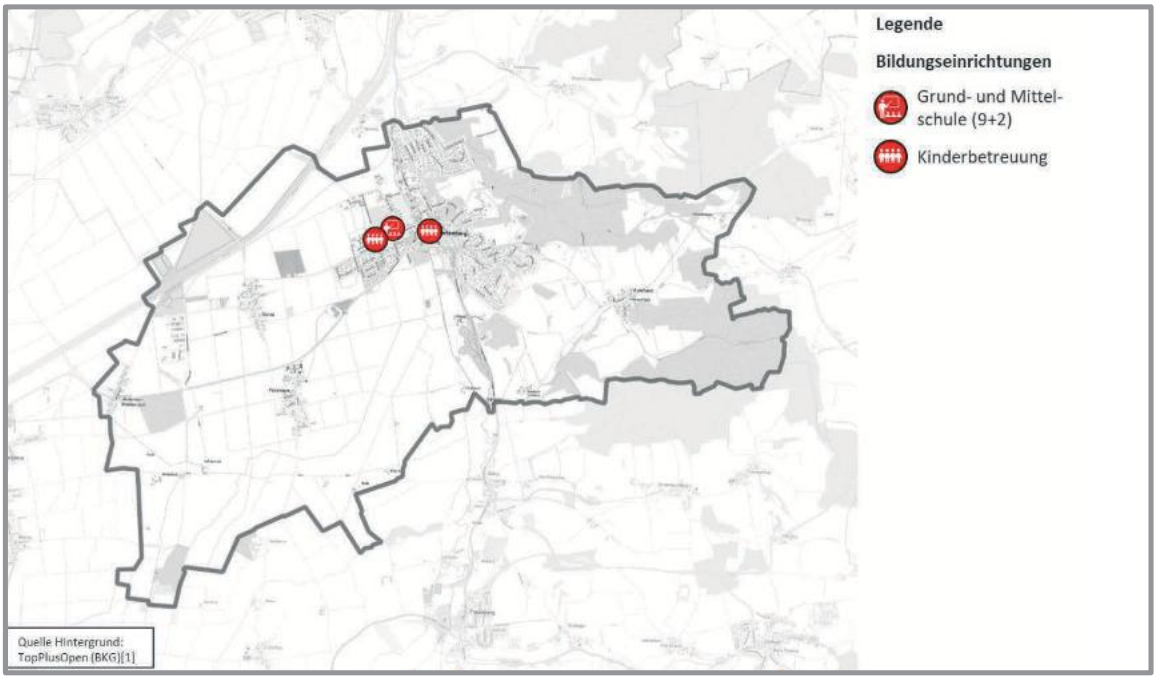


Abbildung 3 **Erreichbarkeit von großen (oben) und kleinen (unten) Einzelhandels-/ Dienstleistungsbetrieben** [Hintergrund: TopPlusOpen (BKG) [1]



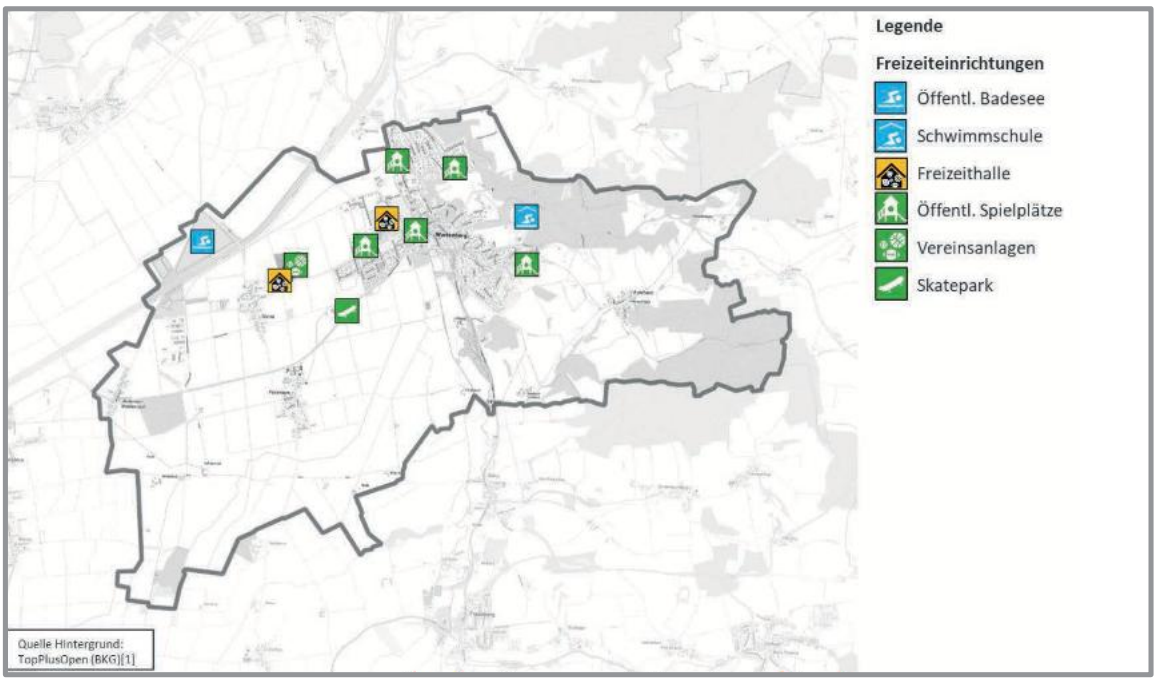


Abbildung 4 **Erreichbarkeit von Bildungs- (oben) und Freizeiteinrichtungen (unten)**
[Hintergrund: TopPlusOpen (BKG) [1]

2.2 Analyse der Bestandssituation im Fußverkehr

Innerhalb des Ortskerns existiert ein Fußverkehrsnetz (siehe Abbildung 5), was zwar nach früheren Standards erreichtet wurde und nicht den aktuellen Regelbreiten bzw. vielerorts auch nicht den Ansprüchen an eine barrierefreie Gestaltung entspricht, aber in den maßgeblichen Straßen des Ortskerns zumindest lückenlos beidseitig vorhanden ist. An einigen Stellen kommt es allerdings, vor allem durch straßenbegleitende Stellplätze zu sehr starken Einengungen des Gehwegs zwischen Stellplätzen und Gebäuden. Zu erwähnen sind zudem einige Verkehrsberuhigte Bereiche und Querverbindungen für den Fußverkehr, die Wege für den Fußverkehr teils direkter machen als für den Kfz-Verkehr. In zahlreichen Wohnstraßen ist das Fußverkehrsnetz dagegen lückenhaft. Gehwege sind hier sehr schmal, teils nur einseitig oder gar nicht vorhanden und wechseln mehrmals die Fahrbahnseite. Im Hinblick auf die Querungssituation zeigt sich, dass insbesondere im Nordteil keine adäquaten Querungshilfen bestehen und die Mittelinseln über die Strogenstraße am Marktplatz vor allem aufgrund der schlechten Sichtbeziehungen nicht ideal sind. Im Bereich der Schule ist eine Fußgängersignalanlage vorhanden, um den Schülerverkehr über die Thenner Straße zu führen.

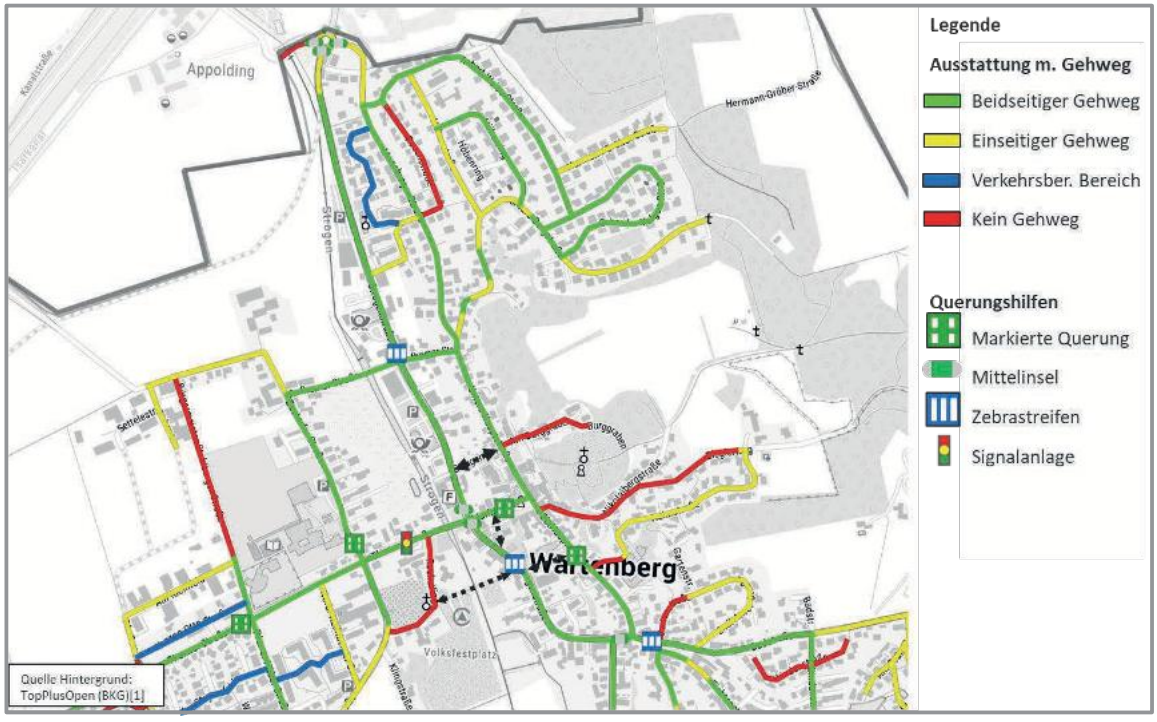


Abbildung 5 **Fußverkehrsnetz im Längs- und Querverkehr im Ortskern von Wartenberg** [Hintergrund: TopPlusOpen (BKG) [1]]

2.3 Analyse der Bestandssituation im Radverkehr

Eine Analyse zu den Erreichbarkeiten mit dem Fahrrad (siehe Abbildung 6) zeigt, dass der Marktplatz innerhalb von fünf Minuten beinahe aus dem gesamten Hauptort Wartenberg (inklusive des westlichen Hauptorts sowie maßgeblicher etwas außerhalb liegender Funktionsorte, wie dem Sportgelände und dem Skatepark) erreicht werden kann. Die Fahrzeit in die weiter westlich gelegenen Ortsteile Thenn und Pesenlern liegt ausgehen vom Marktplatz bei etwa fünf bis zehn Minuten. Manhatsdorf im Südwesten und Auerbach im Südosten sind in etwas mehr als zehn Minuten Fahrzeit mit dem Rad zu erreichen. Alle maßgeblichen Ortsteile von Wartenberg sind damit gut mit dem Rad erreichbar. Auch einige Nachbarkommunen sind ausgehend vom Marktplatz noch gut mit dem Rad erreichbar. Dies betrifft in erster Linie Langenpreising sowie den Ortsteil Riding in der Gemeinde Fraunberg (jeweils zehn Minuten von Zentrum zu Zentrum). Auch Fraunberg selbst sowie die Nachbarkommune Berglern sind mit einer Fahrzeit von rund 15 Minuten noch gut mit dem Rad erreichbar. Insgesamt zeigt sich, dass die Erreichbarkeiten in Richtung Norden, Süden und Westen aufgrund der günstigen Geländesituation deutlich besser ausfallen als in Richtung Osten.

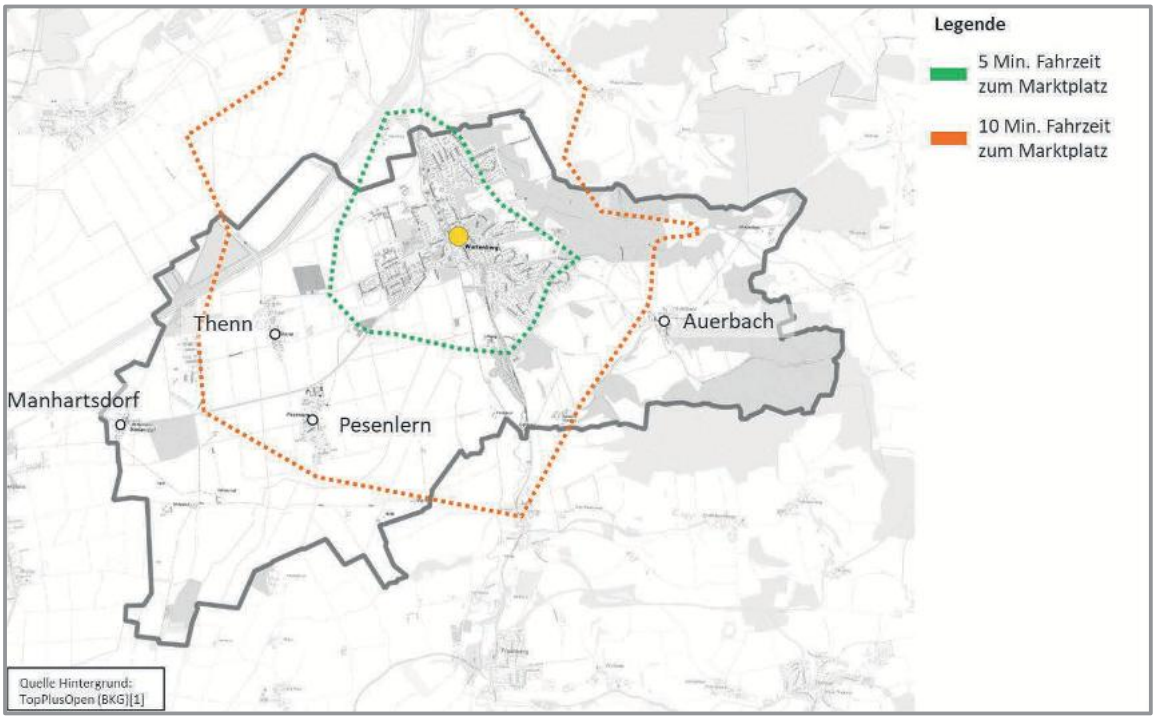


Abbildung 6 **Fahrzeiten zwischen dem Marktplatz und den Wartenberger Ortsteilen mit dem Fahrrad** [Hintergrund: TopPlusOpen (BKG) [1]]

Eine Analyse der Radverkehrsinfrastrukturen auf Basis maßgeblicher Kriterien aus den Richtlinien [2] (siehe Abbildung 7) zeigt, dass im Ortskern lediglich im nördlichen Abschnitt der Thenner Straße ein schmaler Zweirichtungsradweg zur Verfügung steht, der nördlich der Martin-von-Deutinger-Straße endet. Südlich davon wird der Radverkehr, wie in allen anderen Straßen, im Mischverkehr geführt, was selbst in den Abschnitten mit Tempo 30 im besten Fall ungünstig ist. Allerdings steht dem Radverkehr mit der parallellaufenden verkehrsberuhigten Achse Moosburger Straße - Hauptstraße eine attraktive Alternative zur Verfügung. Häufige Stiche in Richtung der Strogenstraße stellen Querverbindungen her. Auch im östlichen Abschnitt der Thenner Straße ist eine an dieser Stelle kritische Radverkehrsführung im Mischverkehr festzustellen, über einen südlich davon liegenden Geh- und Radweg besteht jedoch eine Alternativroute. Im Bereich der Ortsausgänge an der Thenner und Pesenlerner Straße beginnen Geh- und Radwege. Während der Weg an der Thenner Straße bis nach Thenn führt, endet der Radweg an der Pesenlerner Straße deutlich vor dem Ortsteil Manhartsdorf. Im Hinblick auf die Knotenpunkte ist darauf hinzuweisen, dass nicht nur die vielbefahrenen Knotenpunkte an der Strogenstraße kritisch zu befahren ist, sondern auch die Furten der übergeordneten Zweirichtungsradwege nicht adäquat durch Markierung und Beschilderung hervorgehoben sind.

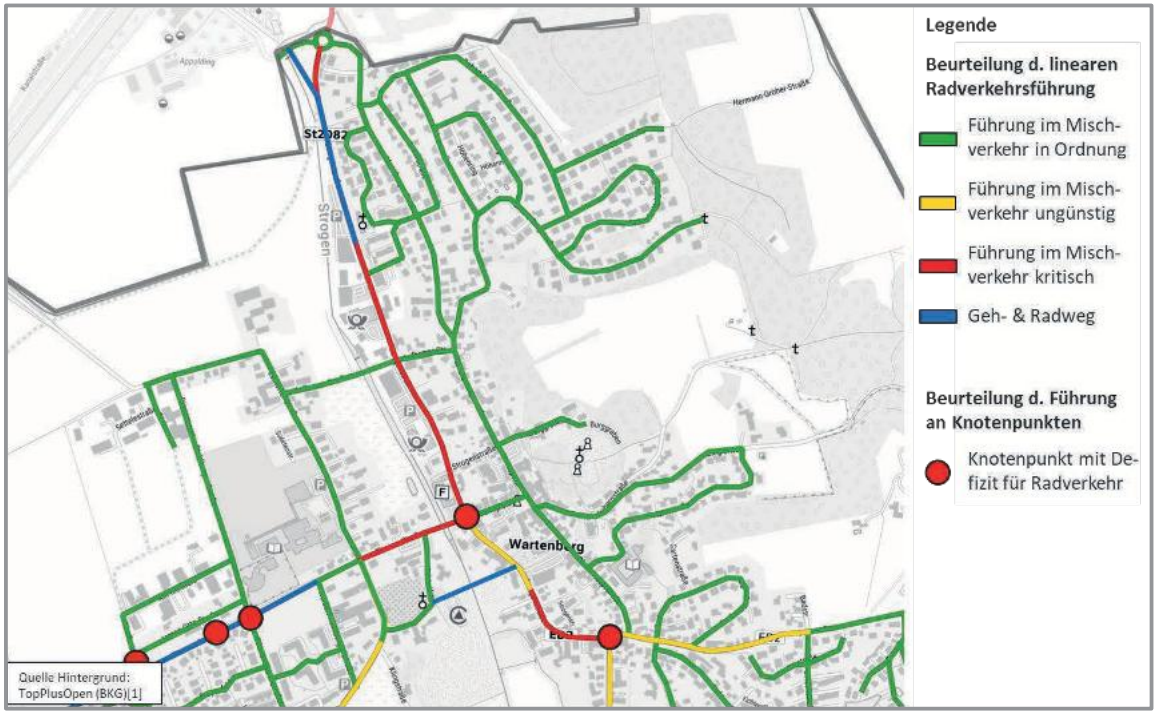


Abbildung 7 **Radverkehrsführungen im Ortskern von Wartenberg beurteilt auf Basis der Richtlinien** [Hintergrund: TopPlusOpen (BKG) [1]]

2.4 Analyse der Bestandssituation im ÖPNV

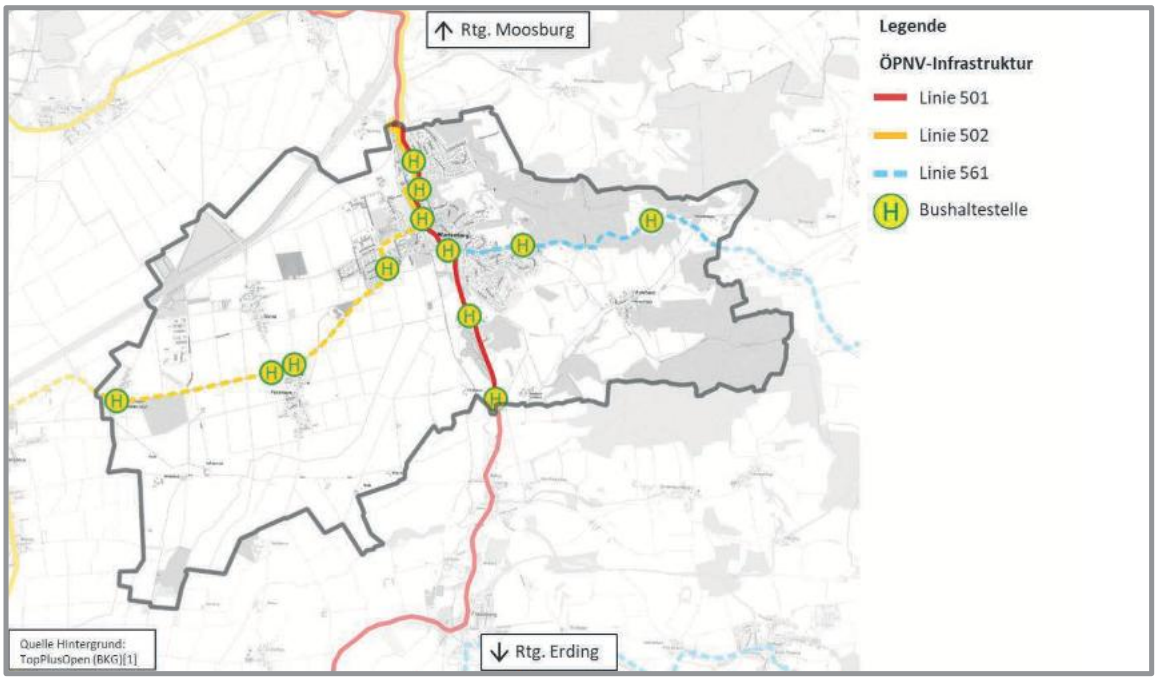
Fahrtenangebot im öffentlichen Nahverkehr an Werktagen

Die Erschließung der Marktgemeinde Wartenberg durch den ÖPNV erfolgt an Werktagen über die Regionalbuslinien 501, 502 und den Rufbus 561 (sowie in Tagesrandzeiten durch die Ruftaxi-Linie 5010). Abbildung 8 zeigt hierzu die Linienführung der zur Tageszeit verkehrenden Linien (oben) sowie die Anzahl der maximalen Fahrten (Summe aller Linien) je nach Streckenabschnitt (unten).

Buslinie 501: Die Buslinie 501 verbindet die Marktgemeinde Wartenberg an Werktagen mit den beiden größeren Städten Erding und Moosburg und bietet somit Direktverbindungen an die dortigen Bahnhöfe. Vereinzelt wird die Liniennummer 501 auch für Busfahrten zwischen Moosburg und Gammelsdorf verwendet, wobei diese Fahrten nicht über Wartenberg führen. Die Buslinie wird zwischen Moosburg und Erding an Schultagen stündlich bedient, in den Ferien entfällt zur Mittagszeit eine Fahrt, sodass sich eine geringere Taktung ergibt. In den Spitzenstunden wird der Takt zwischen Langenpreising und Erding verdichtet, wovon auch Wartenberg profitiert.

Buslinie 502: Ergänzt wird das Angebot um die Buslinie 502, die Wartenberg werktags mit einem beschränkten zusätzlichen Angebot auf einer abweichenden Linienführung mit der Großen Kreisstadt Erding verbindet. In Richtung Wartenberg ergeben sich an Schultagen sechs zusätzliche Busfahrten. Von Wartenberg aus in Richtung Erding bestehen vier zusätzliche Busfahrten. Die erste Fahrt von Wartenberg in Richtung Erding ergibt sich an Schultagen um 07:10, die Letzte Fahrt bereits um 15:16. Die Erste Ankunft im Zentrum von Wartenberg ist an Schultagen um 09:26, die letzte Ankunft um 19:46. Der westliche Bereich der Gemeinde Wartenberg wird nur mit jeweils einer Fahrt je Richtung bedient, die vor allem der Erschließung für den Schülerverkehr dient.

Buslinie 561: Neben den Buslinien 501 und 502 verkehrt an Werktagen die Rufbuslinie 561 auf einem größeren Umweg zwischen Wartenberg und Erding, was vor allem der Erschließung kleinerer Ortschaften dient. Dabei sind die Haltestellen zwischen Wartenberg und Bergham (Gemeinde Fraunberg) mit Ausnahme von Steinkirchen bei den meisten Fahrten als Rufbushaltestellen ausgewiesen, sodass vor der Fahrt ein Anruf erforderlich ist. Die Linie verkehrt an normalen Werktagen neun Mal zwischen 05:45 und 18:05 von Wartenberg in Richtung Erding und zehn Mal zwischen 07:41 und 20:01 (jeweils Ankunftszeit in Wartenberg) von Erding in Richtung Wartenberg. Am Abend verkehrt an Werktagen ergänzend die Ruftaxilinie 5010, die Wartenberg mit Erding verbindet. Das Ruftaxi weist jeweils drei Abfahrten und drei Ankünfte im Ortskern von Wartenberg auf. Die letzte Abfahrts- und Ankunftsmöglichkeit in Wartenberg ist um 00:16.



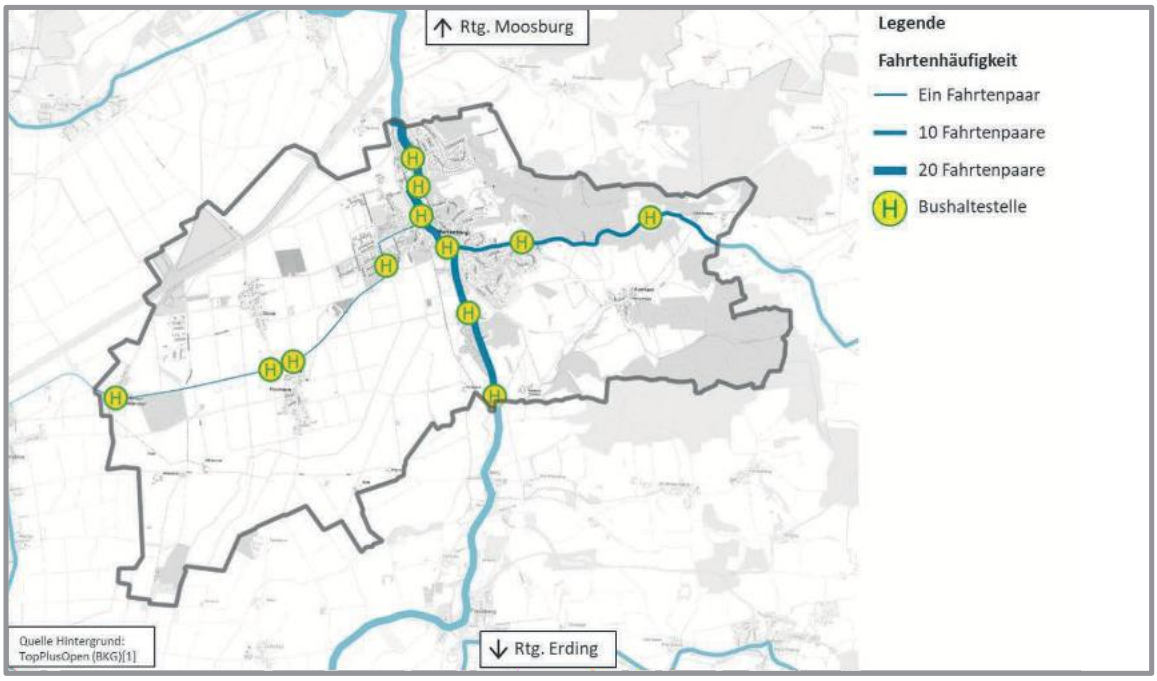


Abbildung 8 **Erschließung der Marktgemeinde Wartenberg durch den ÖPNV an Werktagen** [Hintergrund: TopPlusOpen (BKG) [1]

Fahrtenangebot im öffentlichen Nahverkehr an Wochenenden

An Wochenenden geht die Qualität des ÖPNV deutlich zurück, da lediglich die Ruftaxilinien 5010 und 5020 den Ort anfahren und deutlich weniger Haltestellen bedient werden (siehe Abbildung 9)

Die Linie 5010 verkehrt auf anderer Route als an Werktagen zwischen Moosburg und Erding und führt dabei über Wartenberg. Die Verbindungen von und nach Wartenberg bestehen rund alle zwei Stunden, wobei Ankünfte aus Moosburg/ Abfahrten nach Erding zwischen 07:23 und 21:23 erfolgen. Ankünfte aus Erding/ Abfahrten nach Moosburg erfolgen ebenfalls ca. alle zwei Stunden zwischen 08:36 und 20:36. Eine zusätzliche Fahrt ergibt sich um 23:16, wobei diese nur zur Ankunft aus Erding und Abfahrt nach Erding genutzt werden kann. Eine Verbindung nach Moosburg besteht nicht.

Das Ruftaxi 5020 ergänzt die Linie 5010 auf abweichender Route um weitere Fahrten zwischen Wartenberg und Erding in einem Zwei-Stunden-Takt, wobei Fahrten aus Wartenberg von 06:24 bis 20:24 möglich sind. Ankünfte in Wartenberg aus Richtung Erding ergeben sich zwischen 07:40 und 22:20.

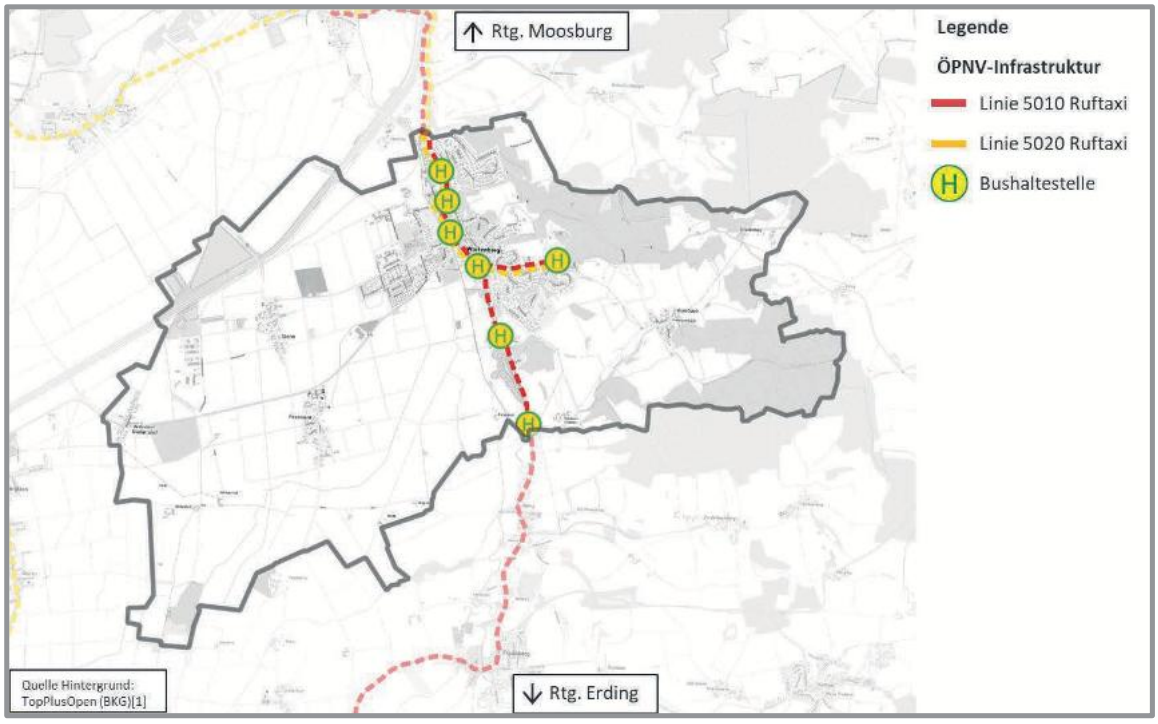


Abbildung 9 **Erschließung der Marktgemeinde Wartenberg durch den ÖPNV an Wochenenden** [Hintergrund: TopPlusOpen (BKG) [1]

Erreichbarkeit und Ausstattung der ÖPNV-Haltestellen

Ein erstes Kriterium bei der Analyse der ÖPNV-Haltestellen war deren Erreichbarkeit, wobei lediglich die Haltestellen berücksichtigt wurden, die werktags ein regelmäßiges Fahrtenangebot aufweisen. Dies schließt vor allem die Haltestellen im westlichen Gemeindegebiet aus, die nur ein tägliches Fahrtenpaar für den Schülerverkehr aufweisen. Auf dieser Grundlage lässt sich feststellen, dass lediglich der Marktkern sowie die südlich und östlich davon liegenden kleineren Ortschaften durch den ÖPNV erschlossen sind. Aufham und die Ortsteile im Westen der Gemeinde sind unzureichend erschlossen.

Eine ergänzende Analyse der Haltestellen im Hinblick auf deren Ausstattung zeigt, dass die Haltestellen im westlichen Bereich lediglich eine Beschilderung ohne Wartefläche, etc. aufweisen. Gleiches gilt für die Haltestellen im südlichen und westlichen Gemeindeteil. Auch im Ortskern sind die Borde für den barrierefreien Einstieg deutlich zu niedrig und es existieren teils keine adäquaten Wartebereiche.

Die Ergebnisse beider Analysen sind in Abbildung 10 dargestellt.

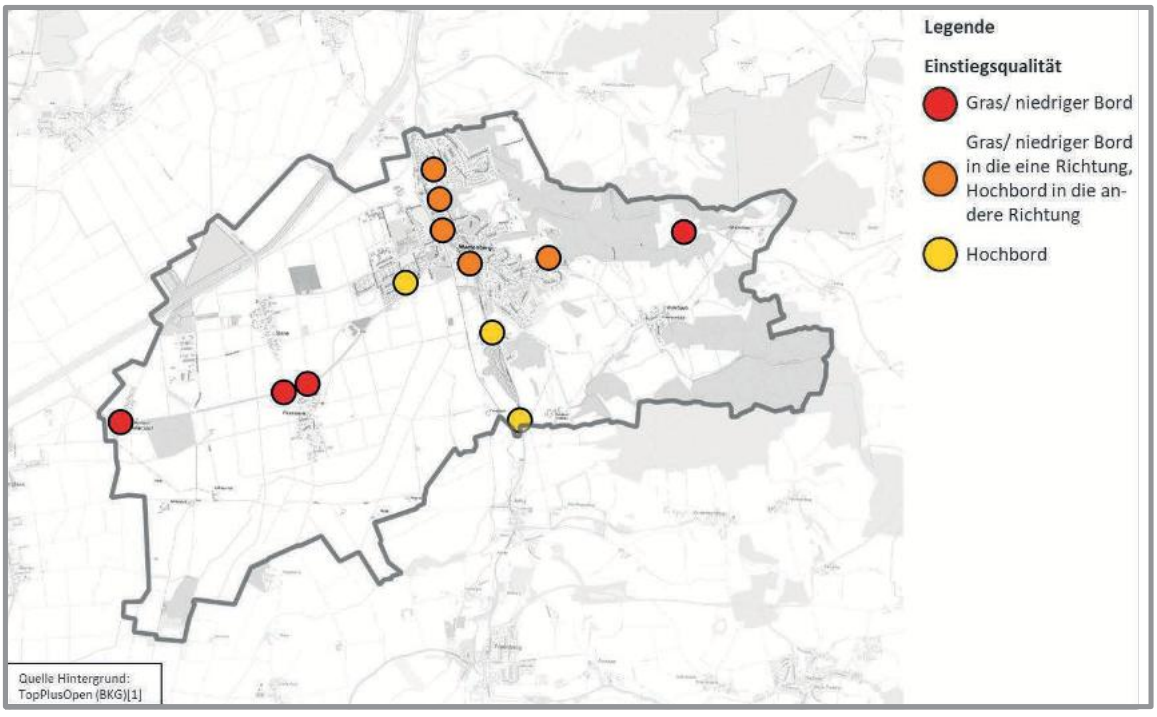


Abbildung 10 **Lage und Ausstattung der ÖPNV-Haltestellen in der Marktgemeinde Wartenberg** [Hintergrund: TopPlusOpen (BKG) [1]

2.5 Analyse der Bestandssituation im fließenden Kfz-Verkehr

Aufgrund der eher schlechten Randbedingungen im ÖPNV wird für die Marktgemeinde Wartenberg eine hohe Bedeutung des Kfz-Verkehrs vermutet, weshalb dieses Verkehrssystem der umfassendsten Bestandsanalyse unterzogen wurde. Die Analyse umfasst dabei die angebotsseitigen Randbedingungen (siehe Kapitel 2.5.1), die im Wesentlichen über eine Kartierung der bestehenden Infrastrukturen ermittelt wurden, aber auch die nachfrageseitigen Randbedingungen (siehe Kapitel 2.5.2), die im Wesentlichen über mehrere Verkehrszählungen- und Befragungen ermittelt wurden.

2.5.1 Angebotsseitige Randbedingungen im fließenden Kfz-Verkehr

Die angebotsseitigen Randbedingungen im fließenden Kfz-Verkehr wurden über eine Kartierung des Straßennetzes ermittelt, bei der im Wesentlichen die Klassifizierung der Straßen, die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten und die Knotenpunktformen dokumentiert wurden. Die Erhebung fokussierte sich auf den Umgriff in Abbildung 11, ging jedoch Anlassbezogen auch darüber hinaus.

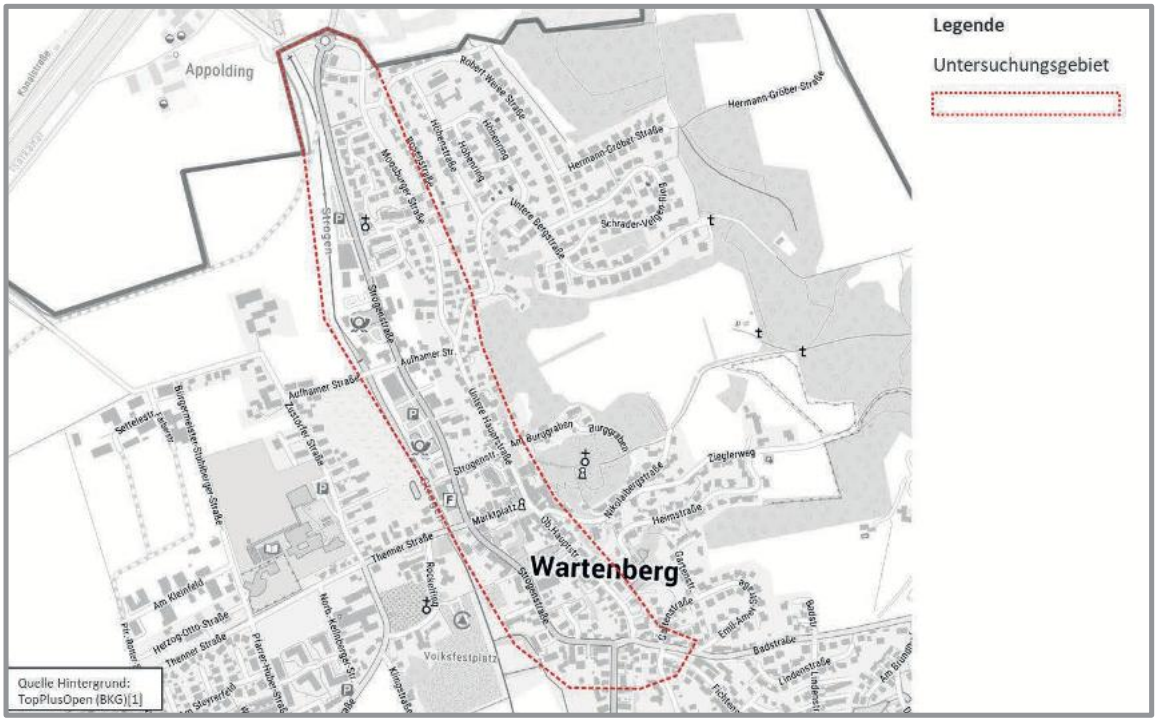


Abbildung 11 **Detaillierter Untersuchungsumgriff für den Teilbereich fließender Kfz-Verkehr** [Hintergrund: TopPlusOpen (BKG) [1]

Analyse des Straßennetzes im Hinblick auf die Klassifizierung

Die Klassifizierung des Straßennetzes (s. Abbildung 12) spielt insbes. bei der Zuständigkeit und den Möglichkeiten zur Verkehrsberuhigung eine zentrale Rolle, weshalb zunächst dieser grundlegende Parameter beschrieben werden soll. Die Analyse im Hinblick auf diese Randbedingung zeigt, dass die westliche der beiden zentralen Nord-Süd-Achsen (Strogenstraße) als Staatsstraße St 2082 klassifiziert ist. Diese führt in ihrem weiteren Verlauf nach Norden in die Nachbarkommune Langenpreising, wo die St 2085 abzweigt, die zur nächstgelegenen Autobahnanschlussstelle Moosburg-Süd und weiter nach Moosburg führt. In Richtung Süden führt die St 2082 in Richtung der Großen Kreisstadt Erding.

Ergänzend beinhaltet das klassifizierte Netz die Kreisstraße ED 2, die im Südosten über die Badstraße ins Zentrum führt und anschließend bis zur Thenner Straße auf der St 2082 nach Norden verläuft. Anschließend führt sie über die Thenner Straße und die Pesenlerner Straße aus dem Zentrum heraus. Nicht zum klassifizierten Straßennetz gehören der Marktplatz und die Achse Moosburger Straße-Obere/ Untere Hauptstraße, was Spielräume im Hinblick auf eine Verkehrsberuhigung ermöglicht.

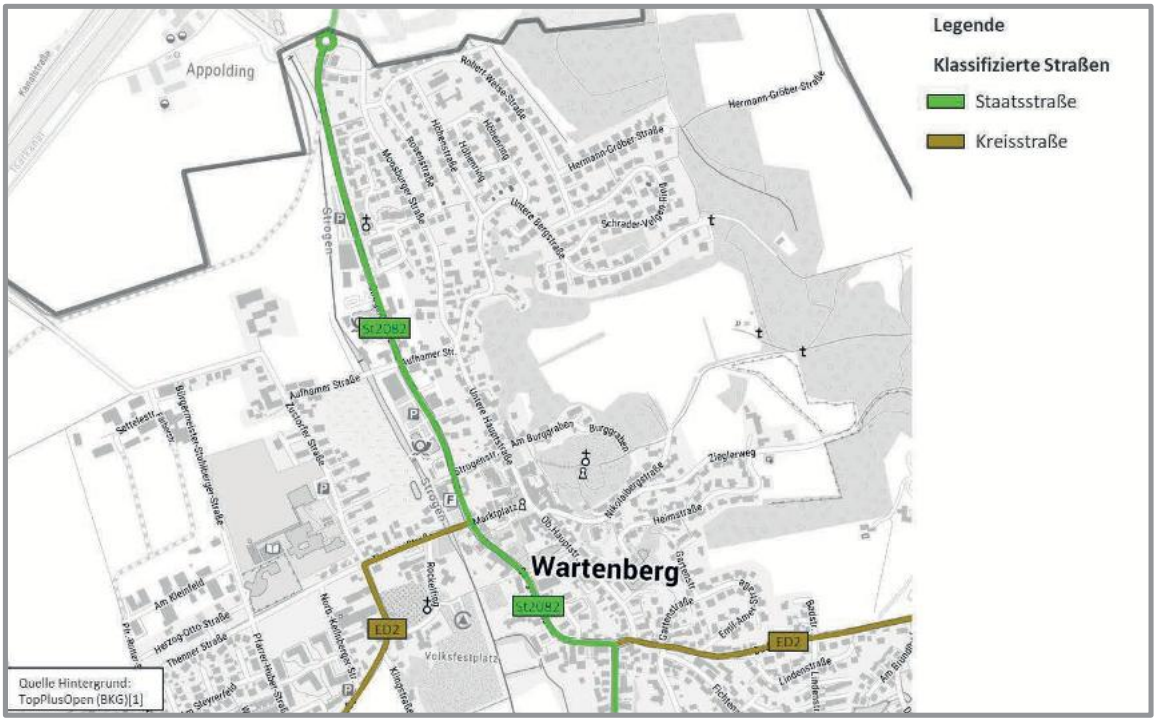


Abbildung 12 **Klassifiziertes Straßennetz im erweiterten Ortskern von Wartenberg**
[Hintergrund: TopPlusOpen (BKG) [1]

Analyse des Straßennetzes im Hinblick auf den Ausbauzustand

Das Straßennetz im Zentrum von Wartenberg (sieh Abbildung 13) ist im Hinblick auf die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten von einer klaren Hierarchie geprägt, bei der die St 2082, die ED 2, die Thenner Straße und die Achse Obere/ Untere Hauptstraße – Aufhamer Straße im Regelfall mit zulässigen Höchstgeschwindigkeiten von 50 km/h ausgestaltet sind und das innergemeindliche Hauptnetz bilden. In Bereichen mit schützenswerten Einrichtungen liegen abschnittsweise Reduktionen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h vor. Die Gebiete abseits der Straßenzüge sind weitgehend mit Geschwindigkeitsbegrenzungen auf 30 km/h oder darunter ausgestaltet.

Im Hinblick auf die Knotenpunkte zeigt sich, dass abgesehen von einem Kreisverkehr am nördlichen Ortseingang und einer Fußgängerschutzanlage an der Thenner Straße lediglich unsignalisierte Vorfahrtknoten im Marktzentrum vorliegen. Diese sind im höherrangigen Straßennetz zum überwiegenden Teil mit der Beschilderung VZ 205 ausgestaltet. Die Knotenpunkte Strogenstraße/ Marktplatz, Strogenstraße/ Badstraße und Obere Hauptstraße/ Nikolaibergstraße sind mit VZ 206 ausgestaltet.

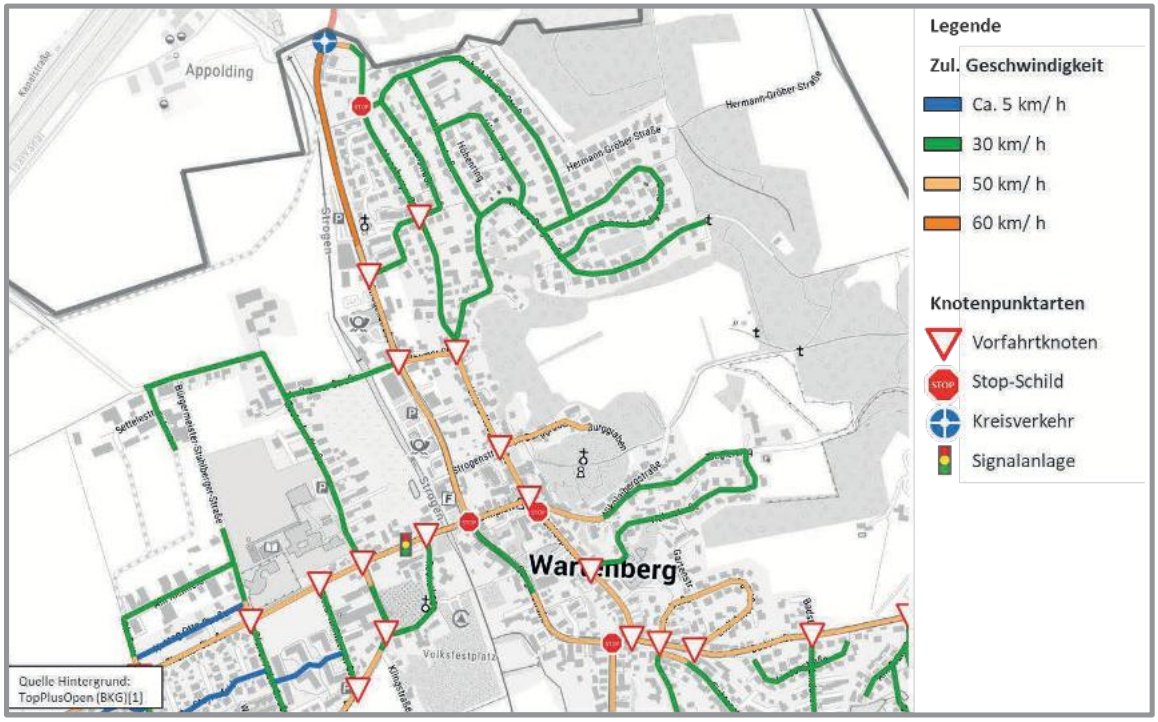


Abbildung 13 **Zulässige Höchstgeschwindigkeiten und Art der Knotenpunkte im erweiterten Ortskern** [Hintergrund: TopPlusOpen (BKG) [1]

2.5.2 Nachfrageseitige Randbedingungen im fließenden Kfz-Verkehr

Zur Ermittlung der nachfrageseitigen Randbedungen wurden am 24.11.2022 eine Reihe an 24-Stunden Verkehrszählungen und Verkehrsbefragungen durchgeführt (siehe Abbildung 14). Die Verkehrszählungen umfassen die folgenden neun Knotenpunkte im Ortskern von Wartenberg:

- Badstraße/ Obere Hauptstraße,
- Erdinger Straße/ Strogenstraße,
- Untere Hauptstraße/ Marktplatz,
- Strogenstraße/ Aufhamer Straße,
- Untere Hauptstraße/ Aufhamer Straße,
- Thenner Straße/ Strogenstraße,
- Moosburger Straße/ St 2082,
- Strogenstraße/ Zufahrt Penny,
- Obere Hauptstraße/ Zufahrt Penny.

Ergänzt werden die Verkehrszählungen um achtstündige Verkehrsbefragungen an den Querschnitten Badstraße, Erdinger Straße, Thenner Straße, Aufhamer Straße, Prisostraße sowie St2082 (Nord), die über die benachbarten Zählstellen auf 24-Stunden-Werte hochgerechnet werden.



Abbildung 14 **Erhebungskonzept (Zählungen und Befragungen) im fließenden Kfz-Verkehr** [Hintergrund: TopPlusOpen (BKG) [1]

Analyse der Kfz-Verkehrsmengen im erweiterten Ortskern von Wartenberg

Gemäß einer Verkehrsmodellierung für den fließenden Kfz-Verkehr, die auf Basis der Verkehrszählungen und der Verkehrsbefragungen erstellt wurde (siehe Abbildung 15 auf der folgenden Seite) weist die Strogenstraße innerhalb des Ortskerns Verkehrsmengen von 6.300 Kfz-Fahrten/ 24h (südlich des Kreisverkehrs am nördlichen Ortseingang) bis 8.400 Kfz-Fahrten/ 24h (südlich des Knotenpunkts mit der Aufhamer Straße) auf und ist damit die Straße mit der höchsten Verkehrsmenge im Untersuchungsgebiet. Als zweite maßgebliche Straße in Wartenberg ist die Thenner Straße zu nennen, die in etwa 6.200 Kfz-Fahrten/ 24h aufweist und den Ortskern mit den westlichen Ortsteilen von Wartenberg verbindet. Von Süden führen die Badstraße und die Erdinger Straße in den Ortskern hinein und weisen jeweils etwas unter 5.000 Kfz-Fahrten/ 24h auf. Von Norden führt die St 2082 etwas unter 6.000 Kfz-Fahrten/ 24h in den Ortskern.

Sowohl der Marktplatz als auch die Achse Obere/ Untere Hauptstraße – Moosburger Straße weisen mit jeweils maximal etwas über 2.000 Kfz-Fahrten/ 24h eine sehr untergeordnete Verkehrsbedeutung auf, was auf eine überwiegende Erschließungsfunktion hinweist. Der übergeordnete Verkehr zwischen den Ortsteilen und den Nachbarkommunen befährt dagegen die Strogenstraße.

Analyse der Sv-Verkehrsmengen im erweiterten Ortskern von Wartenberg

Im Hinblick auf die Schwerverkehrsmengen im Ortskern von Wartenberg (siehe Abbildung 16 auf Seite 29) zeigt die Verkehrszählung ein ähnliches Bild wie im gesamten Kfz-Verkehr. Auch hier stellt die Strogenstraße mit 260 bis 310 Sv-Fahrten/ 24h die Straße mit der höchsten Verkehrsbelastung im gesamten Ortskern dar. Die Thenner Straße weist mit 150 Sv-Fahrten/ 24h in etwa die Hälfte der Schwerverkehrsmenge der Strogenstraße auf. Auffällig ist jedoch, dass der Schwerverkehr im Außerortsbereich deutlich stärker auf der St 2082 gebündelt bleibt als der gesamte Kfz-Verkehr (260 Sv-Fahrten nördlich von Wartenberg und 240 Sv-Fahrten auf der Erdinger Straße). Eine zweite Auffälligkeit ist der vergleichsweise hohe Schwerverkehrsanteil auf der Achse Moosburger Straße – Aufhamer Straße, der auf die Befahrung beider Straßen durch den Linienbusverkehr zurückzuführen ist.

Sowohl der Marktplatz als auch die Achse Obere/ Untere Hauptstraße 20 bis 30 Sv-Fahrten/ 24h eine sehr untergeordnete Verkehrsbedeutung auf, was auf eine Erschließungsfunktion hinweist.

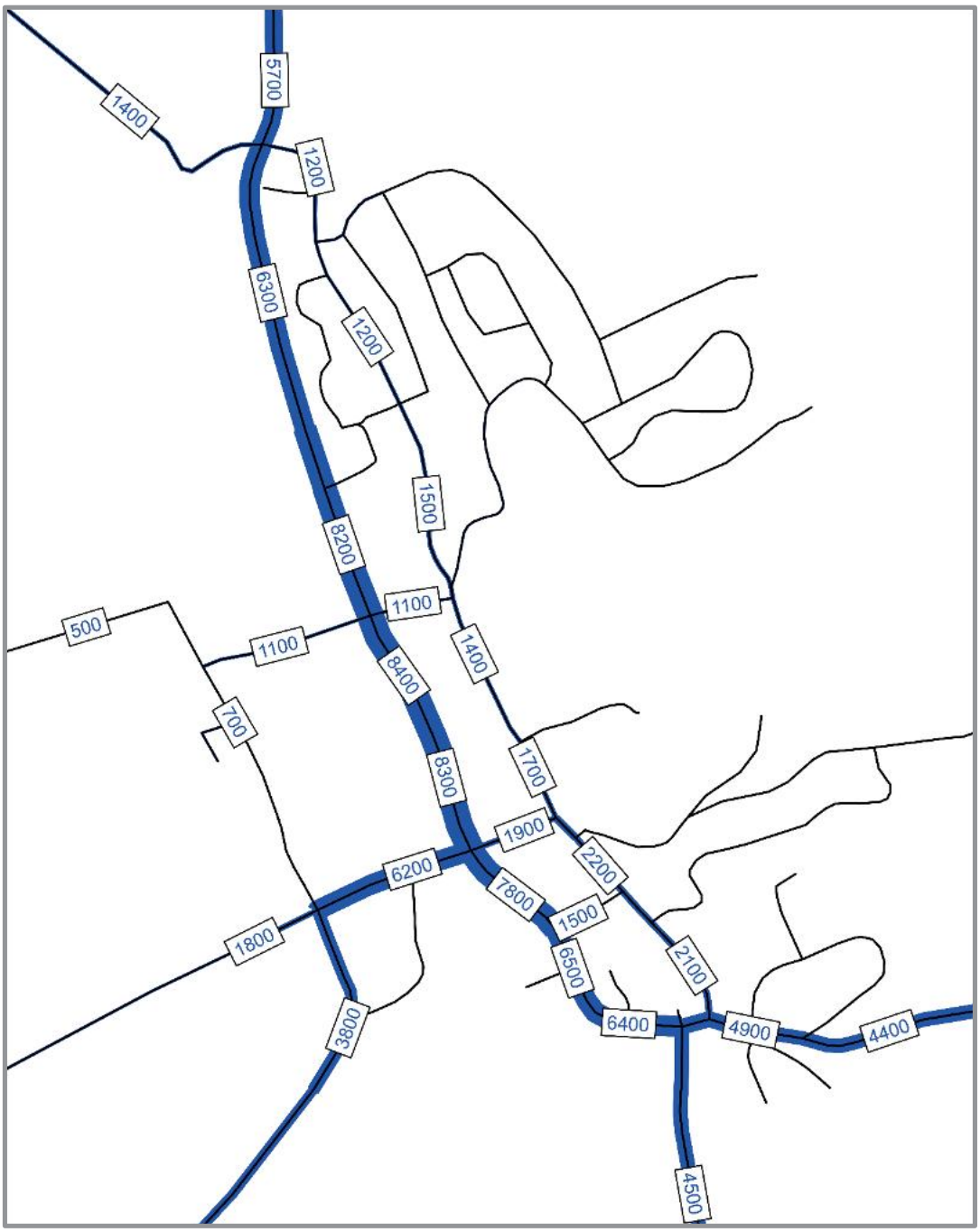


Abbildung 15 Kfz-Verkehrsmengen im erweiterten Ortskern von Wartenberg [Kfz/ 24h]

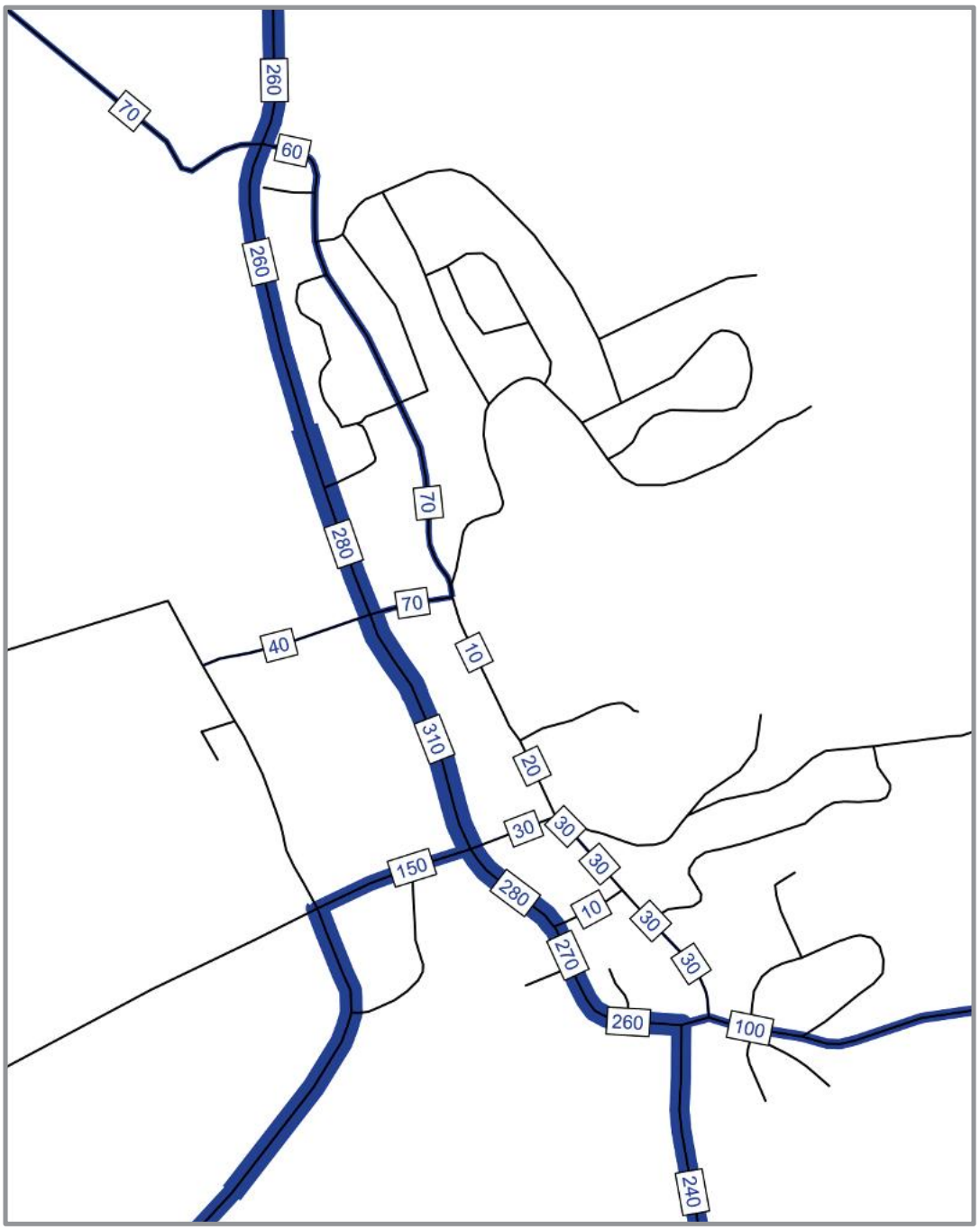


Abbildung 16 Sv-Verkehrsmengen im erweiterten Ortskern von Wartenberg [Lkw/ 24h]

Art der Verkehre im Ortskern von Wartenberg

Dank der Verkehrsbefragung stehen auch detaillierte Auskünfte über den Kfz-Verkehr im Ortskern von Wartenberg zur Verfügung. So wurden an den Befragungsstellen rund 17.600 Kfz-Fahrten/ 24h festgestellt, bei denen es sich um ca. 3.400 Binnenverkehre, 11.700 Quell-Ziel-Verkehre sowie 2.500 Durchgangsverkehre handelt. Um ein vollständiges Bild der Verkehre im Ortskern zu erhalten, sind zusätzlich die Binnenverkehre zu berücksichtigen, die innerhalb des Ortskerns verbleiben und die Erhebungsstellen der Verkehrsbefragung nicht durchfahren. Gemäß einer modellbasierten Abschätzung handelt es sich dabei um weitere 2.400 Kfz-Fahrten/ 24h. Somit lässt sich entsprechend der Abbildung 17 davon ausgehen, dass im Ortskern der Quell-Ziel-Verkehr mit 58% der Kfz-Verkehre die größte Rolle spielt. Darauf folgt der Binnenverkehr mit 29% der Kfz-Verkehre. Der Durchgangsverkehr spielt mit lediglich rund 13% der Kfz-Verkehre eine eher untergeordnete Rolle.

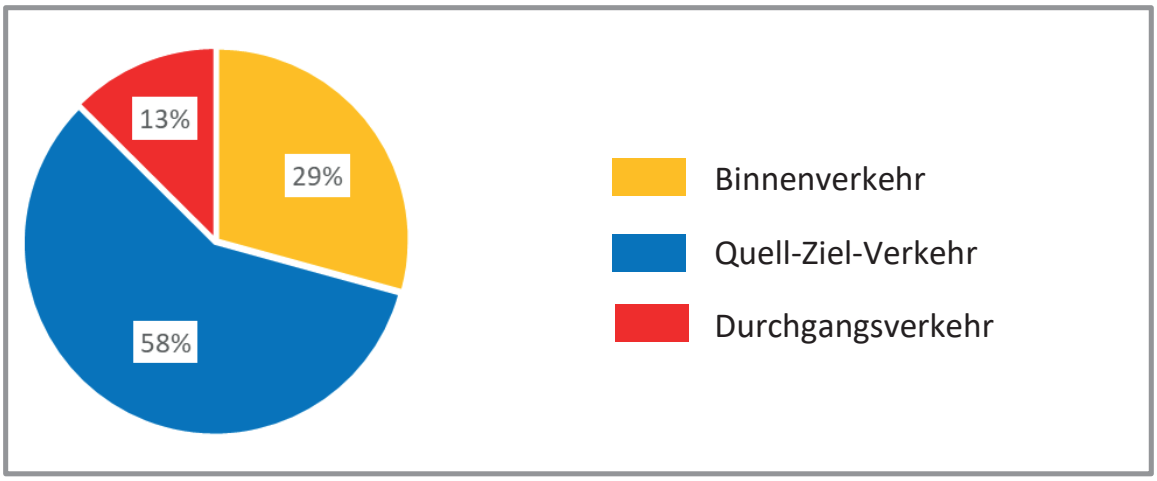


Abbildung 17 **Verteilung der Kfz-Verkehre im Ortskern von Wartenberg auf den Binnen-, den Quell-Ziel- und den Durchgangsverkehr**

Wegzwecke im Quell- und Zielverkehr

Im Rahmen der Verkehrsbefragung wurden zudem die Wegzwecke der Kfz-Fahrenden erfasst (siehe Abbildung 18), wodurch sich die Besuchszwecke im Ortskern von Wartenberg ermitteln lassen. Dabei zeigt sich eine Dominanz des Wohnens (40% der Kfz-Fahrten), gefolgt von den beiden Ausgangszwecken Arbeiten und Einkaufen (jeweils rund 19% der Kfz-Fahrten). Die restlichen 22% der Kfz-Fahrten

verteilen sich auf andere Wegzwecke, wobei hier noch dienstliche/ geschäftliche Erledigungen und Freizeitwege mit jeweils rund 6% der Gesamtwege eine größere Rolle spielen

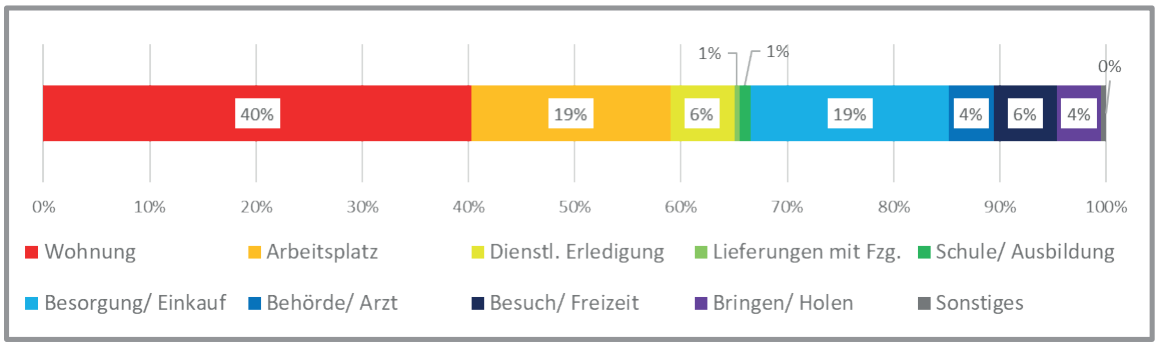


Abbildung 18 Wegzwecke der Kfz-Verkehre mit einem Ziel im Ortskern von Wartenberg

Maßgebliche Ziele im Quell- und Zielverkehr

Blickt man auf die maßgeblichen Ziele der Kfz-Fahrenden im Quell- und Zielverkehr (siehe Abbildung 19 oben), so zeigt sich, dass vor allem die größeren direkten Nachbarkommunen Langenpreising, Fraunberg und Berglern eine hohe Bedeutung für den Quell- und Zielverkehr von und nach Wartenberg haben. Alle drei Kommunen weisen Verflechtungen zwischen 1.000 und 2.000 Kfz-Fahrten/24h mit Wartenberg auf und haben damit eine lokal ähnliche Verkehrsbedeutung wie die Große Kreisstadt Erding (1.500 Kfz-Fahrten/ 24h). Weitere maßgebliche Verflechtungen von mehr als 500 Kfz-Fahrten/ 24h ergeben sich mit Kirchberg sowie den größeren Städten Landshut und Moosburg.

Maßgebliche Ziele im Durchgangsverkehr

Im Durchgangsverkehr durch den Ortskern von Wartenberg ist gemäß Abbildung 19 unten (wenn auch auf deutlich niedrigerem Niveau) ein ähnliches Bild festzustellen wie im Quell-Ziel Verkehr. Hier dominieren vor allem Verkehre von/ nach Langenpreising sowie von/ nach Fraunberg mit rund 300 Kfz-Fahrten/ 24h das Bild und liegen damit gleich hoch wie der Durchgangsverkehr mit Quelle oder Ziel in Erding. Auffällig ist, dass Berglern eine deutlich niedrigere Verkehrsbedeutung für den Durchgangsverkehr aufweist als im Quell- und Zielverkehr. Weitere Kommunen mit einer erhöhten Bedeutung für den Durchgangsverkehr durch Wartenberg sind die größeren Städte Moosburg und Landshut mit jeweils 200 Kfz-Fahrten/ 24h, die dort beginnen oder dort enden.

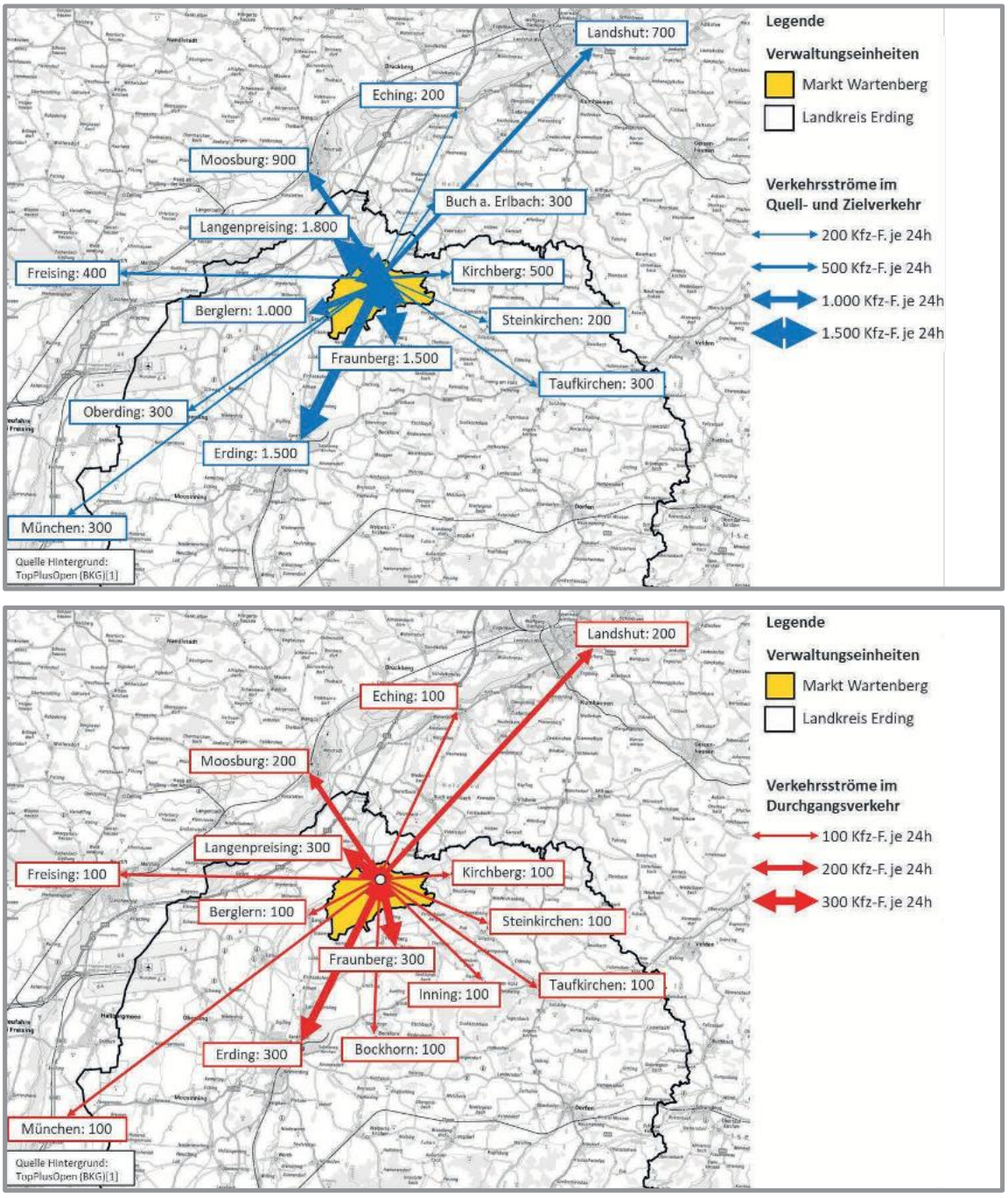


Abbildung 19 **Maßgebliche Verkehrsströme im Quell- und Zielverkehr(oben) sowie im Durchgangsverkehr (unten)** [Hintergrund: TopPlusOpen (BKG) [1]

2.6 Analyse der Bestandssituation im ruhenden Kfz-Verkehr

Analyse des Parkraumangebots im Ortskern von Wartenberg

Die Analyse der Parkmöglichkeiten im Ortskern von Wartenberg (siehe Abbildung 20) zeigt, dass insgesamt ca. 380 Kfz-Stellplätze zur Verfügung stehen, von denen jedoch weniger als die Hälfte (ca. 150 Stellplätze) öffentlich sind. Die öffentlichen Stellplätze befinden sich vor allem im Umfeld des Marktplatzes, im Straßenraum der oberen Hauptstraße sowie auf den beiden größeren Parkplätzen an der Strogenstraße und Am Burggraben. Ein weiterer öffentlicher Parkplatz befindet sich am Südende der oberen Hauptstraße, er liegt jedoch außerhalb des Erhebungsgebietes. Als größere private, aber öffentlich nutzbare Parkierungseinrichtung, ist zudem der Penny-Parkplatz zwischen der Strogenstraße und der oberen Hauptstraße zu nennen. Bezüglich der Parkraumbewirtschaftung zeigt die Analyse, dass tagsüber (bzw. an Samstagen nur vormittags) im Bereich des Marktplatzes sowie der oberen und unteren Hauptstraße eine Parkverbotszone besteht, in der das Parken mit Parkscheibe nur für zwei Stunden gestattet ist. Je nach Ankunftszeit kann somit bis zu zwei Stunden geparkt werden.

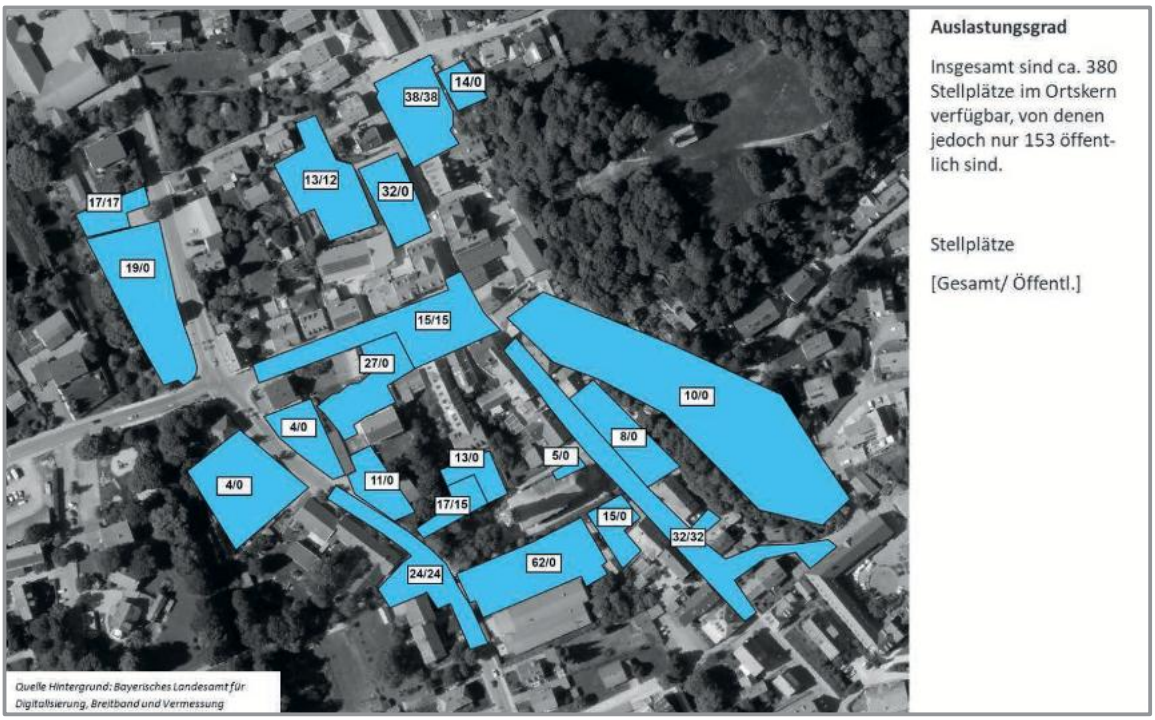


Abbildung 20 **Erhobene Parkflächen und Stellplatzzahlen [ges./ öffentl.]** [Hintergrund: Bayer. Vermessungsverwaltung – www.geodaten.bayern.de CC BY 4.0]

Analyse der Parkraumauslastung im Tagesverlauf

Die Auslastung der Stellplätze wurde an einem Werktag und an einem Samstag durch jeweils zwölf Zählungen im Zeitraum von 6 Uhr und 21 Uhr anhand von Begehungen ermittelt und nach Stellplatzbereichen differenziert ausgewertet. In der folgenden Zusammenfassung sind für den Werktag sieben und für den Samstag eine Zeitscheibe dargestellt. Eine detaillierte Auswertung aller zwölf Zeitscheiben wurde der Gemeinde separat übergeben. Grundsätzlich zeigt sich werktags im Tagesverlauf, dass die Auslastung der öffentlichen Stellplätze um 6:00 Uhr noch sehr gering ausfällt und anschließend über den Vormittag hinweg stetig zunimmt. Um 9:00 Uhr ergeben sich insbesondere im Bereich des Marktplatzes und Am Burggraben bereits erhöhte bis hohe Auslastungen. Auch der Marktplatz zeigt bereits eine hohe Auslastung, er weist jedoch noch Restkapazitäten auf. Eine weitere Auslastungsspitze wird um 15:00 Uhr erreicht. Hier bündelt sich die Auslastung vor allem im südöstlichen Bereich des Marktplatzes und am Parkplatz Burggraben. In direkter Nachbarschaft bleiben jedoch einige Stellplätze frei. Zum Abend hin geht die Auslastung der Stellplätze deutlich zurück, bis sich um 21:00 Uhr beinahe ausschließlich niedrige Auslastungsgrade zeigen. Ein detaillierter Überblick zu den Auslastungen kann den folgenden Abbildungen 21 bis 24 entnommen werden.



Abbildung 21 **Auslastung der Stellplätze Werktags um 7 Uhr** [Hintergrund: Bayer. Vermessungsverwaltung – www.geodaten.bayern.de CC BY 4.0]

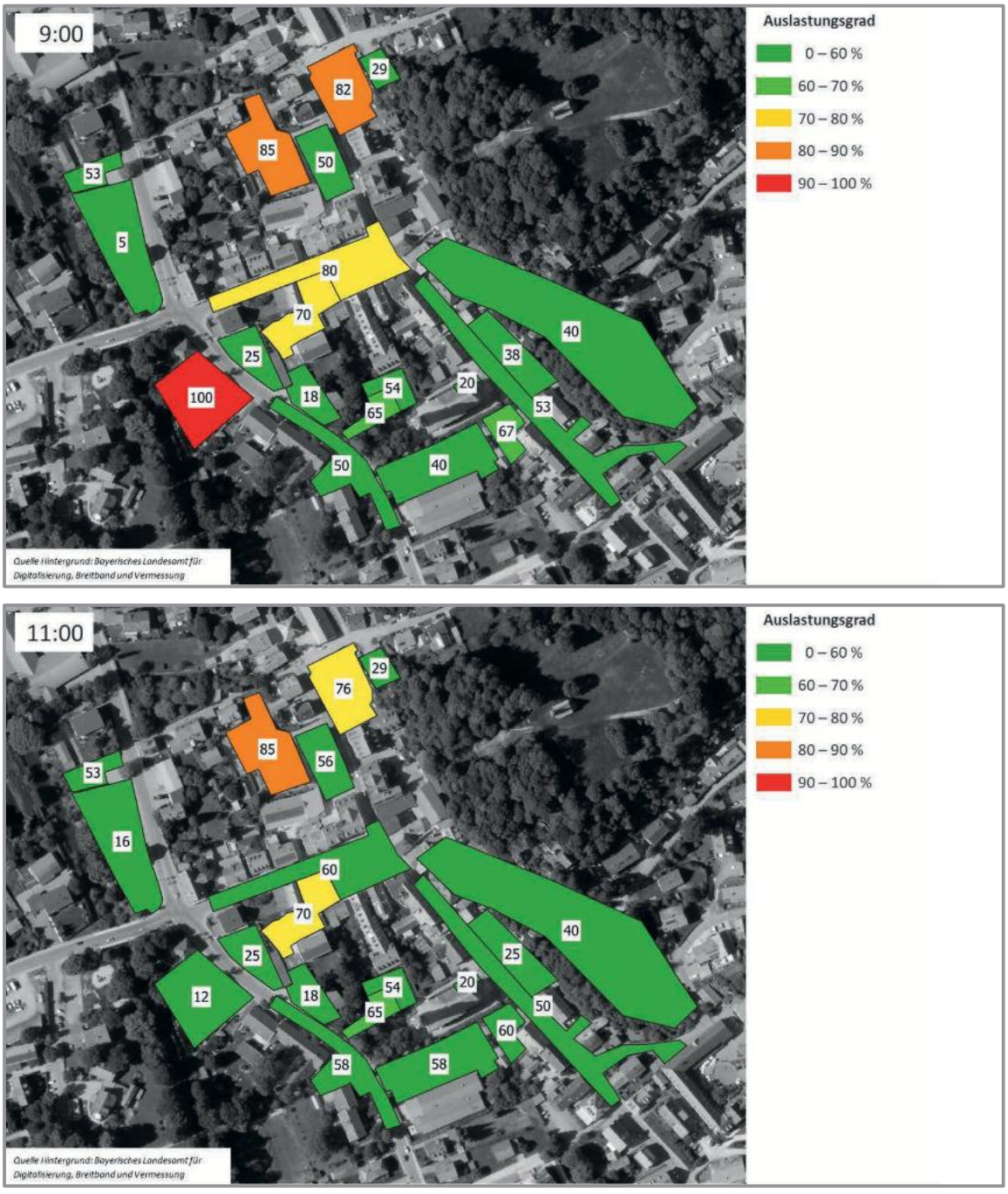
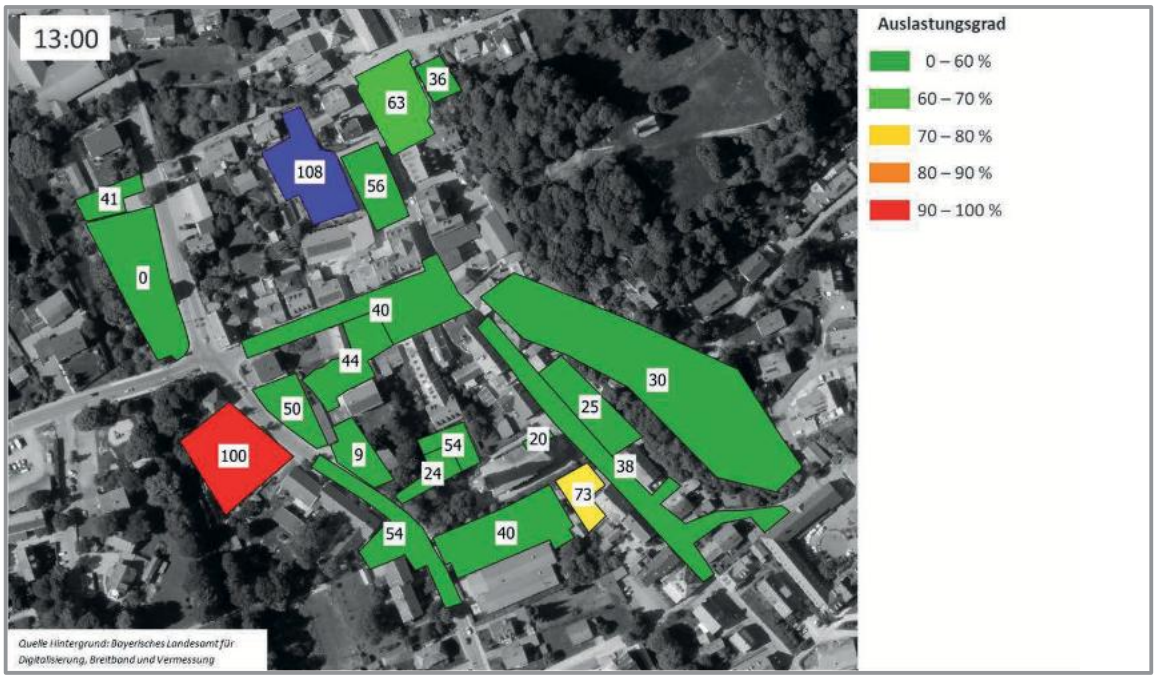


Abbildung 22 **Auslastung der Stellplätze Werktags um 9 Uhr und 11 Uhr** [Hintergrund: Bayer. Vermessungsverwaltung – www.geodaten.bayern.de CC BY 4.0]



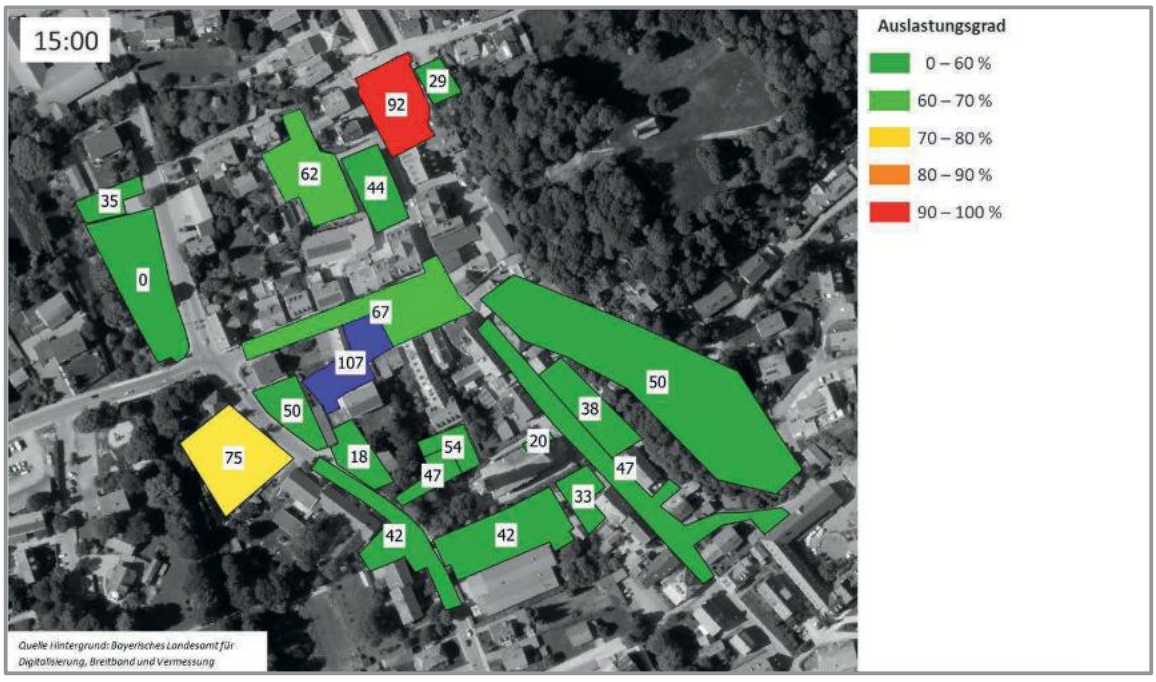


Abbildung 23 **Auslastung der Stellplätze Werktags um 13 Uhr und 15 Uhr** [Hintergrund: Bayer. Vermessungsverwaltung – www.geodaten.bayern.de CC BY 4.0]

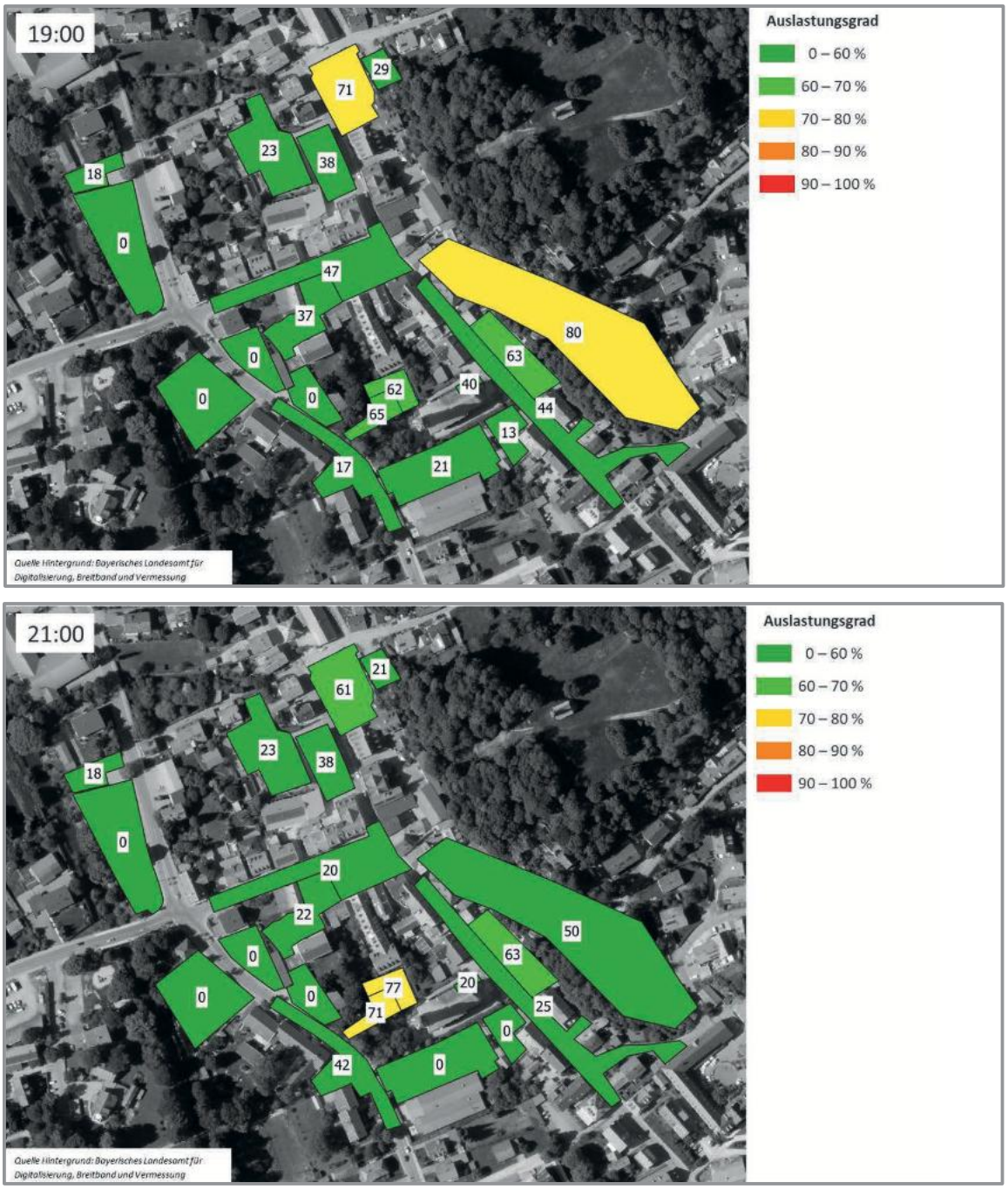


Abbildung 24 **Auslastung der Stellplätze Werktags um 19 Uhr und 21 Uhr** [Hintergrund: Bayer. Vermessungsverwaltung – www.geodaten.bayern.de CC BY 4.0]

Grundsätzlich zeigt sich Samstag morgens und abends ein ähnliches Bild wie an Werktagen, da in beiden Zeiträumen eine eher geringe Auslastung der Stellplätze vorliegt. Ein maßgeblicher Unterschied besteht allerdings darin, dass der Zustand der geringen Auslastung samstags bereits am frühen Nachmittag eintritt. Auffällig ist zudem, dass der Parkplatz am Burggraben tagsüber deutlich niedrigere Auslastungsgrade aufweist als an Werktagen. Dies lässt sich ggfs. durch deutlich weniger vorhandene Beschäftigte mit längeren Parkdauern im Ortskern erklären. Demgegenüber steht eine erhöhte Auslastung auf dem Penny Parkplatz von über 80% in der höchstbelasteten Zeit um 11 Uhr (siehe Abbildung 25). Auch die Ob. Hauptstraße weist ggü. Werktagen eine erhöhte Auslastung auf.

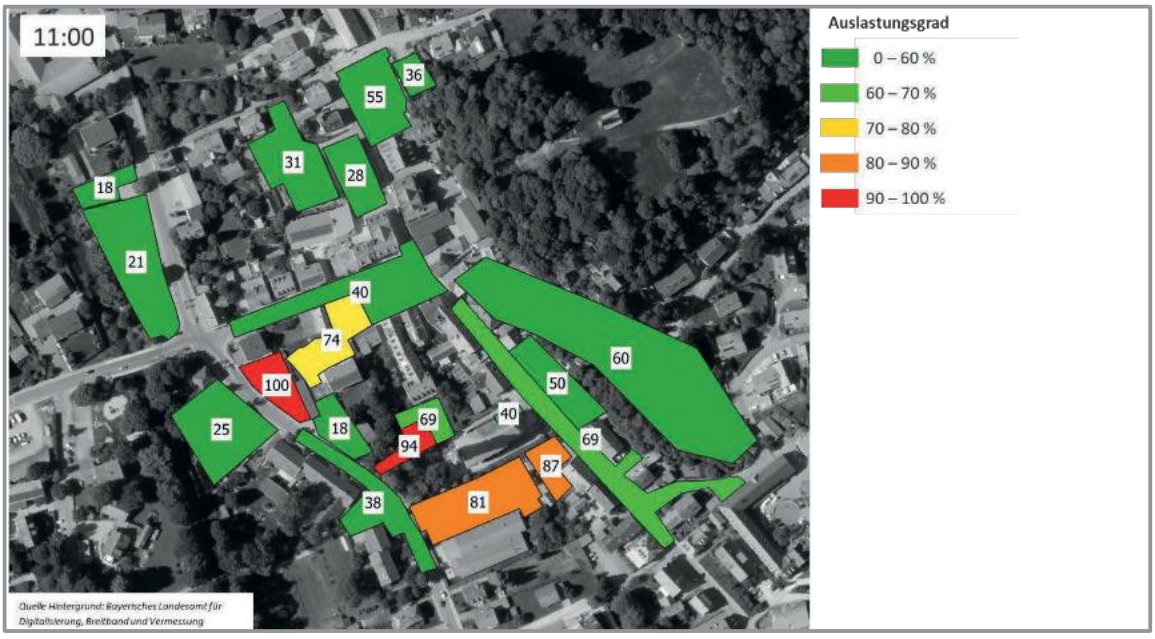


Abbildung 25 **Auslastung der Stellplätze Samstags um 11 Uhr** [Hintergrund: Bayer. Vermessungsverwaltung – www.geodaten.bayern.de CC BY 4.0]

Analyse der Forderungen aus der Wartenberger Stellplatzsatzung

Die Wartenberger Stellplatzsatzung [3] fordert bereits ab einer Wohnfläche von > 30 qm zwei Kfz-Stpl. je WE ein, was auf Grundlage der Stellplatzsatzungen benachbarter Kommunen als zu geringer Schwellenwert erscheint. Außerdem greift die Satzung im Hinblick auf die Heterogenität Wartenbergs zu kurz. Während im Kernort eine gute Nahversorgung und regelmäßige Busabfahrten bestehen, ist die Versorgung in den Ortsteilen ungleich schlechter. In der Folge ist davon auszugehen, dass die Stellplatzanzahl im Ortskern geringer ausfällt als in den weiter außenliegenden Ortsteilen.

2.7 Analyse im Hinblick auf Sharing-Mobilität und Ladeinfrastruktur

Die Analyse zur Sharing Mobilität zeigt, dass in Wartenberg aktuell keinerlei Sharing-Fahrzeuge vorhanden sind. Allerdings sticht Wartenberg damit unter vergleichbaren Kommunen nicht maßgeblich negativ heraus. Ein kürzlich erfolgter Anlauf zur Etablierung eines Carsharing-Angebotes durch die Gemeinde scheiterte an fehlenden Sponsoren. Eine ergänzende Analyse der Wartenberger Ladeinfrastruktur zeigt ein Angebot von drei Standorten mit insgesamt sechs Ladepunkten. Nachfrageseitig zeigt die Analyse bei einem Anteil von rund 4% E-Pkw inkl. Plug-in-Hybriden im Landkreis Erding [4] und 3.900 zugelassenen Pkw in Wartenberg [5] eine Anzahl von ca. 150 E-Fahrzeugen in der Gemeinde. Damit liegt der Schlüssel zwischen Ladepunkten und E-Fahrzeugen bei 1/ 25. Insbesondere in der Anfangszeit im Markthochlauf sollte eher ein Angebot von einem Ladepunkt je 10 Fahrzeuge angestrebt werden, was auf ein defizitäres Verhältnis zwischen Ladeinfrastruktur und Elektrofahrzeugen in Wartenberg hindeutet. Auffällig ist zudem, dass keiner der größeren Nahversorger im Ortskern öffentliche Ladeinfrastruktur anbietet. Zudem ist auch der Parkplatz am Burggraben als zentraler Parkplatz für längere Aufenthalte nicht mit Ladeinfrastruktur ausgestattet.

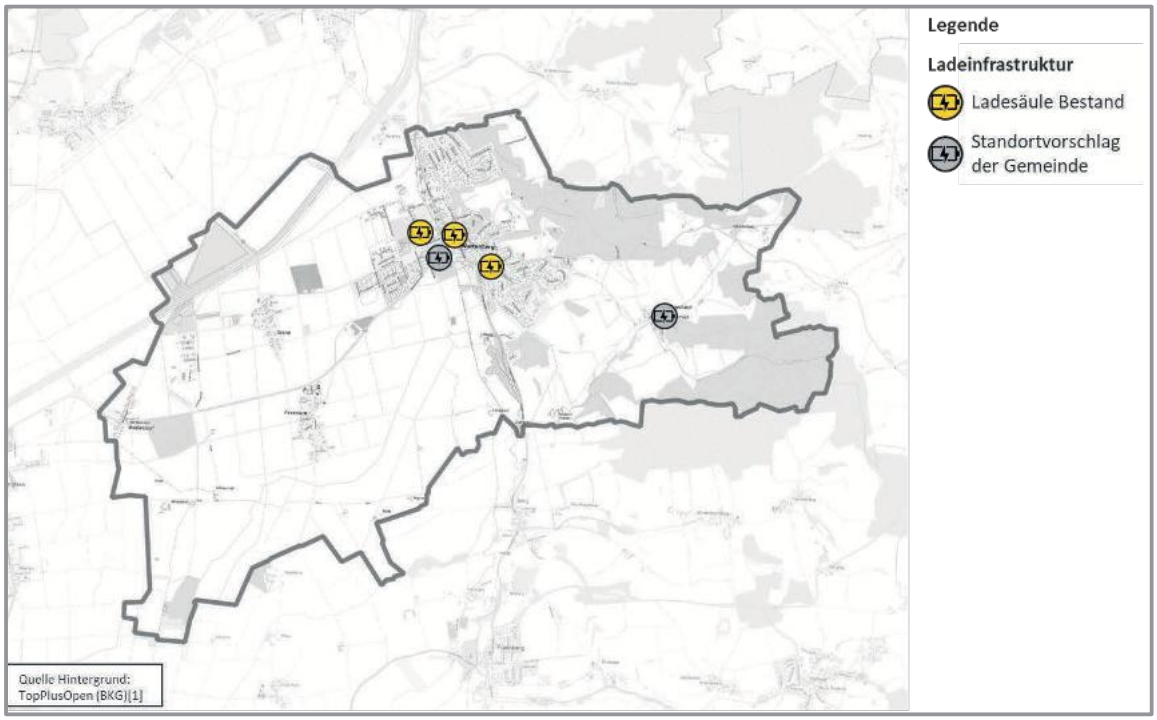


Abbildung 26 **Angebot an öffentlicher Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Wartenberg** [Hintergrund: TopPlusOpen (BKG) [1]]

3 Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken

Bezogen auf die einzelnen Verkehrsmittel lässt sich aus der Bestandsanalyse die folgende gesamtheitliche Bewertung im Hinblick auf Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken ableiten:

Fußverkehr und Nahmobilität: Wartenberg ist insbesondere im Hinblick auf die Erreichbarkeit von Nahversorgungseinrichtungen sehr gut aufgestellt. Auch die Verfügbarkeit einer Grund- und Mittelschule mit Realschulzweig stellt eine gute Erreichbarkeit von Bildungseinrichtungen her. In den Wohngebieten ist bereits weitestgehend eine Verkehrsberuhigung (Tempo-30 oder verkehrsberuhigter Bereich) vorhanden, die Straßenräume sind jedoch vom Kfz-Verkehr dominiert. Einige Straßen sind nur teilweise mit Gehwegen ausgestattet. Im Marktzentrum sind Fußverkehrsanlagen auf Grundlage von älteren Richtlinienwerken dimensioniert und entsprechen nicht mehr dem Stand der Technik (Regelmaß 2,5m). In einigen Bereichen sind Engstellen auf den Gehwegen vorhanden, die vor allem mobilitätseingeschränkte Personen behindern (detailliertere Betrachtungen hierzu sind dem Konzept zur Barrierefreiheit zu entnehmen, das ebenfalls im Rahmen des ISEK erarbeitet wird).

Radverkehr: Der innerörtliche Bereich der Strogenstraße ist aufgrund der hohen Verkehrsmenge und der zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h für eine Führung des Radverkehrs im Mischverkehr ungeeignet. Die limitierten Flächen machen eine andere Führung jedoch kaum möglich. Entlang der Achse Moosburger Straße - Hauptstraße ist aufgrund der geringen Verkehrsmenge eine Führung des Radverkehrs im Mischverkehr sinnvoll, es sollte jedoch versucht werden, weitere Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung zu ergreifen. In Verbindung mit regelmäßigen Querverbindungen und Querungsmöglichkeiten über die Strogenstraße könnte so eine attraktive Radverkehrsachse in Nord-Süd-Richtung etabliert werden. Insbesondere in der Oberen Hauptstraße bestehen kaum Möglichkeiten zur Abstellung von Fahrrädern im begrenzten Straßenraum. Der Marktplatz ist aufgrund seines Belags für den Radverkehr nicht besonders gut zu befahren. Eine weitere Schwachstelle ist die Tatsache, dass die Wartenberger Stellplatzsatzung keine Forderung für Fahrradabstellplätze beinhaltet.

Öffentlicher Nahverkehr: Wartenberg liegt in etwa mittig zwischen den beiden Bahnhöfen Moosburg und Erding und ist somit nicht direkt an den schienengebundenen öffentlichen Nahverkehr angeschlossen. Allerdings bietet die Buslinie 501 werktags stündliche Verbindungen in Richtung Erding und Moosburg, was eine Anbindung in die benachbarten Kommunen nördlich und südlich sowie an die größeren Städte Erding und Moosburg herstellt. Eine ÖPNV-Verbindung in Ost-West-Richtung (z.B. in Richtung Freising/ Flughafen und Taufkirchen) ist aktuell nicht vorhanden. An Wochenenden verkehrt in Wartenberg lediglich ein Ruftaxi, was insbesondere an Samstagen als unattraktives Ange-

bot eingestuft wird. Zudem entsprechen die Bushaltestellten in Wartenberg zum Großteil nicht den Ansprüchen an eine barrierefreie Gestaltung.

Fließender Kfz-Verkehr: Wartenberg ist aufgrund der Nähe zur Autobahn-Anschlussstelle Moosburg Süd an der A92 regional sehr gut mit dem Kfz erreichbar. Im Gegensatz zu vielen Kommunen verläuft der überwiegende Teil des Kfz-Verkehrs nicht über den Marktplatz oder die Hauptstraße, sondern über die „innerörtliche Umfahrung" Strogenstraße. Auch der Schwerverkehr wird zum überwiegenden Teil über die Strogenstraße abgewickelt und belastet das Marktzentrum kaum. Marktplatz und Hauptstraße sind zudem keine klassifizierten Straßen, weshalb hier die Umsetzung von geschwindigkeitsreduzierenden Maßnahmen als möglich erscheint. In den Wohngebieten ist bereits weitestgehend eine Verkehrsberuhigung (Tempo-30 oder verkehrsberuhigter Bereich) vorhanden. Als maßgebliche Schwäche zeigt sich, dass viele auf Wartenberg zuführende Straßen keine verkehrsberuhigenden Ortseingangssituationen aufweisen.

Ruhender Kfz-Verkehr: Die Parkplatzsituation im Marktzentrum von Wartenberg wird im Bestand grundsätzlich als gut bewertet. Auch aus den Sommermonaten, in denen die Stellplätze vor der Eisdiele umgenutzt werden, ist der Gemeinde kein maßgeblicher Parkdruck bekannt. Es wird daher als möglich erachtet, einzelne Stellplätze zu reduzieren, um die Situation an Engstellen für den Fußverkehr zu verbessern (insbesondere rund um den Marktplatz). In den Wohngebieten dominiert der ruhende Kfz-Verkehr das Straßenbild und beansprucht große Teile der Straßenräume. Ergänzend ist festzuhalten, dass die Wartenberger Stellplatzsatzung bereits ab einer Wohnfläche von 30 qm zwei Stellplätze je Wohneinheit einfordert, was auch vor dem Hintergrund der Stellplatzsatzungen umliegender Gemeinden als zu hoch eingeschätzt wird. Zudem erfolgt keine Berücksichtigung der Lage innerhalb der Kommune. Insbesondere im Ortskern könnte ggfs. ein lagebedingter Abschlag erfolgen.

Innovative Mobilitätsangebote: Eine Analyse zur vorhandenen Ladeinfrastruktur anhand üblicher Kennwerte zeigt für die Marktgemeinde Wartenberg eine defizitäre Versorgung mit öffentlicher Ladeinfrastruktur. Im Besonderen sind auch die Parkplätze der größeren Supermärkte und Discounter nicht mit Ladeinfrastruktur ausgestattet. Auf deren großen Parkplätzen bieten sich maßgebliche Potentiale zum Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur. Zudem existiert in Wartenberg zum Zeitpunkt der Analyse weder ein Angebot von Carsharing noch Bikesharing oder Lastenradsharing.

4 Szenarien für den Marktplatz und eine Südwest-Umfahrung

Mit einem aus den Verkehrszählungen und der Verkehrsbefragung generierten Kfz-Verkehrsmodell wurden schließlich eine Sperrung des Marktplatzes an seinem östlichen Ende sowie eine Südwest-Umfahrung zwischen der Erdinger Straße und der Pesenlerner Straße auf ihre verkehrliche Wirkung geprüft. Im Falle des Marktplatzes wurden im Rahmen der Untersuchung ergänzend weitere Beurteilungskriterien sowie eine alternative Einbahnrichtung betrachtet.

Sperrung des Marktplatzes im östlichen Bereich

Eine vollständige Sperrung des Marktplatzes auf der Ostseite würde gemäß Abbildung 27 eine deutliche Entlastung auf dem Marktplatz sowie eine leichte Entlastung in der Oberen Hauptstraße und auf der nördlichen Strogenstraße bewirken. Die südliche Strogenstraße, die Moosburger Straße, die Untere Hauptstraße sowie die Aufhamer Straße und der Penny-Parkplatz würden höher belastet als im Bestand. Die exakten Verkehrsveränderungen hängen auch davon ab, wie viele Stellplätze auf dem Marktplatz verbleiben und inwiefern sich das Verhalten der Kfz-Fahrenden anpasst (geänderte Stellplatzsuche, etc.). Je weniger Stellplätze von der Strogenstraße erschlossen werden, desto mehr Kfz-Verkehre nutzen die Hauptstraße und die Querverbindungen.

Zur Erklärung der Verkehrsverlagerungen dient Abbildung 28. Aus ihr geht hervor, dass die Verkehrsmehrungen im Bereich der Aufhamer Straße und des Penny-Parkplatzes vor allem darauf zurückzuführen sind, dass die An- und Abfahrt zu den straßenbegleitenden Kfz-Stellplätzen in der Oberen Hauptstraße sowie zum großen Parkplatz am Burggraben umwegig aus Richtung Westen nicht mehr über den Marktplatz möglich ist. Fahrten zu diesen Stellplätzen müssen dann den gesamten Abschnitt zwischen Badstraße und Aufhamer Straße befahren. Hieraus resultieren dann Verkehrsmehrungen auf den marktplatzparallelen Nebenstraßen. Zudem ist durch die Sperrung von einem zunehmenden Schleichverkehr über den Penny-Parkplatz südlich des Marktplatzes auszugehen.

Durch die Sperrung ergibt sich gemäß Abbildung 28 zudem der Bedarf für Pkw und Lkw (zur Anlieferung und Müll-Entsorgung) auf dem Marktplatz zu wenden. Während das Wenden von Pkw über den Parkplatz „Marktplatz“ noch vergleichsweise einfach ist, benötigen Lieferverkehre und Müllfahrzeuge im aktuellen baulichen Zustand voraussichtlich die Möglichkeit, über Poller oder Klapppfosten durch den gesperrten Bereich auszufahren. Viele Kommunen haben allerdings schlechte Erfahrungen mit automatischen Pollern gemacht, sodass voraussichtlich eine manuelle Bedienung erforderlich ist. Selbiges gilt auch für eine zeitweise Sperrung der Marktplatz-Durchfahrt.

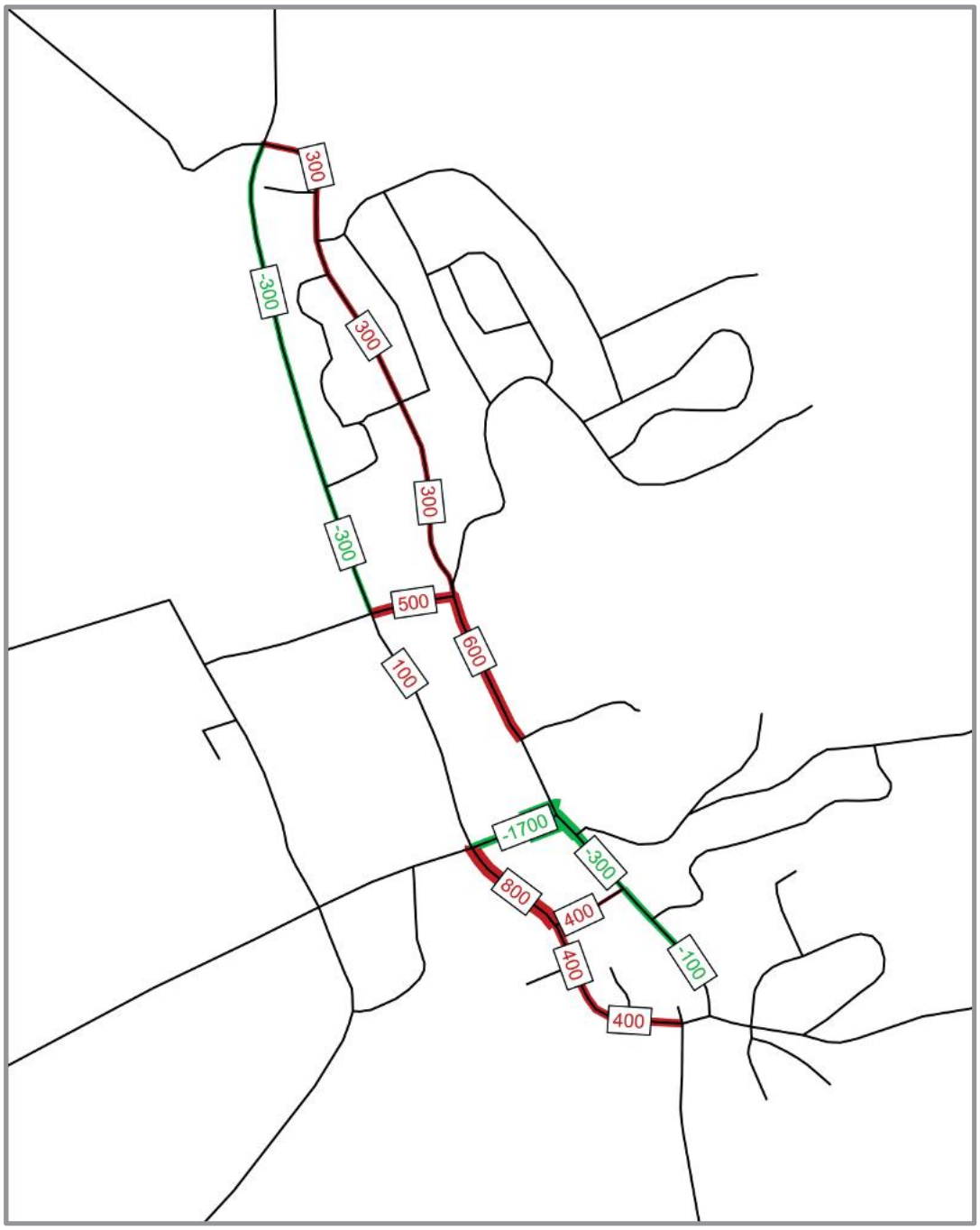


Abbildung 27 **Verkehrliche Wirkung einer Sperrung des Marktplatzes im östlichen Bereich für den Kfz-Verkehr [Kfz/ 24h]**



Abbildung 28 **Umwegigkeiten und Wendebedarfe bei einer Sperrung des Marktplatzes im östlichen Bereich für den Kfz-Verkehr** [Hintergrund: Bayer. Vermessungsverwaltung – www.geodaten.bayern.de CC BY 4.0]

Alternativvorschlag: Einbahnrichtung im östlichen Bereich

Eine Einbahnrichtung im östlichen Bereich des Marktplatzes würde zu geringeren Ausweichverkehren über die Aufhamer Str. sowie den Parkplatz des Penny-Markts führen. Ein Wenden oder eine Durchfahrtsmöglichkeit über den gesperrten Bereich ist in dieser Variante nicht notwendig, da die Ver- & Entsorgung durch größere Fahrzeuge von Osten erfolgen kann. Dies ist jedoch nur in Abstimmung mit den Händlern möglich. Die Zufahrt zu den Stellplätzen auf dem Marktplatz wäre aus beiden Richtungen möglich, die Fahrbahn vor dem Rathaus könnte in Ihrer Breite reduziert werden. Entscheidender Vorteil der Einbahnrichtung ist die Tatsache, dass die straßenbegleitenden Stellplätze auf der Ostseite der Oberen Hauptstraße weiterhin über den Marktplatz verlassen werden könnten. Auch die Stellplätze auf der Nordseite des Marktplatzes sind in Richtung der Einbahnführung anfahrbar. In der Folge ergäbe sich eine geringere Mehrbelastung der Aufhamer Straße und der Oberen Hauptstraße. Auch bei der Einbahnführung sind Schleichverkehre über den Penny-Parkplatz zu erwarten.

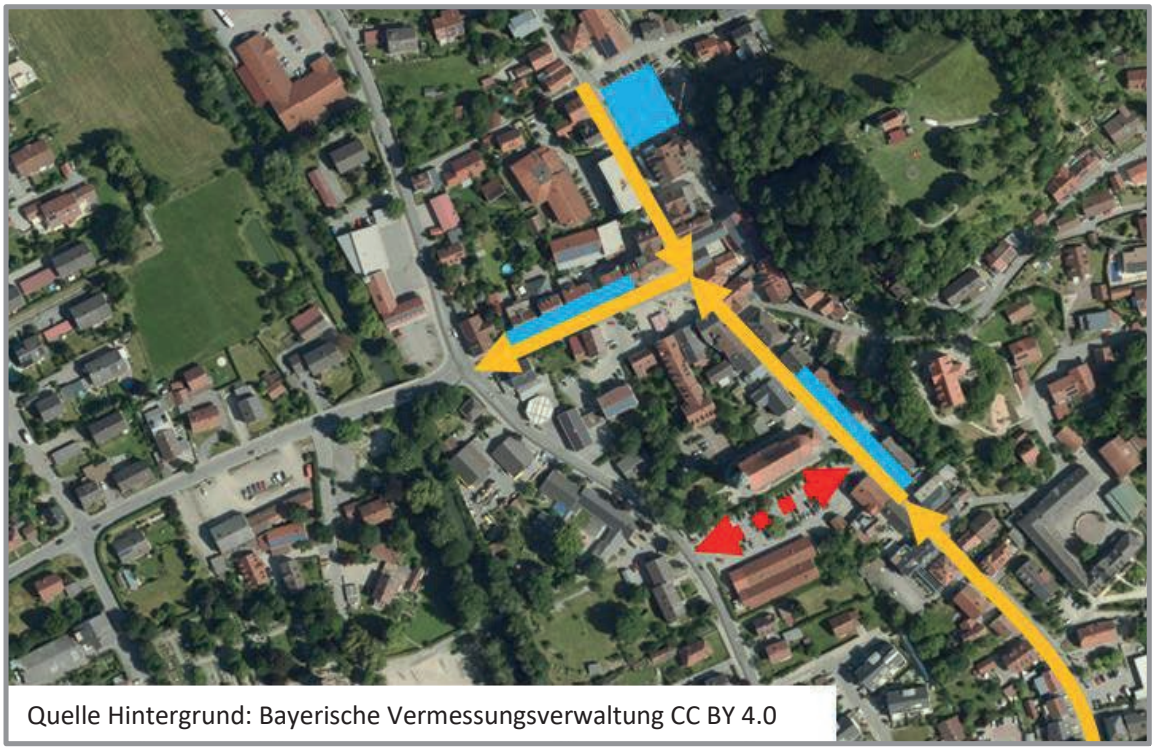


Abbildung 29 **Mögliche Wegeverbindungen aus der Hauptstraße bei einer Einbahnführung im östlichen Bereich des Marktplatzes** [Hintergrund: Bayer. Vermessungsverwaltung – www.geodaten.bayern.de CC BY 4.0]

Prüfung der verkehrlichen Auswirkungen einer Südwest-Umfahrung.

In einem zweiten Schritt wurde auf Wunsch der Gemeinde Wartenberg zusätzlich eine Südwest-Umfahrung zwischen der Thenner Straße und der Erdinger Straße mit dem Verkehrsmodell geprüft. Dabei wurde im Verkehrsmodell für die Umfahrungsstraße eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h und ein Anschluss mit zwei Kreisverkehren an die Bestandsstraße unterstellt.

Unter diesen Randbedingungen ist die Umfahrungsstraße gemäß dem Umlegungsergebnis in Abbildung 30 dazu in der Lage, ca. 1.200 Kfz-Fahrten/ 24h von der Strogenstraße zu verlagern. Auffällig ist, dass auch Verkehre aus der Badstraße die Umfahrung nutzen würden, sofern diese für die schnelle Befahrung ausgebaut werden würde. Der Marktplatz sowie die Obere und die Untere Hauptstraße würden durch die Südwest- Umfahrung keine nennenswerte Entlastung erreichen. Daher wird die Realisierung der Umfahrungsstraße nicht zur Umsetzung empfohlen.

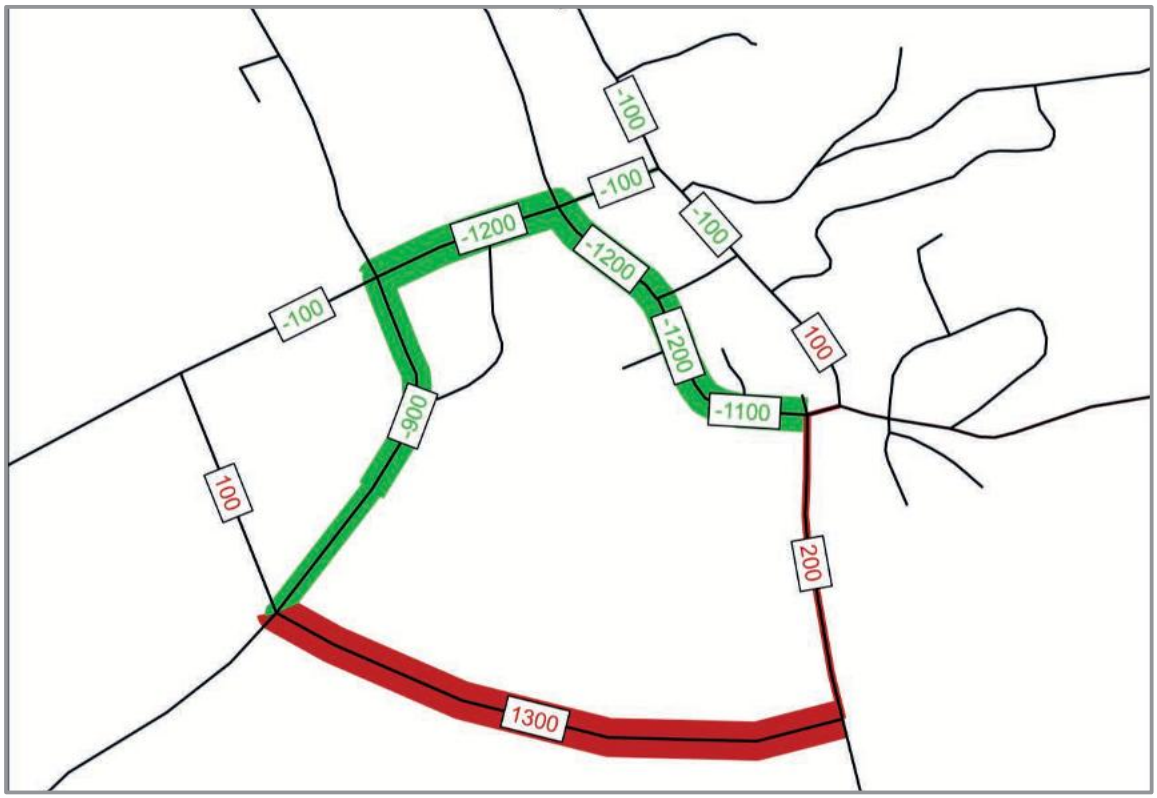


Abbildung 30 **Verkehrliche Wirkung einer Südwest-Umfahrung zwischen der Erdinger Straße und der Pesenlerner Straße [Kfz/ 24h]**

5 Maßnahmen des Mobilitätskonzepts

Aufbauend auf der Bestandsanalyse und Bewertung sowie der geprüften Szenarien wurde schließlich ein Maßnahmenkonzept erarbeitet und im Hinblick auf die Wirkung auf einzelne Verkehrsmittel beurteilt. Da viele Maßnahmen mehrere Verkehrsmittel adressieren, erfolgte keine Gliederung der Maßnahmen nach Leitzielen bzw. Verkehrsmitteln, sondern nach Maßnahmenpaketen. Dabei handelt es sich um die Maßnahmenpakete Verkehrsberuhigung im Ortskern, Punktuelle Erhöhung der Sicherheit, Lineare Netzverbesserungen, Öffentlicher Nahverkehr, Mobilitätsangebote & -konzepte sowie Kommunikation & Mobilitätsmanagement. Die Maßnahmen innerhalb der Pakete wurden jeweils durchnummeriert und werden in den nachfolgenden Unterkapiteln behandelt. Als Übersicht zur Lokalisierung der Maßnahmen innerhalb des Gemeindegebiets dient Abbildung 31.

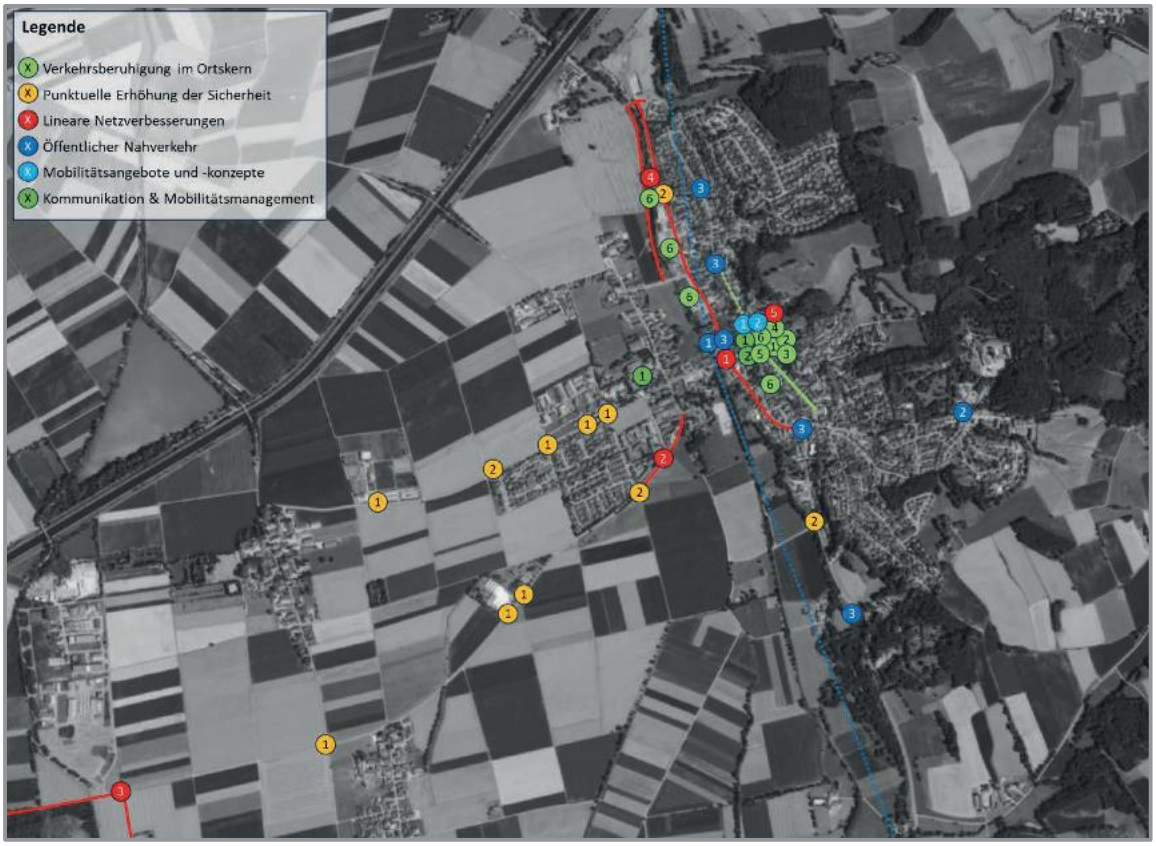


Abbildung 31 **Verortung der im Rahmen des Mobilitätskonzepts vorgeschlagenen Maßnahmen gegliedert nach Maßnahmenpaketen** [Hintergrund: Bayer. Vermessungsverwaltung – www.geodaten.bayern.de CC BY 4.0]

5.1 Maßnahmenpaket Verkehrsberuhigung im Ortskern

Das Maßnahmenpaket Verkehrsberuhigung im Ortskern subsummiert im Wesentlichen diejenigen Maßnahmen, die zu einer Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Ortskern beitragen sollen. Das Maßnahmenpaket umfasst die Einführung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs in den gering befahrenen Straßen des Ortskerns, die schrittweise bauliche Umgestaltung der Oberen sowie der Unteren Hauptstraße und des Marktplatzes, die Zusammenlegung der Zonierungen für den ruhenden und den fließenden Kfz-Verkehr, die Auflösung der ostseitigen Kfz-Stellplätze im Bereich der Einmündung des Marktplatzes in die Hauptstraße zugunsten des Gehwegs, die Abwägung zur Verkehrsführung auf dem Marktplatz sowie ein Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur. Eine entsprechende Übersicht der Maßnahmen und deren Wirkung auf verschiedene Verkehrsmittel kann der folgenden Tabelle 1 entnommen werden. Die Einzelmaßnahmen werden im Anschluss an die Tabelle erläutert.

Maßnahmenpaket Verkehrsberuhigung im Ortskern								
OK1	Einführung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs (Tempo 20) im Ortskern	■	■	■		■		
OK1a	Einführung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs auf dem Marktplatz sowie zwischen Unterer Hauptstraße 19 und Oberer Marktstraße 26							
OK1b	Gegebenenfalls Ausdehnung des Verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs bis zur Aufhamer Straße in Abstimmung mit dem Landratsamt Erding							
OK1c	Alternative Ausweisung des Bereichs zwischen dem Verkehrsberuhigten Geschäftsbereich und der Aufhamer Straße als Tempo-30-Zone							
OK2	Schrittweise bauliche Umgestaltung der Oberen/ Unteren Hauptstraße beginnend an der Einmündung Hauptstraße/ Marktplatz	■	■	■		■	■	
OK3	Zusammenlegung der Zonierungen für den ruhenden Kfz-Verkehr (Parkverbotszone) und den fließenden Kfz-Verkehr (Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich)							
OK4	Auflösung der ostseitigen Kfz-Stellplätze in der Unteren Hauptstraße im Bereich der Einmündung des Marktplatzes und Verbreiterung des Gehwegs		■				■	
OK5	Abwägung zur Verkehrsführung auf dem Marktplatz	■	■	■		■	■	
OK5a	Variante 1: (Zeitweise) Sperrung des Marktplatzes im östlichen Bereich							
OK5b	Variante 2: Realisierung einer Einbahnführung im östlichen Bereich des Marktplatzes							
OK6	Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur im Ortskern von Wartenberg							■
OK6a	Aktives Zugehen auf lokale Einzelhändler zur Realisierung von Ladeinfrastruktur							
OK6b	Schrittweise weiterer Ausbau in Abhängigkeit von der Entwicklung des Bestands an Elektrofahrzeugen							

Tabelle 1 **Einzelmaßnahmen im Maßnahmenpaket Verkehrsberuhigung im Ortskern und deren Wirksamkeit auf einzelne Verkehrsmittel**

OK 1: Einführung eines Verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs (Tempo 20) im Ortskern

Aufgrund der Lage außerhalb des Hauptstraßennetztes, der geringen Kfz-Verkehrsmenge, dem hohen Geschäftsbesatz und dem bereits bestehenden Straßenausbau mit weicher Separation wird für den Marktplatz, sowie die zentralen Bereiche der Oberen und Unteren Hauptstraße (siehe Abbildung 32) die Einführung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs vorgeschlagen. Aufgrund einer bestehenden Engstelle wird vorgeschlagen, die nördliche Grenze mindestens an der Unteren Hauptstraße 17 anzusetzen, auch wenn der Geschäftsbesatz erst etwas weiter südlich beginnt. Im Sinne einer verständlichen und einheitlichen Verkehrsregelung wäre es sinnvoll, die Verkehrsberuhigung nach Norden bis zur Aufhamer Straße zu verlängern, da es sonst zu häufig wechselnden Geschwindigkeitsbeschränkungen im Abschnitt zwischen der Aufhamer Straße und dem Marktplatz kommen würde (20-50-30). Die Machbarkeit einer Verlängerung des Geschäftsbereichs bis zur Aufhamer Straße ist jedoch für den spezifischen Einzelfall mit dem LRA Erding abzustimmen. Alternativ könnte dieser Abschnitt ggfs. auch als Tempo-30-Zone ausgewiesen werden, da er in jedem Fall außerhalb des Hauptstraßennetzes liegt. Im Süden wird eine Ausdehnung des Geschäftsbereichs bis zum Bürgerhaus als sinnvoll erachtet. Der Marktplatz sollte gänzlich in die Zone eingeschlossen werden.



Abbildung 32 Vorschlag für den verkehrsberuhigten Geschäftsbereich [Hintergrund: Bayer. Vermessungsverwaltung – www.geodaten.bayern.de CC BY 4.0]

OK 2: Schrittweise Umgestaltung der Oberen/ Unteren Hauptstraße und des Marktplatzes

In einem zweiten längerfristigen Schritt sollte eine bauliche Umgestaltung der Oberen und Unteren Hauptstraße sowie des Marktplatzes erfolgen, um die Beruhigung des Kfz-Verkehrs auszuweiten sowie die Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr weiter zu verbessern. Im Hinblick auf die Straßenraumgestaltung wird vorgeschlagen, eine weiche Separation zwischen den Gehbereichen und der Fahrbahn umzusetzen sowie weiterhin Pkw-Kurzzeit-Stellplätze und Fahrradabstellplätze in den Straßenraum zu integrieren. Bei den Belägen und den trennenden Elementen zwischen den Gehbereichen und der Fahrbahn (z.B. Muldenrinnen, niedrigen Borden) ist auf eine barrierefreie Gestaltung und beim Fahrbahnbelag auch auf eine gute Befahrbarkeit durch den Radverkehr zu achten. Auf-

grund der hohen Kosten der Maßnahme wird eine abschnittsweise Realisierung des Umbaus ausgehend von der Einmündung des Marktplatzes in die Obere/ Untere Hauptstraße empfohlen. Vor der Umgestaltung dieses Abschnittes sollte auch eine Entscheidung bzgl. der Verkehrsführung auf dem Marktplatz erfolgen, da der Umbau der Straße auch den Abschnitt des Marktplatzes südlich des Rathauses einschließen sollte (siehe Maßnahme OK5).

OK 3: Zusammenlegung der Zonierungen für den Ruhenden und fließenden Kfz-Verkehr

Im Bestand existiert bereits eine zonenhafte Regelung im Sinne einer Halteverbotszone im Ortskern von Wartenberg, die den Marktplatz sowie die Obere und Untere Hauptstraße umfasst. Diese wird gemäß der Maßnahme OK1 zukünftig um eine zonenhafte Regelung im fließenden Kfz-Verkehr (Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich) ergänzt. Im Sinne einer übersichtlichen Zonierung wird empfohlen, die beiden Regelungen im ruhenden und fließenden Kfz-Verkehr zu bündeln und die Standorte der Beschilderung zusammenzufassen. Hierzu sind gegebenenfalls auch Anpassungen an der Ausdehnung der Parkverbotszone vorzunehmen. Eine beispielhafte Beschilderung findet sich in der nebenstehenden Abbildung 33.



Abbildung 33 Mögliche Beschilderung der Zonenregelungen im Ortskern

OK 4: Auflösung der ostseitigen Kfz-Stellplätze an der Einmündung Marktplatz/ Hauptstraße

Aufgrund der relativ guten Parkplatzverfügbarkeit im Ortskern von Wartenberg (auch im unmittelbaren Nahbereich der Geschäfte) wird der Wegfall einzelner Kfz-Stellplätze zugunsten anderer Verkehrsteilnehmer als unkritisch angesehen. Dies wird insbesondere dort als erforderlich angesehen, wo Gehwegbreiten durch Stellplätze stark reduziert werden (siehe detaillierte Untersuchung zur Barrierefreiheit). Als besonders erforderlich wird der Entfall der Stellplätze im Bereich der Einmündung Marktplatz/ Hauptstraße eingestuft, die zu einer minimalen Gehwegbreite führen.



Abbildung 34 Beengter Gehweg in der Einmündung Marktplatz/ Hauptstraße

OK 5: Abwägung zur Verkehrsführung auf dem Marktplatz

Bezüglich der zukünftigen Verkehrsführung auf dem Marktplatz (Sperrung oder Einbahnführung im östlichen Bereich) wird im Rahmen des Mobilitätskonzeptes eine Variantenabwägung unter Beteiligung des Gemeinderats und der Öffentlichkeit empfohlen. Im Besonderen sind dabei die Mehrbelastungen der Aufhamer Straße und die eingeschränkten Erreichbarkeiten der Hauptstraße gegen die Verkehrsentlastung und die Möglichkeit zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität auf dem Marktplatz gegeneinander abzuwägen. Eine detaillierte Betrachtung der beiden Varianten im Hinblick auf Verkehrsverlagerungen und weitere Aspekte kann dem vorangegangenen Kapitel 4 entnommen werden.

Kriterium	Sperrung des östlichen Marktplatzes	Einbahnstraße am östlichen Marktplatz
Verkehrsentlastung auf dem Marktplatz	++	+
Aufenthaltsqualität südlich des Rathauses	++	+
Aufwand zum Umgang mit Wendeverkehren	-	+
Umwege bei der Anfahrt der Ob. Hauptstr.	--	-
Mehrbelastung der Aufhamer Straße	--	-

Abbildung 35 Abwägungskriterien zur Sperrung und zur Einbahnführung im östlichen Bereich des Marktplatzes

OK 6: Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur im Ortskern von Wartenberg

In Bezug auf die öffentliche Ladeinfrastruktur wurde in Wartenberg ein leichtes Defizit festgestellt, da europaweite Zielstellungen im Hinblick auf den Schlüssel E-Fahrzeuge/ Ladepunkt unterschritten werden. Zudem sorgt der starke jährliche Zuwachs an E-Fahrzeugen und Hybriden voraussichtlich für einen zukünftig weiter steigenden Bedarf an öffentlicher Ladeinfrastruktur.

Für die Zukunft bieten vor allem die Parkplätze der großen Einzelhändler und auch der stark frequentierte Parkplatz am Burggraben sowie der Parkplatz am Bürgerhaus ein Potential für einen weiteren Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur. Zur Realisierung der Ladeinfrastruktur bei den Einzelhändlern ist es erforderlich, aktiv auf die Unternehmen zuzugehen und die Inhaber*innen gegebenenfalls auch auf Fördermöglichkeiten für Ladeinfrastruktur hinzuweisen.



Abbildung 36 Beispielbild öffentliche Ladeinfrastruktur

5.2 Maßnahmenpaket Punktuelle Erhöhung der Sicherheit

Das Maßnahmenpaket Punktuelle Erhöhung der Sicherheit subsummiert kleiteilige Maßnahmen, die Verbesserungen an spezifischen Problem- oder Gefahrenstellen mit sich bringen sollen. Hierzu gehören die verkehrssichere Umgestaltung von Radverkehrsfurten an maßgeblichen Straßen sowie die Hervorhebung der Ortseingangssituationen durch gestalterische Mittel. Eine Übersicht der Maßnahmen und deren Wirkung auf verschiedene Verkehrsmittel kann der folgenden Tabelle 2 entnommen werden. Die Einzelmaßnahmen werden im Anschluss an die Tabelle erläutert.

							P	M
Maßnahmenpaket Punktuelle Erhöhung d. Sicherheit								
PK1	Verkehrssichere Umgestaltung der Radverkehrsfurten an Knotenpunkten							
PK1a	Verkehrssichere Umgestaltung der Radverkehrsfurten entlang der Thenner Straße							
PK1b	Verkehrssichere Umgestaltung der Radverkehrsfurten entlang der Pesenlerner Straße							
PK1c	Verkehrssichere Umgestaltung der Radverkehrsfurten entlang der Erdinger Straße							
PK2	Hervorhebung der Ortseingangssituationen durch gestalterische Maßnahmen							
PK2a	Hervorhebung der Ortseingangssituation in der Thenner Straße							
PK2b	Hervorhebung der Ortseingangssituation in der Pesenlerner Straße							
PK2c	Hervorhebung der Ortseingangssituation in der Erdinger Straße							
PK2d	Hervorhebung der Ortseingangssituation in der nördlichen Strogenstraße							

Tabelle 2 **Einzelmaßnahmen im Maßnahmenpaket Punktuelle Erhöhung der Sicherheit sowie deren Wirkung auf einzelne Verkehrsmittel**

PK 1: Verkehrssichere Umgestaltung der Radverkehrsfurten

An der Thenner Straße, der Pesenlerner Straße und der Erdinger Straße sind im Bestand ausgehend vom Ortsrand bzw. teilweise auch bereits im Bereich der Ortseingangssituationen jeweils Zweirichtungsradwege (als gemeinsame Geh- und Radwege), angeordnet, die an unsignalisierten Knotenpunkten von mehreren Querstraßen und größeren Zufahrten gekreuzt werden. Diese Knotenpunkte stellen besondere Gefahrenstellen für Radfahrende dar, da Radverkehr an ihnen aus einer unerwarteten Richtung (gegen die reguläre Fahrtrichtung) kommt. An solchen Knotenpunkten kommt es

vermehrt zu Unfällen mit Rechtsabbiegern aus der Nebenrichtung, die den unerwartet von rechts kommenden Radverkehr übersehen. In den Richtlinien werden daher besondere Schutzmaßnahmen für den Radverkehr an solchen Knotenpunkten empfohlen. Diese umfassen beispielsweise die Roteinfärbung der Furt, die Markierung von Piktogrammen und die Aufstellung von spezifischer Beschilderung (siehe auch Abbildung 37 rechts) [2] [6]. Es wird daher empfohlen, diese Maßnahmen an den benannten Straßenzügen sowie bei allen zukünftig angelegten Zweirichtungsradwegen vorzusehen.

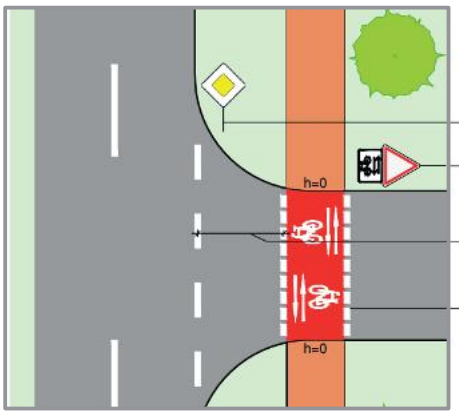


Abbildung 37 Musterlösung für eine hervorgehobene Furt [Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg [6]]

PK 2: Hervorhebung der Ortseingangssituationen durch gestalterische Maßnahmen

Die Ortseingangssituationen sind im Bestand an vielen Straßen fließend (insbesondere, da Gebäude an einigen Ortsrändern rückwärtig erschlossen sind). Daher wird im Rahmen des Mobilitätskonzepts vorgeschlagen, die Ortseingänge gestalterisch besser hervorzuheben, wozu sich Mittelinseln und in Verbindung mit Knotenpunkten unter Umständen auch Kreisverkehre eignen. Empfohlen wird dies im Besonderen an der Thenner Straße (hier ist im Zuge der Realisierung des Vorhabens am Kleinfeld bereits die Realisierung eines Kreisverkehrs geplant), an der Pesenlerner Straße sowie an der Erdinger Straße. An der Badstraße ist die Einrichtung einer Mittelinsel als Ortseingangssituation aufgrund des Geländes und des Baumbestands kaum realisierbar, der Querschnitt der Badstraße ist jedoch ohnehin schmal, was zu einer Verkehrsberuhigung führt. An der Strogenstraße wird empfohlen, die Einrichtung einer Mittelinsel auf Höhe des EDEKA-Markts zu prüfen. Diese könnte nicht nur verkehrsberuhigende Wirkung entfalten, sondern auch die Querungssituation verbessern.

5.3 Maßnahmenpaket Lineare Netzverbesserungen

Das Maßnahmenpaket Lineare Netzverbesserungen setzt einen maßgeblichen Fokus auf die Optimierung von Verbindungen für den Fuß- und Radverkehr. Hierunter fällt die laufende Umgestaltung der Strogenstraße zwischen der Aufhamer Straße und der Erdinger Straße, die Realisierung von Radverkehrsinfrastruktur an der Pesenlerner Straße, die Weiterführung/ den Ausbau des Geh- und Radwegs an der ED2 bis nach Berglern, die Optimierung der Radverkehrsführung entlang der Strogenstraße

sowie die schrittweise Herstellung des Stands der Technik. Eine entsprechende Übersicht der Maßnahmen und deren Wirkung auf verschiedene Verkehrsmittel kann der folgenden Tabelle 3 entnommen werden. Die Einzelmaßnahmen werden im Anschluss an die Tabelle erläutert.

Maßnahmenpaket Lineare Netzverbesserungen								
LN1	Umgestaltung der Strogenstraße zwischen Aufhamer Straße und Erdinger Straße							
LN2	Realisierung von Radverkehrsinfrastruktur an der Pesenlerner Straße zwischen der Pfarrer-Huber-Straße und Rockelfing							
LN3	Weiterführung/ Ausbau des Geh- und Radwegs an der ED2 bis nach Berglern							
LN4	Optimierung der Situation für den Fuß- und Radverkehr entlang des nördlichen Abschnitts der Strogenstraße							
LN5	Schrittweise Umgestaltung des Wartenberger Straßennetzes mit Fokus auf die Belange des Fuß- und Radverkehrs sowie die Aufenthaltsqualität							

Tabelle 3 **Einzelmaßnahmen im Maßnahmenpaket Lineare Netzverbesserungen sowie deren Wirkung auf einzelne Verkehrsmittel**

LN 1: Umgestaltung des Südabschnitts der Strogenstraße

Die Umgestaltung der südlichen Strogenstraße wird bereits im Jahr 2023 angegangen. Die folgenden Schlüsselmaßnahmen werden im Rahmen der Umgestaltung in der Strogenstraße umgesetzt:

- Realisierung einer Lichtsignalanlage am Knotenpunkt Strogenstraße Thenner Straße sowie zweier FSA als Ersatz für die bestehenden Fußgängerüberwege
- Schaffung von breiteren Gehwegen (zum Teil zulasten von Kfz-Stellplätzen)
- Barrierefreier Ausbau der beiden Bushaltestellen Feuerwehrhaus und Wartenberg Süd (inklusive einer Verlegung einzelner Haltestellen)



Abbildung 38 **Planungen zur Umgestaltung der Strogenstraße** [Quelle: Wipfler Plan Architekten, Bauingenieure, Vermessungsingenieure, Erschließungsträger]

LN2: Realisierung von Radverkehrsinfrastruktur an der ED2 bis Rockelfing

Der Zweirichtungsradweg entlang der Pesenlerner Straße (Kreisstraße ED 2) endet aktuell am Ortseingang nach Wartenberg auf Höhe der Pfarrer-Huber-Straße. Da die Straße jedoch weiterhin breit bleibt, mit 50 km/h befahren werden kann und eine für Wartenberg relativ hohe Verkehrsbelastung aufweist, wird die Realisierung von ergänzender Radverkehrsinfrastruktur bis Rockelfing empfohlen. Auf Grundlage der überschlägig ermittelten Verkehrsmengen in der Straße wird entsprechend dem Belastungsbereich II aus den ERA [2] die Realisierung von Schutzstreifen oder nicht benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen empfohlen. Da sich der Straßenquerschnitt in Richtung des Ortskerns immer weiter verengt, wären durchgängige beidseitige Schutzstreifen (Fahrbahnbreite 7,5 m) oder die Kombination eines ortseinwärts führenden Schutzstreifens (Fahrbahnbreite mind. 6 m) mit Freigabe des zur verbreiternden Gehwegs für den Radverkehr (Breite mind. 2,5m) in Richtung ortsauswärts mindestens teilweise mit Verbreiterungen des Straßenraums verbunden. Ggfs. könnte daher interimsweise auch ein einseitiger Schutzstreifen in Richtung ortseinwärts eingerichtet werden.



Abbildung 39 **Ende des Radwegs entlang der ED 2 (links) und vorgeschlagener Abschnitt für die Realisierung von Radverkehrsinfrastruktur (rechts)** [Hintergrund: Bayer. Vermessungsverwaltung – www.geodaten.bayern.de CC BY 4.0]

LN3: Weiterführung des Radwegs an der ED2 bis nach Berglern

In die andere Richtung endet der Geh- und Radweg entlang der ED 2 aktuell Am Neubauernfeld. Die Weiterfahrt bis Manhartsdorf und Berglern ist nur auf der Fahrbahn möglich. Es wird daher empfohlen, den Geh- und Radweg zumindest bis nach Manhartsdorf und damit an die Gemeindegrenze heranzuführen. Auch wenn keine Fortführung des Radwegs nach Berglern erfolgt, könnte der Radverkehr dann von Manhartsdorf nach Süden über die Hardter Straße nach Berglern geführt werden. Alternativ kann der Radverkehr kurz vor der Einmündung Am Neubauernfeld nach Süden und über

einen parallelen Weg zur ED2 an die Hardter Str. geführt werden, der jedoch teilweise nur als Feldweg ausgebaut ist. Bei einer solchen Führung sollte der Feldweg ertüchtigt und eine Querungshilfe kurz vor der Einmündung Am Neubauernfeld angelegt werden.

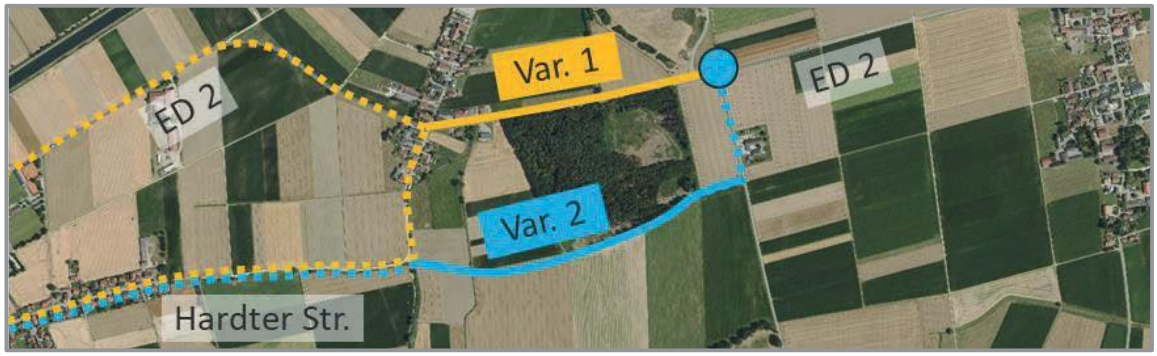


Abbildung 40 **Varianten zur Verlängerung des Radwegs an der ED 2 bis Berglern** [Hintergrund: Bayer. Vermessungsverwaltung – www.geodaten.bayern.de CC BY 4.0]

LN4: Optimierung der Fuß- und Radverkehrsführung entlang der Strogenstraße

Eine Radverkehrsverbindung zwischen Langenpreising und Wartenberg ist aktuell zwar über einen Radweg entlang der Prisostraße und die verkehrsberuhigte Achse Moosburger Straße-Obere/ Untere Hauptstraße hergestellt, sie weist jedoch einige Defizite auf. Hierzu gehören eine fehlende Anbindung an den Kreisverkehr, eine schlechte Anbindung an den stark frequentierten Einzelhandel entlang der Strogenstraße sowie eine fehlende Verbindung in Richtung des westlichen Ortskerns. Diesbezüglich werden die folgenden Optimierungen zur Umsetzung empfohlen.

A Lückenschluss zwischen dem Gehweg entlang der Strogenstraße und dem Kreisverkehr: Unabhängig von der letztendlichen Führung des Radverkehrs wird ein Lückenschluss zwischen dem Geh- & Radweg an der Strogenstraße sowie die der südlichen Querungshilfe am Kreisverkehr Strogenstraße/ Moosburger Straße empfohlen. Der Bedarf hierzu zeigt sich an einem bestehenden Trampelpfad auf dieser Relation. Ein Lückenschluss über den Strogen zum Geh- & Radweg an der Prisostraße wäre wünschenswert, dürfte aber aufgrund der notwendigen neuen Brücke schwer umsetzbar sein.

B Optimierung der Bedingungen für den Fuß- & Radverkehr entlang der nördlichen Strogenstraße: Nördlich der Martin-von-Deutinger-Straße ist nur noch der westseitig liegende Edeka über die Strogenstraße erschlossen, da die ostseitige Bebauung eine rückwärtige Erschließung aufweist. Dennoch ist die Straße mit beidseitigen Gehwegen ausgebaut, die jeweils sehr schmal und im Falle des ostsei-

tigen Gehwegs teilweise zugewachsen sind. Der westseitige Gehweg ist zusätzlich als unterdimensionierter benutzungspflichtiger Geh- & Radweg in beiden Richtungen ausgewiesen. Es wird daher empfohlen, den westseitigen Geh- & Radweg zu verbreitern. Da eine Verbreiterung in Richtung Westen in weiten Teilen der Straße aufgrund des Gefälles zum Strogen schwierig umsetzbar sein dürfte, könnte die reduzierte Fahrbahnbreite durch einen Entfall des ostseitigen Gehwegs kompensiert werden. Zur Wahrung eines Abstands zur Vegetation östlich der Straße könnte ein schmaler Grünstreifen verbleiben. Der Wechsel auf einen beidseitigen Gehweg könnte nördlich des Edeka vorgesehen werden, wo im Rahmen der Maßnahme PK2 eine Mittelinsel vorgeschlagen wird. Verkehrlich erscheint hier auch eine zusätzliche Verbindung in Richtung der Martin-von-Deutinger-Str. als sinnvoll, die aktuell durch einen Zaun versperrt ist. Da der Straßenraum südlich der Martin-von-Deutinger-Str. enger wird, kann eine Fortführung der Radverkehrsinfrastruktur allenfalls als einseitiger Schutzstreifen erfolgen. Somit verbleibt bei dieser Lösung eine Netzlücke in Richtung des westlichen Ortskerns mit der Strogenhalle sowie der Grund- und Mittelschule.



Abbildung 41 Mögl. Optimierungen für d. Radverkehr entl. der Strogenstraße [Hintergrund: Bayer. Vermessungsverwaltung – www.geodaten.bayern.de CC BY 4.0]

C Alternative Radverkehrsverbindung entlang des Strogen: Als Alternative zur Radverkehrsführung an der Strogenstraße strebt der Markt Wartenberg die Realisierung eines Geh- & Radwegs entlang des Strogen östlich der Strogenstraße an, der die Prisostraße auf direktem Weg mit der Aufhamer Straße verbinden würde. Ggü. der Führung entlang der Straße böte dies den Vorteil, dass die Netzlücke zwischen der Martin-von-Deutinger-Str. und der Aufhamer Str. überbrückt werden kann. Ausgehend vom südlichen Ende des Radwegs können über die Aufhamer Str. die Achsen Moosburger Str./ Hauptstr. und Zustorfer Str. mit der anliegenden Strogenhalle und der Grund- und Mittelschule erreicht werden. Die Verbindung in den westlichen Kernort wird so deutlich verbessert. Eine Weiterführung des Geh- und Radwegs bis zur Thenner Straße wäre wünschenswert erscheint aber aufgrund der dichten Bebauung allenfalls als langfristige Option. Ein Nachteil der Verbindung besteht darin, dass der Einzelhandel an der nördlichen Strogenstraße nicht durch die neue Verbindung erschlossen würde.

LN5 Schrittweise Umgestaltung des Wartenberger Straßennetzes

Allgemein lässt sich aus der Analyse ableiten, dass die vorhandenen Infrastrukturen für den Fußverkehr an vielen Stellen nicht dem Stand der Technik entsprechen bzw. deutlich unter den vorgegebenen Mindestbreiten liegen. Zudem lässt sich in weiten Teilen der älteren Wohngebiete eine Dominanz des ruhenden Kfz-Verkehrs im Straßenraum feststellen. Daher wird eine stetige Verbesserung der Bedingungen für den Fußverkehr und eine Aufwertung der Straßenräume eine bedeutende Aufgabe für die zukünftige Entwicklung der Gemeinde Wartenberg.

Eine flächendeckende Herstellung des Stands der Technik bzw. ein attraktiver Umbau von Straßen scheitert jedoch häufig an Grundstücksverfügbarkeiten sowie der gebauten Umgebung und ist aufgrund der angespannten Haushaltssituation nur im Rahmen der kontinuierlichen Straßensanierung denkbar. Daher wird empfohlen, bei allen anstehenden Straßensanierungen in Wartenberg eine Verbesserung der Infrastrukturen für den Fußverkehr (bzw. auch den Radverkehr) zu prüfen und die Straßenräume aufzuwerten, um diese Verkehrsarten innerhalb der Gemeinde kontinuierlich attraktiver zu machen. Innerhalb der gering belasteten Wohnwege sollten vermehrt auch verkehrsberuhigte Bereiche zur Umsetzung kommen. Beispielgebend können hier die Straße An der Kammerstatt oder einige Wohnwege im westlichen Kernort (z.B. Am Steyerfeld, Richard-Engelmann-Straße) dienen. Bei Straßenneubauten (z.B. im Rahmen der Siedlungsentwicklung) wird eine konsequente Umsetzung des Stands der Technik bezüglich der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur empfohlen.



Abbildung 42 Verkehrsberuhigter Bereich mit versetzter Fahrbahn am Steyerfeld

5.4 Maßnahmenpaket Öffentlicher Nahverkehr

Das Maßnahmenpaket Öffentlicher Nahverkehr umfasst angebotsseitige Maßnahmen zur Attraktivierung des öffentlichen Nahverkehrs. Hierzu gehört das Einsetzen für Verbesserungen im Fahrtenangebot des ÖPNV, das Einsetzen für einen Erhalt der Bushaltestelle Wartenberg Klinik sowie die Bauliche Umgestaltung der Bushaltestellen im Gemeindegebiet. Eine entsprechende Übersicht der Maßnahmen und deren Wirkung auf einzelne Verkehrsmittel kann der nachfolgenden Tabelle 4 entnommen werden. Die Einzelmaßnahmen werden im Folgenden erläutert.

		
Maßnahmenpaket Öffentlicher Nahverkehr		
OE1	**Einsetzen für Verbesserungen im Fahrtenangebot des ÖPNV**	
OE1a	Einsetzen für einen festen Linienbetrieb auf der Linie 5010 v.a. am Wochenende	
OE1b	Einsetzen für einen festen Linienbetrieb auf der Linie 5020 v.a. am Wochenende	
OE1c	Einsetzen für eine neue Buslinie Taufkirchen-Wartenberg-Flughafen München	
OE2	**Einsetzen für einen Erhalt der Bushaltestelle Wartenberg Klinik**	
OE3	**Bauliche Umgestaltung der Bushaltestellen im Gemeindegebiet**	
OE3a	Neugestaltung der Bushaltestellen Feuerwehrhaus und Sonnenhof	
OE3b	Neugestaltung der Bushaltestelle Aufhamer Straße	
OE3c	Neugestaltung der Bushaltestelle Wartenberg Nord	
OE3d	Neugestaltung weiterer Bushaltestellen im Gemeindegebiet	

Tabelle 4 **Einzelmaßnahmen im Maßnahmenpaket Öffentlicher Nahverkehr sowie deren Wirkung auf einzelne Verkehrsmittel**

OE 1 und OE2 Einsetzen für einen weiteren Ausbau im Fahrtenangebot des ÖPNV

Da die Aufgabenträgerschaft für den ÖPNV auf der Ebene des Landkreises liegt und der Betrieb von ÖPNV-Linien hohe Kosten verursacht, hat der Markt Wartenberg keinen direkten Einfluss auf das Fahrtenangebot des ÖPNV. Die Mittel beschränken sich daher auf das Einsetzen für weitere Verbesserungen im Fahrtenangebot und ggfs. das Leisten einer geringfügigen finanziellen Beteiligung an den Betriebskosten (gemeinsam mit den anderen profitierenden Kommunen).

Wartenberg sollte sich daher vor allem dafür einsetzen, die im übergeordneten Nahverkehrsplan des Landkreises Erding [7] vorgesehenen angebotsseitigen Verbesserungen umzusetzen und dabei lokale Interessen zu wahren. Dies umfasst im Wesentlichen die folgenden vier Maßnahmen:

- Prüfung einer Überführung von Fahrten der RufTaxi-Linie 5010 in ein festes Fahrtenangebot im Rahmen der bestehenden Buslinie 501
- Prüfung einer Überführung von Fahrten der RufTaxi-Linie 5020 in ein festes Fahrtenangebot im Rahmen der bestehenden Buslinie 502

- Ausbau der Regionalbuslinie 502 in Abstimmung mit einer Verbesserung der Anbindung von Berglern nach Moosburg
- Detailprüfung einer neuen Verbindung von Taufkirchen über Steinkirchen, Fraunberg, Wartenberg, ggf. Langenpreising, Berglern, Eitting zum Flughafen München

Zudem sollte im Rahmen der angestrebten Angebotsausweitungen (insbesondere im Rahmen der Einführung einer neuen Tangentiallinie nach Taufkirchen und zum Flughafen München sowie der Überführung der Ruftaxis am Wochenende in ein reguläres taktbasiertes Angebot) auf einen Erhalt der Bushaltestelle Wartenberg, Klinik hingewirkt werden, auch wenn die Buslinie 561 eingekürzt werden sollte, da diese ansonsten ihre Erreichbarkeit mit dem ÖPNV verlieren würde.

OE 4: Bauliche Umgestaltung der Bushaltestellen im Gemeindegebiet

Ein wichtiger Baustein zur Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs in der Gemeinde sind möglichst attraktive Bushaltestellen, wobei diejenigen Haltestellen Priorität haben sollten, die täglich bedient und stark frequentiert werden. Neben einer barrierefreien Gestaltung der Bushaltestellen ist vor allem die Realisierung eines witterungsgeschützten Unterstands mit Sitzmöglichkeiten für alle Haltestellen zu prüfen. Innerorts sollte ein Rückbau von Busbuchten erfolgen (z.B. an der Haltestelle Wartenberg Nord). Zudem sollte gerade bei Bushaltestellen mit einem größeren Einzugsbereich die Realisierung von einzelnen hochwertigen Fahrradabstellplätzen mit Ansperrmöglichkeiten vorgesehen werden, damit die letzte Meile zum Wohnort mit dem eigenen Fahrrad zurückgelegt werden kann.

Im Rahmen der Umgestaltung der Strogenstraße ist bereits eine Neugestaltung der Haltestellen Feuerwehrhaus und Sonnenhof vorgesehen. Weitere Haltestellen (vor allem entlang der in Nord-Süd-Richtung durch den Ortskern verlaufenden Linie 501) sollten zeitnah folgen.

5.5 Maßnahmenpaket Mobilitätsangebote und -konzepte

Das Maßnahmenpaket Mobilitätsangebote und -konzepte subsummiert die Schaffung von alternativen Mobilitätsangeboten im Ortskern sowie die Anpassung der Stellplatzsatzung als maßgebliches Steuerungsinstrument mit jeweiligen Untermaßnahmen. Eine entsprechende Übersicht der Maßnahmen und deren Wirkung auf einzelne Verkehrsmittel kann der nachfolgenden Tabelle 5 entnommen werden. Die Einzelmaßnahmen werden im Folgenden erläutert.

Maßnahmenpaket Mobilitätsangebote & -konzepte								
M1	**Realisierung von Mobilitätsangeboten im Ortskern**							
M1a	Realisierung einer Reparaturstation im Ortskern							
M1b	Anschaffung eines ausleihbaren Lastenrads im Ortskern							
M1c	Anschaffung eines Carsharing-Fahrzeugs im Ortskern							
M1d	Realisierung von Fahrradabstellanlagen im Ortskern							
M2	**Anpassung der Wartenberger Stellplatzsatzung**							
M2a	Reduktion der Stellplatzforderungen bei Wohnungen zwischen 30 und 40 qm							
M2b	Definition eines Bereichs mit guter ÖV-Erschließung und reduzierten Stellplatzpflichten							
M2c	Aufnahme einer Forderung für Fahrradabstellplätze in die Stellplatzsatzung							
M2d	Ausdehnung der Stellplatzsatzung auch auf andere Nutzungen							

Tabelle 5 **Einzelmaßnahmen im Maßnahmenpaket Mobilitätsangebote und -konzepte sowie deren Wirkung auf einzelne Verkehrsmittel**

M1: Realisierung von Mobilitätsangeboten im Ortskern

Im unmittelbaren Umfeld des Ortszentrums wird die Realisierung eines diversifizierten Angebotes von Mobilitätsoptionen vorgeschlagen, die im Falle des Lastenrads vor allem auch dazu dienen sollen, ein unverbindliches Ausprobieren zu ermöglichen, wodurch im Anschluss gegebenenfalls ein Kauf angeregt werden soll. Sinnvolle Angebote sind dabei insbesondere:

- Fahrradreparaturstation mit einer Basisausstattung an Werkzeug und einer Luftpumpe zur Durchführung kleiner Reparaturen am eigenen Fahrrad
- Ausleihbares elektrisch unterstütztes Lastenrad zum Ausprobieren für die Bevölkerung sowie als Marketing-Instrument für kommunale Veranstaltungen
- Carsharing-Fahrzeug (Fahrzeug eines externen Anbieters oder kommunales Dienstfahrzeug mit öffentlicher Nutzbarkeit außerhalb der Dienstzeiten)
- Realisierung von öffentlichen Fahrradabstellanlagen bei den Mobilitätsangeboten, aber auch im Straßenraum der Oberen/ Unteren Hauptstraße



Abbildung 43 **Beispielhafte Mobilitätsangebote zur Schaffung und Bündelung an einer zentralen Stelle im Ortskern von Wartenberg**

M2: Anpassung der Wartenberger Stellplatzsatzung

In Bezug auf die Wartenberger Stellplatzsatzung wird in Anlehnung an die Satzungen in den Nachbarkommunen für Wohngebäude erst ab 40 qm die Forderung eines zweiten Stellplatz empfohlen. Die Forderung von zwei Stellplätzen bei den sehr kleinen Wohnungen wird als zu hoch angesehen. Alternativ könnte eine Zwischenkategorie (z.B. von 30 qm bis 60 qm) eingeführt werden, in der lediglich 1,5 Stpl. je WE gefordert werden. Zudem wird empfohlen, im direkten Einzugsbereich der häufig bedienten Buslinie 501 oder im unmittelbaren Ortskern einen Bereich zu definieren, in dem die Stellplatzpflicht abgesenkt wird. Ergänzend wird vorgeschlagen, bei der Errichtung von Mehrfamilienhäusern auch ausreichende, gut erreichbare, hochwertige Fahrradabstellplätze einzufordern. Sinnvolle Schlüssel liegen im Bereich von einem Abstellplatz/ 30 qm Wohnfläche mit einem Stellplatzanteil für größere Transportmittel (z.B. Fahrradanhänger oder Lastenfahrräder). Da die Wartenberger Stellplatzsatzung aktuell lediglich Regelungen für Wohngebäude trifft, könnte im Rahmen der vorgeschlagenen Anpassungen auch eine gesamtheitlich neue Stellplatzsatzung für Pkw und Fahrräder umgesetzt werden, die auch mit Stellplatzschlüsseln für andere Gebäudearten versehen wird.

5.6 Maßnahmenpaket Kommunikation und Mobilitätsmanagement

Das Maßnahmenpaket Kommunikation und Mobilitätsmanagement benennt beispielhafte weiche Maßnahmen, die Informationen an die Bevölkerung weitergeben und über bewusstseinsbildende Kommunikation Einfluss auf das Mobilitätsverhalten nehmen wollen. Eine entsprechende Übersicht der Maßnahmen und deren Wirkung auf einzelne Verkehrsmittel kann der nachfolgenden Tabelle 6 entnommen werden. Die Einzelmaßnahmen werden im Folgenden erläutert.

Maßnahmenpaket Kommunikation & Mobilitätsmanagement								
K1	Nutzen von Vearanstaltungen zur Platzierung von Themen der Mobilität							
K1a	Platzierung des Themas der Mobilität bei kommunalen Veranstaltungen							
K1b	Platzierung des Themas der Mobilität im Rahmen der Schulen							
K2	Information und Kommunikation zu Mobilitätsangeboten							

Tabelle 6 **Einzelmaßnahmen im Maßnahmenpaket Kommunikation & Mobilitätsmanagement sowie deren Wirkung auf die verkehrlichen Leitziele**

K1: Nutzen von Veranstaltungen zur Platzierung von Themen der Mobilität

Im Sinne einer Bewusstseinsbildung bei der Bevölkerung wird empfohlen, Veranstaltungen der Marktgemeinde zu nutzen, um Themen der Mobilität bei der Bevölkerung zu platzieren.

In Frage kommen beispielsweise die Teilnahme am Tag der Städtebauförderung, die Teilnahme an und Bewerbung der Aktion STADTRADELN oder die Organisation von Projekttagen bzw. Projektwochen in Zusammenarbeit mit der Marie-Pettenbeck Grund- & Mittelschule. Hier lässt sich auf dem bereits existierenden Projekt „Zur Fuß zur Schule“ aufbauen, welches die Klasse mit den meisten zu Fuß gehenden Kindern mit einem Wanderpokal belohnt.

K2: Information und Kommunikation zu Mobilitätsangeboten

Auch die Information und Kommunikation zu Mobilitätsangeboten und -konzepten ist ein wichtiger Baustein eines Mobilitätskonzeptes. Diesbezüglich wird insbesondere vorgeschlagen, regelmäßig im Mitteilungsblatt der Marktgemeinde auf aktuelle Entwicklungen in der lokalen Mobilitäts- und Verkehrsplanung oder aktuelle Veranstaltungen aufmerksam zu machen.

Zudem wird empfohlen, die Webseite der Gemeinde Wartenberg um eine Subpage zu erweitern, die Informationen zur verkehrlichen Erreichbarkeit der Marktgemeinde mit dem ÖPNV oder mit dem Fahrrad enthält. Die Webseite ist zudem geeignet, um auf lokale Angebote und Fördermöglichkeiten für Privatpersonen und Unternehmen (z.B. zur Realisierung von Ladeinfrastruktur oder zur Realisierung von Radabstellanlagen) sowie auch auf die bereits benannten Veranstaltungen hinzuweisen.

5.7 Umsetzungsplan mit priorisierten Teilmaßnahmen

Den letzten Teil des Mobilitätskonzeptes bildet ein Umsetzungsplan, der priorisierte Einzelmaßnahmen als Schlüsselmaßnahmen des Gesamtkonzepts hervorhebt. Als Schlüsselmaßnahmen wurden dabei diejenigen Maßnahmen eingestuft, die eine hohe Wirksamkeit besitzen, relativ zeitnah umsetzbar sind und sich in einem machbaren finanziellen Rahmen bewegen. Nachfolgend werden die aus gutachterlicher Sicht als Schlüsselmaßnahmen eingestuften Maßnahmen zusammengefasst.

Aus dem **Maßnahmenpaket Verkehrsberuhigung im Ortskern** wird diesbezüglich die Einführung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs im Ortskern (Maßnahme OK1) und eine Zusammenlegung der Zonierungen für den ruhenden Kfz-Verkehr und den fließenden Kfz-Verkehr (Maßnahme OK3) empfohlen. Zudem sollte zeitnah eine Entscheidung bezüglich der zukünftigen Verkehrsführung auf dem Marktplatz getroffen werden (Maßnahme OK5). Umfangreichere abschnittsweise bauliche Umgestaltungen könnten dann in einem zweiten Schritt folgen.

Aus dem **Maßnahmenpaket Punktuelle Erhöhung der Sicherheit** werden sowohl die verkehrssichere Umgestaltung der Radverkehrsfurten an Knotenpunkten (Maßnahme PK1) als auch die Hervorhebung der Ortseingangssituationen durch gestalterische Maßnahmen (Maßnahme PK2) als Schlüsselmaßnahmen zur priorisierten Umsetzung empfohlen.

Mit der Umgestaltung des südlichen Abschnitts der Strogenstraße (Maßnahme LN1) läuft bereits eine Maßnahme aus dem **Maßnahmenpaket Lineare Netzverbesserungen.** Aufgrund der Lage an zentraler Stelle in Wartenberg wird anschließend die Optimierung der Situation für den Fuß- & Radverkehr entlang des nördlichen Abschnitts der Strogenstraße zur Umsetzung empfohlen (Maßnahme LN4). Beide Maßnahmen werden daher als Schlüsselmaßnahmen eingestuft.

Da das deutsche Personenbeförderungsgesetz bereits seit dem 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit des ÖPNV einfordert, wird der baulichen Umgestaltung der Bushaltestellen im Gemeindegebiet (Maßnahme OE3) die höchste Priorität im Rahmen des **Maßnahmenpakets Öffentlicher Nahverkehr** eingeräumt. Ein erster Schritt hierzu erfolgt bereits im Rahmen der laufenden Umgestaltung der Strogenstraße, während der zwei Bushaltestellen barrierefrei umgebaut werden. Weitere Bushaltestellen, vor allem der Linie 501, sollten zeitnah folgen.

Die letzte Schlüsselmaßnahme des Konzeptes entstammt dem **Maßnahmenpaket Mobilitätsangebote & -konzepte** und betrifft die Anpassung der Wartenberger Stellplatzsatzung (Maßnahme M2), da sie Randbedingungen setzt, welche auf Jahrzehnte in realisierten Gebäuden manifestiert bleiben.

6 Quellenverzeichnis

[1] Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (BKG) (Hrsg.): TopPlusOpen. Datenquellen: http://sg.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open_20.01.2022.pdf, Abgerufen im Januar 2022.

[2] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (Hrsg.): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen. ERA. Ausgabe 2010, Köln 2010.

[3] Markt Wartenberg (Hrsg.): Satzung des Marktes Wartenberg über die Herstellung von Stellplätzen und deren Ablösung (Stellplatzsatzung), Wartenberg 2021

[4] Kraftfahrt-Bundesamt (Hrsg.): Fahrzeugzulassungen (FZ). Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Zulassungsbezirken. 1. Januar 2023, Flensburg 2023.

[5] Kraftfahrt-Bundesamt (Hrsg.): Fahrzeugzulassungen (FZ). Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Gemeinden. 1. Januar 2023, Flensburg 2023.

[6] Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (Hrsg.): Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden Württemberg, Stuttgart 2017.

[7] Nahverkehrsplan Landkreis Erding. Fortschreibung 2020. Stand 21.01.2020. Online unter: https://www.landkreis-erding.de/media/22139/nahverkehrsplan-landkreis-erding.pdf

		Auswirkung auf Verkehrsmittel							Grobkostenschätzung (netto zzgl. Mehrwertsteuer)				Angaben zur Herleitung der Kostenschätzung
							P	M	Investitionskosten		Betriebskosten pro Jahr		
									Min	Max	Min	Max	
Maßnahmenpaket Öffentlicher Nahverkehr													
OE1	Einsetzen für Verbesserungen im Fahrtenangebot des ÖPNV								0,00 €	0,00 €	1.080.000,00 €	1.152.000,00 €	Kosten gemäß Nahverkehrsplan des Landkreises Erding, erhöht um 20% Inflationsausgleich
OE2	Einsetzen für einen Erhalt der Bushaltestelle Wartenberg Klinik								0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	Keine Kosten angesetzt, da nur die bestehende Haltestelle erhalten werden muss
OE3	Bauliche Umgestaltung der Bushaltestellen im Gemeindegebiet								480.000,00 €	1.440.000,00 €	0,00 €	0,00 €	Gemäß Kalkulationen aus Sitzungsvorlagen anderer Kommunen 40.000,00 bis 60.000,00 Euro je Haltestelle, bei zwölf bis 24 (Maximalfall) Haltestellen mit einem Umgestaltungsbedarf
Maßnahmenpaket Mobilitätsangebote & -konzepte													
M1	Realisierung von Mobilitätsangeboten im Ortskern								32.500,00 €	52.500,00 €	11.000,00 €	16.700,00 €	Kosten für Anschaffung der Fahrzeuge und begleitender Infrastruktur (z.B. Ladestation für E-Auto)
M2	Anpassung der Wartenberger Stellplatzsatzung								0,00 €	5.000,00 €	0,00 €	0,00 €	Änderung alleine oder mit Beratungskosten durch ein Ingenieurbüro für die Überarbeitung
Maßnahmenpaket Verkehrsberuhigung im Ortskern													
OK1	Einführung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs (Tempo 20) im Ortskern								9.000,00 €	12.000,00 €	0,00 €	0,00 €	Annahme von sechs Schildstandorten a 1.500,00 Euro bis 2.000,00 Euro inklusive Aufbau
OK2	Schrittweise bauliche Umgestaltung der Oberen/ Unteren Hauptstraße beginnend an der Einmündung Hauptstraße/ Marktplatz								n.V.	n.V.	n.V.	n.V.	Kostenschätzung sollte durch das Büro Salm & Stegen erfolgen
OK3	Zusammenlegung der Zonierungen für den ruhenden Kfz-Verkehr (Parkverbotszone) und den fließenden Kfz-Verkehr (Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich)								1.000,00 €	2.000,00 €	0,00 €	0,00 €	Nur zusätzliche Kosten durch Demontage der alten Schilder berücksichtigt
OK4	Auflösung der ostseitigen Kfz-Stellplätze in der Unteren Hauptstraße im Bereich der Einmündung des Marktplatzes und Verbreiterung des Gehwegs								7.500,00 €	10.000,00 €	0,00 €	0,00 €	Annahme von 20 m Gehweg (2,5m breit) mit Kosten von 150,00 Euro /qm bis 200,00 Euro/ qm
OK5	Abwägung zur Verkehrsführung auf dem Marktplatz								0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	Keine Kosten Berücksichtigt, da nur Abwägung erforderlich ist, Kosten entstehen bei Umgestaltung
OK6	Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur im Ortskern von Wartenberg								75.000,00 €	100.000,00 €	0,00 €	0,00 €	Nächste Ausbaustufe für Ladeinfrastruktur (5 Standorte mit 15.000,00 bis 20.000,00 Euro je Standort)
Maßnahmenpaket Punktuelle Erhöhung d. Sicherheit													
PK1	Verkehrssichere Umgestaltung der Radverkehrsfurten an Knotenpunkten								26.500,00 €	32.500,00 €	0,00 €	0,00 €	Annahme von zwölf Furten mit Umgestaltungsbedarf a 2.500,00 Euro bis 3.000 Euro je Furt
PK2	Hervorhebung der Ortseingangssituationen durch gestalterische Maßnahmen								980.000,00 €	1.240.000,00 €	0,00 €	0,00 €	Annahme von drei Mittelinseln mit Fahrbahnverlegung a 60.000,00 Euro bis 80.000 Euro je Mittelinsel und einem Kreisverkehr mit 800.000,00 bis 1.000.000,00 Euro
Maßnahmenpaket Lineare Netzverbesserungen													
LN1	Umgestaltung der Strogenstraße zwischen Aufhamer Straße und Erdinger Straße								3.600.000,00 €	3.600.000,00 €	0,00 €	0,00 €	Angaben des Markts Wartenberg zur Kostenschätzung durch das Staatliche Bauamt
LN2	Realisierung von Radverkehrsinfrastruktur an der Pesenlerner Straße zwischen der Pfarrer-Huber-Straße und Rockelfing								76.200,00 €	93.800,00 €	0,00 €	0,00 €	Annahme: Verbreiterung des Gehwegs um 1,0m a 150,00 bis 200,00 Euro/ qm zuzüglich Markierung eines Schutzstreifens mit 10,00 bis 15,00 Euro/ m zzgl. Zuschlag für die Einrichtung der Baustelle
LN3	Weiterführung/ Ausbau des Geh- und Radwegs an der ED2 bis nach Berglern								493.750,00 €	1.400.000,00 €	0,00 €	0,00 €	Annahme: 700m Radweglänge bis Manhartsdorf, 2.200m Radweglänge bis Berglern mit 2,5m Breite a 250,00 Euro/ qm zzgl. Zuschlag für die Einrichtung der Baustelle
LN4	Optimierung der Situation für den Fuß- und Radverkehr entlang des nördlichen Abschnitts der Strogenstraße								235.000,00 €	305.000,00 €	0,00 €	0,00 €	Annahme: Anpassung der Gehwegbreite beidseitig auf bis zu 400m Länge (Betroffene Breite ca. 3,5m a 150,00 bis 200,00 Euro/ qm) zzgl. Zuschlag für die Baustelle, nicht beinhaltet ist der Weg am Strogen
LN5	Schrittweise Umgestaltung des Wartenberger Straßennetzes mit Fokus auf die Belange des Fuß- und Radverkehrs sowie die Aufenthaltsqualität								n.V.	n.V.	n.V.	n.V.	Kosten sind langfristig nicht abschätzbar, zieht eine viele Einzelmaßnahmen nach sich
Maßnahmenpaket Kommunikation & Mobilitätsmanagement													
K1	Nutzen von Veranstaltungen zur Platzierung von Themen der Mobilität								n.V.	n.V.	n.V.	n.V.	Keine sinnvolle Angabe zu den Kosten möglich, da zahlreiche verschiedene Abstufungen möglich sind
K2	Information und Kommunikation zu Mobilitätsangeboten								n.V.	n.V.	n.V.	n.V.	Keine sinnvole Angabe zu den Kosten möglich, da zahlreiche verschiedene Abstufungen möglich sind

Zeit- und Maßnahmenplan, Koste

Kosten- und Finanzierungsübersicht gemäß § 149 BauGB für das Sanieru

Markt/Ortsteil:	Sanierungsgebiet	Bebauungsplanbereic
Wartenberg	Zentraler Bereich Martkplatz, Obere Haupt-straße, östlich der Strogenstraße	
	Sanierungsgebiet seit 07.06.2019	

	Ordnungsziffern der Maßnahmen aus der VU	Kostenarten	Nr. StBauF	Bereits entstandene und finanzierte Kosten	Bereits eingenommene und eingesetzte Finanzierungsmittel	Finanzierungsmittel (Zuwendungen Förderprogramm)	voraussichtliche Förderung	StBauF Zuschuss	Kosten Dritter (privat)	
				Beträge in TEUR						
I		Vorbereitungen:								
1.1		Sanierungsberatung (incl. Beratung veränderungsbereiter Eigentümer)	002	28.649		Städtebauförderung				
1.2	H3	Leistungsphase II und III der Untersuchung am Nikolaiberg	001			Städtebauförderung				
1.4		Integriertes Mobilitätskonzept	003			Städtebauförderung				
1.5		Sanierungsbebauungsplan Nikolaiberg/ Marktplatz auf Grundlage des Machbarkeitskonzeptes				Städtebauförderung	19			
1.6	H3	konkurrierendes Verfahren für eine bauliche Neuordnung der Liegenschaften am Nikolaiberg				Städtebauförderung	90			
1.7	H4	Rahmenplanung / konkurrierendes Verfahren zur Ausbildung eines attraktiven Marktplatzzugangs von Westen				Städtebauförderung	108			
1.8		Konzept Barrierefreiheit im öffentlichen Raum	004			Städtebauförderung				
1.9	H5	Feinuntersuchung zur Entwicklung der als Privatparkplatz genutzten Fläche der Brauerei als wahrnehmbarer Auftakt zur Ortsmitte				Städtebauförderung	9			
1.10	H6	Konzepterarbeitung zur baulichen Entwicklung des Areals im Umfeld des Bürgerhauses				Städtebauförderung	7			
		Rahmenplan/städtebaulicher Entwurf für den Bereich nördlich des Marktplatzes zwischen Strogenstraße und Unterer Hauptstraße				Städtebauförderung	36			
1.12	H10	Aufstellung eines einfachen Bestands-Bebauungsplans westl. der Strogenstraße zur Steuerung der weiteren baul. Entwicklung (Sicherung der Planungsziele Nahversorgung)				teilw. Städtebauförderung	36			
1.13	H11	städtebauliches Konzept + Aufstellung B-Plan für die Grundstücke südl. der Thenner Straße unter Berücksichtigung der lärmexponierten Lage incl. der Wegeverbindungen zur Ortsmitte (Straßenquerschnitt, etc.)				teilw. Städtebauförderung	54			
		Städtebaulicher Entwurf Obere Hauptstraße								
	BF	Feinuntersuchung des Kreuzungsbereich Marktplatz und Obere und Untere Hauptstraße				Städtebauförderung	6			
	MK	Anpassung der Wartenberger Stellplatzsatzung					3			

en- und Finanzierungsübersicht

ngsgebiet "Zentraler Bereich Martkplatz, Obere Hauptstraße, östlich der Strogenstraße"

ch	Dez 23
	Dez 23

. Kostenübersicht

sonstige Zuschüsse	Kostenanteil Gemeinde	insgesamt	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
			laufend											
	9	48												
	13	32												
	60	150												
	72	180												
	6	15												
	5	12												
	24	60												
	24	60												
	36	90												
	4	10												
	2	5												

Kosten- und Finanzierungsübersicht gemäß § 149 BauGB für das Sanieru

Markt/Ortsteil:	Sanierungsgebiet	Bebauungsplanbereic
Wartenberg	Zentraler Bereich Martkplatz, Obere Haupt-straße, östlich der Strogenstraße	
	Sanierungsgebiet seit 07.06.2019	

	Ordnungsziffern der Maßnahmen aus der VU	Kostenarten	Nr. StBauF	Bereits entstandene und finanzierte Kosten	Bereits eingenommene und eingesetzte Finanzierungsmittel	Finanzierungsmittel (Zuwendungen Förderprogramm)	voraussichtliche Förderung	StBauF Zuschuss	Kosten Dritter (privat)	
							Beträge in TEUR			
II		Ordnungsmaßnahmen:								
2.1	H3	Freimachung Grundstück + Abriss Gebäude am Nikolaiberg				Städtebauförderung	240			
2.2	H3	Umgestaltung + Aufwertung des Straßenraums Nikolaibergstraße/ Zieglerweg				Städtebauförderung	480			
2.3	H1	ergänzende gestalterische Baumaßnahmen am Marktplatz (Markierung Stp, Wasserspiel, o.ä.)				Städtebauförderung	60			
2.4	H2	Errichtung von Pkw-Stellplätzen in zentraler Lage				Städtebauförderung	60			
2.5	H4	Ausbildung eines attraktiven Marktplatzzugangs von Westen				Städtebauförderung	300			
2.6	H8	Umgestaltung des öffentlichen Raums/ Straßenraums Obere Hauptstraße u. Kreuzungsbereich Badstraße (Barrierefreiheit, Priorisierung Fußgänger, Radfahrer, Querungsmöglichkeiten) in mehreren Bauabschnitten				Städtebauförderung	840			
2.7	H7	Ergänzung einer Fußwegeanbindung Lebensmittelmarkt - Marktplatz einschl. Aufwertung des Bereichs Kirche und Schaffung von Blickverbindungen				Städtebauförderung	180			
2.8		schrittweise Umsetzung der Maßnahmen zur Barrierefreiheit/ Mobilität in der Ortsmitte				Städtebauförderung	300			
2.9	H12	Aufwertung der Fu□- und Radwegeanbindung entlang der Thenner Stra□e vom Schulareal bis zum Marktplatz								
	BF	Sanierung Querungen Badstraße und Zuwegung Bushaltestelle				Städtebauförderung	37			
	BF	Querung Obere Hauptstraße vor Einmündung Badstraße				Städtebauförderung Bay. GVFG FAG	11			
	MK	Einführung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs (Tempo 20) im Ortskern (Abmarkierung)					7			
	MK	Zusammenlegung der Zonierungen für den ruhenden Kfz-Verkehr (Parkverbotszone) und den fließenden Kfz-Verkehr (Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich)					1			
	MK	Verkehrssichere Umgestaltung der Radverkehrsfurten an Knotenpunkten					20			
	MK	Optimierung der Situation für den Fuß- und Radverkehr entlang des nördlichen Abschnitts der Strogenstraße					183			
	MK	Hervorhebung der Ortseingangssituationen durch gestalterische Maßnahmen					744			

ngsgebiet "Zentraler Bereich Martkplatz, Obere Hauptstraße, östlich der Strogenstraße"

ch	Dez 23
	Dez 23

A. Kostenübersicht

sonstige Zuschüsse	Kostenanteil Gemeinde	insgesamt	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
	160	400												
	320	800												
	40	100												
	40	100												
	200	500												
	560	1.400												
	120	300												
	200	500												
		nicht im S-Gebiet												
	25	62												
	8	19												
	5	12												
	1	2												
	13	33												
	122	305												
	496	1.240												

Kosten- und Finanzierungsübersicht gemäß § 149 BauGB für das Sanieru

Markt/Ortsteil:	Sanierungsgebiet	Bebauungsplanbereic
Wartenberg	Zentraler Bereich Martkplatz, Obere Haupt-straße, östlich der Strogenstraße	
	Sanierungsgebiet seit 07.06.2019	

A

Ordnungsziffern der Maßnahmen aus der VU		Kostenarten	Nr. StBauF	Bereits entstandene und finanzierte Kosten	Bereits eingenommene und eingesetzte Finanzierungsmittel	Finanzierungsmittel (Zuwendungen Förderprogramm)	voraussichtliche Förderung	StBauF Zuschuss	Kosten Dritter (privat)	
							Beträge in TEUR			
III		**Baumaßnahmen:**								
3.1	H3	bauliche Entwicklung am Nikolaiberg (Sanierung)				Städtebauförderung	**1.800**			
3.2	H3	bauliche Entwicklung am Nikolaiberg (Neubauten)					**0**			
3.3	H1	Errichtung einer mehrgeschossigen Parkgarage ?				Städtebauförderung	**600**			
3.4	H4	bauliche Entwicklung der Grundstücke im Bereich Marktzugang West				private Eigentümer	**0**			
3.5	H5	Ergänzungsbauten/ Neubauten in der oberen Hauptstraße mit dem Standort angemessenen Bebauungsdichten und belebenden Nutzungen für die Ortsmitte				private Eigentümer	**0**			
	MK	Bauliche Umgestaltung der Bushaltestellen im Gemeindegebiet					**864**			
IV		**Sonstiges:**								
4.1	H1	Bürgerinformation im Zuge der Durchführung der städtebaulichen Sanierungsmaßnahme				Städtebauförderung	**12**			
4.2	H1	Gestaltungshandbuch				Städtebauförderung	**7**			
4.3	H1	Leitfaden Geschäftsflächenprogramm (Förderung marktplatzbelebender EG-Nutzungen)					**4**			
4.4	H1	Kommunales Förderprogramm (z.B. Fassaden + Außengastronomieflächen, Aufwertung Geschäftsflächen)				Städtebauförderung	**90**			
V		**Gesamt:**					**7.209**			
B		**EINNAHMEN**								
1.1		Grundstück xxx; Verkauf des Grundstücks an Entwicklungsträger					**250**			
V-B		**Gesamt:**								

ngsgebiet "Zentraler Bereich Martkplatz, Obere Hauptstraße, östlich der Strogenstraße"

ch	Dez 23
	Dez 23

A. Kostenübersicht

sonstige Zuschüsse	Kostenanteil Gemeinde	insgesamt	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
	1.200	3.000												
	0	0												
	400	1.000												
	0	0												
	0	0												
	576	1.440												
	8	20												
	5	12												
	2	6												
	60	150												
	4.815	12.063												
	4.565	11.813												

Abwägung

Tabellarische Erfassung des Abwägungsmaterials

In Verbindung mit §1 Absatz 6 Nr. 11 BauGB, §139 BauGB sowie §141 Absatz 2 BauGB fand im Zeitraum Juli bis August 2024 eine Beteiligung der öffentlichen Aufgabenträger (TÖB) statt. Die Beteiligung der Öffentlichkeit und der öffentlichen Aufgabenträger dient insbesondere der vollständigen Ermittlung und zutreffenden Bewertung der von der Planung berührten Belange (vgl. §4a BauGB). Nachstehend werden die Ergebnisse der Beteiligung der TÖB und die Behandlung der Anmerkungen zusammenfassend dargestellt.

	Behörde, TÖB, Privater (Referenz)	**Thema, Inhalt der Stellungnahme**	**Behandlung u. Abwägungsvorschlag**
1	Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ebersberg-Erding	**1. Landwirtschaftliche Stellungnahme (Frau Petra Festner):** Im Untersuchungsgebiet (Ortskern von Wartenberg) liegen nur wenige landwirtschaftlich genutzte Flächen. Lediglich entlang der Strogen befindet sich landwirtschaftlich genutztes Grünland und die Fl. Nr. 453/1 wird als Ackerfläche intensiv genutzt. In der Gemeinde Wartenberg sind uns aktuell noch 37 landwirtschaftliche Betriebe bekannt. Der Erhalt der landwirtschaftlichen Nutzflächen und der Bestandsschutz dieser Betriebe ist von hoher Bedeutung, um die regionale Versorgung der Bevölkerung mit nachhaltig erzeugten Lebensmitteln, erneuerbaren Energien und nachwachsenden Rohstoffen zu erhalten, zu unterstützen und weiterzuentwickeln sowie klimaregulierende Effekte zu nutzen. Wenn landwirtschaftlich genutzte Flächen anderweitig genutzt oder bebaut werden sollen oder anderweitige landwirtschaftliche Belange betroffen werden, bittet das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten um erneute Einbeziehung in das Planungsvorhaben. **2. Forstfachlich-waldrechtliche Stellungnahme (Dr. Martin Bachmann):** Wir schließen uns dem Wunsch des landwirtschaftlichen Ressorts an, dass für den Fall, dass anderweitige forstwirtschaftliche Belange betroffen sein sollten, das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten um erneute Einbeziehung in das Planungsvorhaben bittet.	Kenntnisnahme und erneute Einbeziehung bei einer Konkretisierung von Planvorhaben, wenn landwirtschaftlich genutzte Flächen anderweitig genutzt oder bebaut werden sollen oder anderweitige landwirtschaftliche Belange betroffen werden.
2	Bayerischer Bauernverband	Die Belange des Bayerischen Bauernverbandes, Geschäftsstelle Erding/Freising, sind durch das Integrierte Städtebauliche Entwicklungskonzept nicht berührt. Es bestehen keine Einwendungen.	Kenntnisnahme

	Behörde, TÖB, Privater (Referenz)	Thema, Inhalt der Stellungnahme	Behandlung u. Abwägungsvorschlag
3	Amt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung Erding	Durch das ISEK des Marktes Wartenberg werden Belange des ADBV Erding nicht berührt.	Kenntnisnahme
4	Bayernwerk Netz GmbH	Gegen das ISEK bestehen keine grundsätzlichen Einwendungen, wenn dadurch der Bestand, die Sicherheit und der Betrieb unserer Anlagen nicht beeinrträchtigt werden. In dem von Ihnen überplanten Bereich befinden sich von uns betrioebene Versorgungseinrichtungen. **Kabel:** Der Schutzzonenbereich für Kabel beträgt je 0,5 m rechts und links zur Trassenachse. Wir weisen darauf hin, dass die Trassen unterirdischer Versorgungsleitungen von Bepflanzung freizuhalten sind, da sonst die Betriebssicherheit und Reperaturmöglichkeit eingeschränkt werden. Bäume und tiefwurzelnde Sträucher dürfen aus Gründen des Baumschutzes (DIN 18920) bis zu einem Abstand von 2,5 m zur Trassenachse gepflanzt werden. Wird dieser Abstand unterschritten, so sind im Einvernehmen mit uns geeignete Schutzmaßnahmen durchzuführen. Beachten Sie bitte die Hinweise im "Merkblatt über Bäume, unterirdische Leitungen und Kanäle", Ausgabe 2013 vom FGSV Verlag www.fgsv-verlag.de (FGSV-Nr. 939), bzw. die DVGW-Richtlinie GW 125. Hinsichtlich der in den angegebenen Schutzzonenbereichen bzw. Schutzstreifen bestehenden Bau- und Bepflanzungsbeschränkungen machen wir darauf aufmerksam, dass Pläne für Bau- und Bepflanzungsvorhaben jeder Art uns rechtzeitig zur Stellungnahme vorzulegen sind. Dies gilt insbesondere für Straßen- und Wegebaumaßnahmen, Ver- und Entsorgungsleitungen, Kiesabbau, Aufschüttungen, Freizeit- und Sportanlagen, Bade- und Fischgewässer und Aufforstungen. **Transformatorenstation(en):** Je nach Leistungsbedarf könnte die Errichtung einer neuen Transformatorenstation im Planungsbereich sowie das Verlegen zusätzlicher Kabel erforderlich werden. Für die Transformatorenstation benötigen wir, je nach Stationstyp ein Grundstück mit einer Größe zwischen 18 qm und 35 qm, das durch eine beschränkte persönliche Dienstbarkeit zu unseren Gunsten zu sichern ist. Auskünfte zur Lage der von uns betrieben Versorgungsanlagen können Sie online über unser Planauskunftsportal einholen. Das Portal erreichen Sie unter: www. bayernwerk-netz.de/de/energie-service/kundenservice/planauskunftsportal.html.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung bei weiteren Planungen. Frühzeitige Einbindung durch Vorlage von Plänen bei konkreten Bau- und Bepflanzungsvorhaben. Berücksichtigung etwaiger Ausbaubedarfe bei Leistungsbedarfsanstieg in Form benötigter Grundstücke.

	Behörde, TÖB, Privater (Referenz)	Thema, Inhalt der Stellungnahme	Behandlung u. Abwägungsvorschlag
5	Deutschen Telekom	Im Betrachtungsgebiet befinden sich Telekommunikationslinien der Telekom. Über gegebenenfalls notwendige Maßnahmen zur Sicherung, Veränderung oder Verlegung der Telekommunikationslinien der Telekom können wir erst Angaben machen, wenn uns die endgültigen Ausbaupläne mit entsprechender Erläuterung vorliegen. Sollte sich während der Baudurchführung ergeben, dass Telekommunikationslinien der Telekom im Betrachtungsgebiet nicht mehr zur Verfügung stehen, bzw. verändert werden müssen, sind uns die durch den Ersatz dieser Anlagen entstehenden Kosten nach § 169 Abs. 1 Nr. 5 i. V. m. § 150 Abs. 1 BauGB zu erstatten. Hinsichtlich geplanter Baumpflanzungen ist das "Merkblatt über Baumstandorte und unterirdische Ver- und Entsorgungsanlagen" der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 2013; siehe insbesondere Abschnitt 6, zu beachten. Bei der Bauausführung ist darauf zu achten, dass Beschädigungen der vorhandenen Telekommunikationslinien vermieden werden und aus betrieblichen Gründen (z. B. im Falle von Störungen) der ungehinderte Zugang zu den Telekommunikationslinien jederzeit möglich ist. Insbesondere müssen Abdeckungen von Abzweigkästen und Kabelschächten sowie oberirdische Gehäuse soweit frei gehalten werden, dass sie gefahrlos geöffnet und ggf. mit Kabelziehfahrzeugen angefahren werden können. Es ist deshalb erforderlich, dass sich die Bauausführenden vor Beginn der Arbeiten über die Lage der zum Zeitpunkt der Bauausführung vorhandenen Telekommunikationslinien der Telekom informieren. Die Kabelschutzanweisung der Telekom ist zu beachten. Die Spartenauskunft erreichen Sie unter: https://trassenauskunft-kabel.telekom.de oder Planauskunft.Sued@telekom.de. Wir bitten Sie uns weiter am Vorhaben zu beteiligen.	Kenntnisnahme und erneute Einbeziehung bei einer Konkretisierung von Planvorhaben.
6	Vodafone GmbH Vodafone Deutschland GmbH	Wir teilen Ihnen mit, dass die Vodafone GmbH / Vodafone Deutschland GmbH gegen die von Ihnen geplante Maßnahme keine Einwände geltend macht. In Ihrem Planbereich befinden sich Telekommunikationsanlagen unseres Unternehmens. Bei objektkonkreten Bauvorhaben im Plangebiet werden wir dazu eine Stellungnahme mit entsprechender Auskunft über unseren vorhandenen Leitungsbestand abgeben.	Kenntnisnahme und weitere Beteiligung bei konkreten Planvorhaben.

	Behörde, TÖB, Privater (Referenz)	Thema, Inhalt der Stellungnahme	Behandlung u. Abwägungsvorschlag
7	Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege	Wir bedanken uns für die Beteiligung an der oben genannten Planung und bitten Sie, bei künftigen Schriftwechseln in dieser Sache, neben dem Betreff auch unser Sachgebiet (B Q) und unser Aktenzeichen anzugeben. Zur vorgelegten Planung nimmt das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege, als Träger öffentlicher Belange, wie folgt Stellung: **Bodendenkmalpflegerische Belange:** Im Plangebiet befinden sich nach unserem derzeitigen Kenntnisstand folgende Bodendenkmäler: **D-1-7537-0064** Burgstall des hohen und späten Mittelalters ("Burg Wartenberg") sowie untertägige mittelalterliche und frühneuzeitliche Befunde im Bereich der ehem. Burgkapelle St. Nikolaus und ihres Vorgängerbaus. **D-1-7537-0400** Untertägige spätmittelalterliche und frühneuzeitliche Befunde im Bereich des ehem. herzoglichen Jagdhauses in Wartenberg und seiner Vorgängerbauten. **D-1-7537-0406** Siedlung der Früh- und Mittelbronzezeit sowie Siedlung mit Werkplatz der Hallstattzeit. **D-1-7537-0311** Untertägige mittelalterliche und frühneuzeitliche Befunde im Bereich der ehem. Pfarr- und Kath. Friedhofskirche St. Georg in Wartenberg-Rocklfing und ihrer Vorgängerbauten. **D-1-7537-0308** Untertägige frühneuzeitliche Befunde im Bereich der Kath. Pfarrkirche Mariae Geburt in Wartenberg und ihrer Vorgängerbauten. Die Belange der Bodendenkmalpflege könnten durch das ISEK Wartenberg berührt sein, insofern Bodeneingriffe im Bereich der o.g. Bodendenkmäler und in deren direkter Nähe (angrenzende Flurstücke) vorgesehen sind. Diese Denkmäler sind gem. Art. 1 BayDSchG in ihrem derzeitigen Zustand vor Ort zu erhalten. Der ungestörte Erhalt dieser Denkmäler vor Ort besitzt aus Sicht des Bayerischen Landesamts für Denkmalpflege Priorität (Art. 141 Abs. 2 der Bayerischen Verfassung). Weitere Planungsschritte sollten diesen Aspekt bereits berücksichtigen und Bodeneingriffe auf das unabweisbar notwendige Mindestmaß beschränken. Im Bereich von Bodendenkmälern sowie in Bereichen, wo Bodendenkmäler zu vermuten sind, bedürfen Bodeneingriffe aller Art einer denkmalrechtlichen Erlaubnis gemäß Art. 7 Abs. 1 BayDSchG. Ferner sind zufällig zutage tretende Bodendenkmäler und Funde meldepflichtig gem. Art. 8 BayDSchG.	Das ISEK nimmt ausführlich Bezug zu den vorgeschalteten vorbereitenden Untersuchungen vom 07. November 2018, in denen auf Seite 10 die Bodendenkmäler und auf Sete 11 die Baudenkmäler kartographisch dargestellt und schriftlich vermerkt sind. Eine erneute Auflistung und Darstellung im ISEK wird daher nicht als notwendig angesehen. Die Belange des Denkmalschutzes werden bei der weiteren Konretisierung von Maßnahmen rechtskonfern berücksichtigt und das Landesamt entsprechend wieder eingebunden werden.

	Behörde, TÖB, Privater (Referenz)	Thema, Inhalt der Stellungnahme	Behandlung u. Abwägungsvorschlag
8	Regierung von Oberbayern Landes- und Regionalplanung	**Bewertung**: Die detaillierte Auseinandersetzung mit dem Bestand von Einrichtungen des Einzelhandels, des örtlichen Bedarfs sowie ihrer städtebaulichen Auswirkungen sind sehr zu begrüßen. Auch das Ziel die Ortsmitte in dieser Hinsicht zu stärken trägt den Erfordernissen der Raumordnung Rechnung (vgl. LEP 1.1.1 (Z)/(G); RP 14 A I G 2.3; LEP 2.2.5 (G); RP 14 B II G 1.5; RP 14 B II G 1.6). Zudem sind auch die Erhebung und Bewertung von Innenentwicklungspotenzialen, um in der weiteren Siedlungsentwicklung den Außenbereich möglichst freizuhalten, aus landesplanerischer Sicht positiv zu bewerten (vgl. v.a. LEP 3.2 (Z); RP 14 B II Z 4.1). Das gleiche gilt für den Themenbereich Barrierefreiheit (vgl. LEP 1.1.2 (G); LEP 1.2.1 (Z); LEP 3.1.1 (G); RP 14 A I G 2.3) und das entwickelte Mobilitätskonzept (vgl. LEP 1.3.1 (G); LEP 2.2.5 (G); RP 14 B II Z 1.7). **Ergebnis**: Die o.g. Planung steht den Erfordernissen der Raumordnung nicht entgegen.	Kenntnisnahme
9	Regionaler Planungsverband München	Die Geschäftsstelle des Regionalen Planungsverbandes München teilt mit, dass zum o. g. Vorhaben keine regionalplanerischen Bedenken angemeldet werden.	Kenntnisnahme
10	DFS Deutsche Flugsicherung GmbH	Durch die oben aufgeführte Planung werden Belange der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH bezüglich §18a Luftverkehrsgesetz (LuftVG) nicht berührt. Es werden daher unsererseits weder Bedenken noch Anregungen vorgebracht. Eine weitere Beteiligung am Verfahren ist nicht notwendig. Von dieser Stellungnahme bleiben die Aufgaben der Länder gemäß § 31 LuftVG unberührt. Wir haben das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) von unserer Stellungnahme informiert.	Kenntnisnahme
11	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr	Vorbehaltlich einer gleichbleibenden Sach- und Rechtslage werden Verteidigungsbelange nicht beeinträchtigt. Es bestehen daher zum angegebenen Vorhaben seitens der Bundeswehr als Träger öffentlicher Belange keine Einwände.	Kenntnisnahme
12	Staatliches Bauamt Freising	Das geplante Sanierungsgebiet umfasst Teile der Staatsstraße St 2082 (Strogenstraße/Erdinger Straße) und Teile der Kreisstraße ED 2 (Thenner Straße/Badstraße). Die betroffenen Straßenteile befinden sich innerhalb der straßenrechtlichen Ortsdurchfahrtsgrenzen. Bei Planungen, die den Straßenraum der o.g. Straßenabschnitte betreffen, weisen wir darauf hin, dass Änderungen im Bereich der St 2082 oder der ED 2 nur im Einvernehmen mit dem Staatlichen Bauamt Freising möglich sind. Die Planungen sind frühzeitig mit dem Staatlichen Bauamt Freising abzustimmen.	Kenntnisnahme und erneute Abstimmung bei Konkretisierung von Maßnahmen.

	Behörde, TÖB, Privater (Referenz)	Thema, Inhalt der Stellungnahme	Behandlung u. Abwägungsvorschlag
13	Wasserwirtschaftsamt München	Aus wasserwirtschaftlicher Sicht besteht hiermit Zustimmung. Wasserwirtschaftliche Belange werden nicht unmittelbar berührt. Für die weiteren Planungen weisen wir auf das ermittelte Überschwemmungsgebiet der Strogen sowie die Hinweiskarten zu Oberflächenabfluss und Sturzfluten hin (s. Abbildung zum öffentlich einsehbaren Umweltatlas Bayern).	Kenntnisnahme
14	Wasserzweckverband Berglerner Gruppe	Die betreffenden Grundstücke bzw. Grundstücksteilflächen sind soweit bereits erschlossen. Für eine mögliche, geplante Bebauung kann die Wasserversorgung sichergestellt werden. Jedes Wohnhaus ist mit einem eigenen Wasserhausanschluss zu versehen. Bei nachträglichen Grundstücksteilungen ist jeweils ein zusätzlicher Hausanschluss erforderlich. Hierzu wäre ein Hinweis im Bebauungsplan zweckmäßig. Gemäß der Wasserabgabesatzung des WZV Berglerner Gruppe besteht pro bebautem und anschlussbedürftigem Grundstück Anspruch auf einen Grundstücksanschluss an die zentrale Wasserversorgung. Sollte bei den Baumaßnahmen zusätzliche Grundstücksanschlüsse benötigt werden, sind zur Herstellung der Anschlüsse Sondervereinbarungen mit dem WZV notwendig. Soweit die Widmung von Straßen im Bebauungsplangebiet als öffentliche Eigentümerwege erfolgt, ist eine zusätzliche Absicherung des Wasserleitungsrechtes als Grunddienstbarkeit erforderlich. Es ist zu beachten, dass die Leitungstrasse nicht bepflanzt werden darf. Im Falle von Veränderungen von Bauparzellen nach Abschluss der erstmaligen Leitungsbauarbeiten (Grundstücksteilungen bzw. Verschmelzungen von Parzellen) übernimmt die Marktgemeinde Wartenberg die im öffentlichen Bereich anfallenden Kosten für Ergänzung bzw. Abbau von Wasserversorgungsanlagen. Soweit über die tatsächlich mögliche Löschwasserversorgung ein weiterer Bedarf an Löschwasser gefordert werden hat die Gemeinde den Bedarf zu sichern und zu finanzieren. Die gilt auch bei erhöhtem Löschwasserbedarf. Allerdings ist zu beachten, dass der Wasserzweckverband Berglerner Gruppe erst bei einer tatsächlichen Bebauung endgültige Angaben hinsichtlich der Wasserversorgung machen kann.	Kenntnisnahme und weitere Berücksichtigung sowie erneute Beteiligung im Zuge konkreter Bauleitplanungen respektive Baugenehmigungen.
15	Landratsamt Erding SG 42-2 Wasserrecht	keine Bedenken und Anregungen	Kenntnisnahme
16	Landratsamt Erding FB 41 - Bauleitplanung	keine Bedenken und Anregungen	Kenntnisnahme
17	Landratsamt Erding FB 13 Abfallwirtschaft	keine Bedenken und Anregungen	Kenntnisnahme

	Behörde, TÖB, Privater (Referenz)	Thema, Inhalt der Stellungnahme	Behandlung u. Abwägungsvorschlag
18	Landratsamt Erding SG 42-2 Bodenschutz	Es sind keine uns bekannten Altlastenverdachtsflächen bei vorliegender Sanierungssatzung betroffen. Sollten im Zuge von geplanten Maßnahmen Auffüllungen, Abfälle oder Altlasten zu Tage treten, ist das Landratsamt Erding, Sachgebiet 42-2/Bodenschutz- und Abfallrecht unverzüglich zu informieren.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung bei weiteren Planungsschritten.
19	Landratsamt Erding SG 42-2 Immissionsschutz	Die Belange des Immissionsschutzes aus der Stellungnahme v. 09.01.2019 zum Verkehrslärm entlang der Strogenstraße/ Staatsstraße St2082 wurden nicht bzw. nur bedingt in der Satzung berücksichtigt; Hinsichtlich der Einhaltung der Orientierungswerte gem. DIN 18005 bzw. Immissionsgrenzwerte gem. 16. BImSchV ist eine Beurteilung in einer nachfolgenden Bauleitplanung bzw. konkreten Bauantragsverfahren vorzunehmen. Infolge der möglichen Neuansiedelung von Gewerbe, wie bspw. Freischankbetrieben o.ä., wird auf eine zu erwartende zusätzliche Lärmbelastung an den maßgeblichen Immissionsorten am Marktplatz hingewiesen. Hinsichtlich der Einhaltung der Immissionsrichtwerte gem. TA Lärm ist eine Beurteilung spätestens beim konkreten Bauantragsverfahren vorzunehmen.	Die Stellungnahme v. 09.01.2019 gibt Hinweise zur Einhaltung der Richtlinie TA Lärm bei Umgestaltungen von Gebäuden entlang der Strogenstraße / Staatsstraße und am Marktplatz wie am Nikolaiberg. Die Hinweise wurden und werden zur Kenntnis genommen (vgl. auch Abwägung der Trägerbeteiligung zu den Vorbereitenden Untersuchungen im Frühjahr 2019) und im Zusammenhang mit konkreteren Planungen berücksichtigt. Die Sanierungssatzung muss als Satzung die Angabe der Rechtsgrundlage, die Bezeichnung des Sanierungsgebietes sowie die Anordnung der förmlichen Festlegung zur Durchführung einer Sanierungsmaßnahme enthalten. Einzelne fachspezifische Hinweise sind nicht Gegenstand der Satzung sondern nach Abwägung ggf. in die Begründung zur Sanierungssatzung aufzunehmen. Die Belange des Immissionsschutzes sind indes ohnehin im Zuge weiterer Bauleitplanungen grundsätzlich zu berücksichtigen.

	Behörde, TÖB, Privater (Referenz)	Thema, Inhalt der Stellungnahme	Behandlung u. Abwägungsvorschlag
20	Landratsamt Erding FB 12 Liegenschaften	Innerhalb des Planbereiches verläuft die Kreisstraße ED 02. Wir wollen darauf hinweisen, dass bei der Pflanzung von Bäumen an Kreisstraßen nach RAL, RPS 2009 und RAST bestimmte Mindestabstände zwischen Baum und Fahrbahnrand einzuhalten sind. Zu berücksichtigen sind neben den Sicherheitsräumen auch die Sichtfelder. Bei Neupflanzungen ist darauf zu achten, dass sowohl die Haltesichtweiten auf der durchgehenden Fahrbahn als auch die Anfahrsichten (Sichtdreiecke bei Einmündungen/Kreuzungen/Zufahrten) freigehalten werden. Zudem ist zur Bepflanzung des Straßenkörpers gern. Art. 30 BayStrWG nur der Träger der Straßenbaulast befugt. Aus Gründen der Verkehrssicherheit fordern wir jedoch grundsätzlich den Verzicht einer Neuanlage von Bäumen an der ED 02. Für den Fall, dass trotzdem Baumpflanzungen im Bereich der ED 02 realisiert werden sollen, sind diese in jedem Fall mit dem Staatlichen Bauamt sowie dem Landkreis (Fachbereich 12 - Liegenschaftsverwaltung) im Vorfeld abzustimmen.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung bei weiteren Planungen
21	Landratsamt Erding SG 42-1 Naturschutz	keine Bedenken und Anregungen	Kenntnisnahme
22	IHK für München und Oberbayern	Den Beschluss, ein integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) anzufertigen um die Gemeindeentwicklung entsprechend vorzubereiten, begrüßen wir. Besonders die Stärkung und Aufwertung des Pennystandortes im Bereich der Ortsmitte, sowie der Erhalt der Nahversorgungsfunktion entlang der westlichen Seite der Strogenstraße ist positiv herauszustellen.	Kenntnisnahme
23	Erzdiözese München und Freising	Von der Planung ist unter anderem das kirchliche Flurstück 268/0 (Gmkg. Wartenberg) der Pfarrkirchenstiftung Wartenberg Mariä Geburt betroffen, auf dem die Pfarrkirche lokalisiert ist. Im Fokus 3 „Kirchenumfeld und Supermarkt – Mängel“ wird unter anderem bemängelt, dass das Erdgeschoss der Kirche drei bis vier Stufen vertieft liegt. Wir bitten bei der Umsetzung von Maßnahmen im Umfeld kirchlicher Liegenschaften wie bspw. der Verbesserung der Zugänge im Kirchenumfeld, dem Behindertenparkplatz an der Kirche oder der Schaffung einer durchgehenden Leitlinie im Bereich des Kirchengrundstücks um rechtzeitige Einbindung der örtlichen Pfarrei sowie des Erzbischöflichen Ordinariats. Um die Eigentumsverhältnisse östlich der Kirche zu klären, wenden Sie sich bitte an die ABT Immobilientransaktionen der Erzbischöflichen Fianzkammer (FStadler@eomuc.de, 089 2137-1644).	Kenntnisnahme und vertiefte Einbindung bei der Planung zur Umsetzung konkreter baulicher Maßnahmen.

	Behörde, TÖB, Privater (Referenz)	Thema, Inhalt der Stellungnahme	Behandlung u. Abwägungsvorschlag
24	Handwerkskammer für München und Oberbayern	Das vorliegende Konzept überzeugt mit dem Ansatz einer umfassenden Analyse zu Ortsstruktur und Ortsbild sowie einer vertiefenden Betrachtung der Fachbereiche Mobilität, Einzelhandel und Versorgung, Wohnraum- und Innenentwicklung sowie Barrierefreiheit. Als oberstes Ziel der zukünftigen Einzelhandelsentwicklung steht eine im städtebaulichen Zusammenhang gesehene Ortsmittenentwicklung, welches von unserer Seite grundsätzlich begrüßt wird. Fußläufige Nahversorgung, gestalterische Aufwertung, Reduktion des Durchgangsverkehrs, Erhalt der Nahversorgung, Innenentwicklung, Aktivierung un- und untergenutzer Flächenpotenziale im Bestand, Nachverdichtungspotenziale und Barrierefreiheit stehen dabei im Fokus. Im Sanierungsgebiet befinden sich zahlreiche handwerkliche Betriebe. Bei diesen Betrieben handelt es sich sowohl um nicht störende Handwerksbetriebe, beispielsweise aus dem Gesundheitswesen, Lebensmittelhandwerk, als auch emittierende Betriebe, wie Schreiner und aus dem Kfz-Bereich. Grundsätzlich ist das Handwerk stark an seinem Standort gebunden. Insbesondere konsumnahe Gewerke brauchen die Bindung zum Kunden vor Ort, ebenso sind aber auch die Kunden auf die Standortbedingungen angewiesen. Um diese Funktion erfüllen zu können, müssen Standortbedingungen vor Ort stimmen. Dazu zählen (Pkw-)Erreichbarkeit der Ladengeschäfte, eine attraktive Mischung sowie eine ansprechende Gestaltung des Umfelds. Die vorhandene Nutzungsmischung sollte von daher unbedingt beibehalten werden. Bei angestrebten Nachverdichtungen in der Wohnbebauung bitten wir zu berücksichtigen, dass dabei grundsätzlich für die in der baulichen Umgebung bestehenden, bestandskräftig genehmigten gewerblichen Nutzungen zu gewährleisten, dass daraus für ihren ordnungsgemäßen Betrieb und Wirtschaften mit dem zugehörigen Wirtschaftsverkehr, sowie auch hinsichtlich Entwicklungsmöglichkeiten durch die neu hinzukommende heranrückende (Wohn-)Nutzungen keine Einschränkungen oder sogar Gefährdungen resultieren dürfen. Das bedeutet, dass das Wohnen nicht (wesentlich) störende Nutzungen nicht nur weiterhin zugelassen, sondern gezielt deren Ansiedlung gefördert werden sollte, da diese einen wesentlichen Beitrag zur Lebendigkeit und Attraktivität des Ortskerns und wichtiger Entwicklungsareale leisten können.	Konkrete Maßnahmen mit einer Beteiligung handwerklicher Betriebe sind auf der Maßstabsebene des ISEK noch nicht vorgesehen. Die Marktgemeinde Wartenberg nimmt die Hinweis als Anregungen zur weiteren Beteiligung auf. Zudem wird im Hinblick auf eine Stärkung der Ortsmitte durch Nutzungsvielfalt und Multifunktionalität die Anregung in die städtebaulichen Ziele aufgenommen, das Nebeneinander von nicht störenden, gewerblichen Nutzungen und Wohnen zu fördern (S. 29).

	Behörde, TÖB, Privater (Referenz)	Thema, Inhalt der Stellungnahme	Behandlung u. Abwägungsvorschlag
24	Handwerkskammer für München und Oberbayern	Im Rahmen der weiteren Planungen ist es wünschenswert, dass Nebeneinander von nicht störenden, gewerblichen Nutzungen und Wohnen zu fördern. Wenn Nachfolgenutzungen gesucht werden, kann die Schaffung kleinerer Gewerbeeinheiten dabei die Ansiedlung kleiner und mittlerer, mittelständischer nicht wesentlich störender Handwerksbetriebe unterstützen. Der Beitrag des Handwerks besteht darin, als Ausbilder und Arbeitgeber lokal zu agieren, eine ortsnahe Versorgung der Verbraucher zu gewährleisten und im direkten Austausch mit dem Kunden individualisierte Arbeit zu vollbringen; kleinteiligere, maßgeschneiderte Lösungen zu entwickeln und anzubieten. Die dezentrale Struktur des Handwerks sichert eine wohnortnahe Versorgung der Bevölkerung mit vielfältigeren Gütern und Dienstleistungen in der Region und leistet seinen Beitrag ebenso hinsichtlich fußläufiger Nahversorgungsmöglichkeiten, was vor dem Hintergrund des demographischen Wandels noch einmal zu betonen ist. Als persönlich verantwortliche Unternehmer kennen die Handwerker die Gegebenheiten und Strukturen vor Ort einhergehend. Wirtschaftskraft und persönliches Engagement der örtlichen Handwerksunternehmen sollten als Potenzial für die lokale Entwicklung und die soziale Stabilität der Kommune genutzt werden. Allgemein sind Maßnahmen zur Aufwertung des Straßenraums zu befürworten, allerdings ist darauf zu achten, dass eine hohe Besucherfrequenz nur durch ausreichenden Parkraum gewährleistet werden kann. Geplante Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung dürfen nicht dazu führen, dass notwendige Besucherfrequenzen wegbrechen. Das Aufrechterhalten einer guten und zügigen Erreichbarkeit von Betrieben sowie entsprechende Kundenfrequenzen sind für das Fortbestehen von Nahversorgungsstrukturen, Handel und Lebensmittelhandwerk im Ortskern entscheidend. Darüber hinaus sind weitere Ausweisungen für entsprechende Flächen zur Ansiedlung von Klein- und mittelständischen Handwerksbetrieben wünschenswert.	

Marktgemeinde Wartenberg

Modulares Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK)

Anhang Impulsprojekte

Modul Einzelhandel
Modul Innenentwicklung
Modul Barrierefreiheit Impulsprojekte
Modul Mobilität

Stand 17.07.24

Ausgewählte Impulsprojekte

Impuls 1 Öffentlichkeitsarbeit Barrierefreiheit: Sensibilisieren und bestehende Problematik mit illegalen Kurzzeitparkern verbessern 4

Impuls 2 Stufenweise Einführung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches 8

Impuls 3 Sanierung Querungen Badstraße und Zuwegung Bushaltestelle 14

Impuls 4 Querung Obere Hauptstraße vor Einmündung Badstraße 20

Impuls 5 Feinuntersuchung des Kreuzungsbereichs Marktplatz und Obere/Untere Hauptstraße 24

Impuls 6 Rathauszugang (Stufenanlage) 32

Impuls 7 Fußweg als Querverbindung zwischen Kirche/ Marktplatz 36

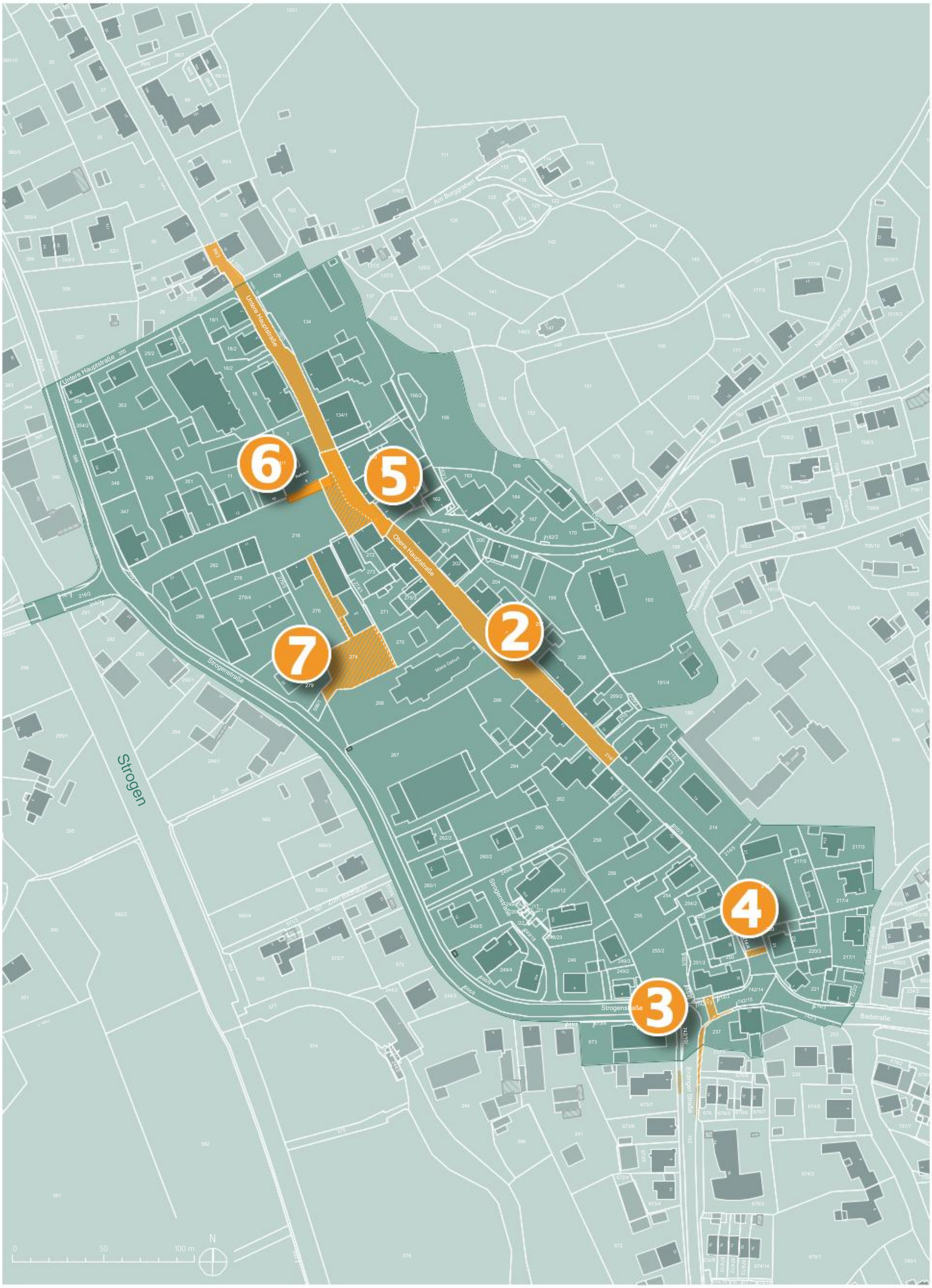
Die oben aufgeführten Impulsprojekte wurden in der Planungs- und Bauausschusssitzung am 13.5.2024 ausgewählt. Im Folgenden werden diese genauer untersucht.

Ob Konzepte und Varianten annähernd normgerecht barrierefrei funktionieren, kann erst mit einem konkreten Entwurf und auf Grundlage einer genauen Vermessung überprüft werden. Im Rahmen der Steckbriefe zu den ausgewählten Impulsprojekten ist dies nicht möglich. Die aufgeführten grundsätzlichen Ansätze mit den erläuterten Bedingungen können jedoch eine Richtung vorgeben, in die weitergearbeitet werden kann. Zudem kann für die bestehende Problematik sensibilisiert werden.

Die Impulsprojekte enthalten, wo möglich, eine allererste grobe Kostenabschätzung. Erst durch die erforderlichen nachgeschalteten Planungen zur Ausführung können die Kosten und die ggf. möglichen Kostenspielräume (z.B. durch die Wahl des Ausführungsstandards oder des Materials etc.) ausgearbeitet werden.

Die Impulsprojekte wurden am 1. Juli 2024 der Senioren- und Behindertenbeauftragten des Landkreises Erding vorgestellt und gemeinsam erörtert. Erkenntnisse aus diesem Gespräch und aus der Vorstellung im Gemeinderat am 3. Juli 2024 sind in die Bearbeitung eingeflossen.

Datengrundlage der verwendeten Planausschnitte Bayerische Vermessungsverwaltung Stand 2020



Datengrundlage Bayerische Vermessungsverwaltung Stand 2020

Impuls 1 Öffentlichkeitsarbeit Barrierefreiheit:
Sensibilisieren und bestehende Problematik mit illegalen Kurzzeitparkern verbessern



Ausgangssituation

Die Gehwege im Bestand sind aktuell sehr schmal. Zu der bestehenden Verengung kommen noch illegale Kurzzeitparker, die ein Durchkommen für Personen mit z.B. radgebundenen Hilfsmitteln, wie Rollator, Rollstuhl oder Kinderwagen unmöglich machen. Auch für Fußgänger ohne Hilfsmittel ist ein Passieren oft nur durch Ausweichen auf die Straße möglich. Dies führt immer wieder zu gefährlichen Situationen.
Das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) hat entschieden, dass Anwohner von den zuständigen Behörden verlangen können, gegen illegal mit zwei Rädern auf dem Gehweg geparkte Autos vorzugehen, sofern diese die Benutzung des Gehwegs erheblich beeinträchtigen. 06.06.2024, Az. 3 C 5.23. Trotz der bereits installierten Poller werden die sehr schmalen Gehwege auf der Unteren und insbesondere auf der oberen Hauptstraße regelmäßig zugeparkt. Vorhandene Stellplätze z.B. der Konditorei werden nicht genutzt. Bei der Bürgerveranstaltung berichten Bürger von z.T. sogar aggressivem Verhalten der Autofahrer.

Zielsetzung und Maßnahmen

Schritt 1 | Ziel ist es Autofahrer für die vorhandenen Problematik durch gezielte Öffentlichkeitsarbeit zu sensibilisieren. Dies kann durch aktive Informationskampagnen geschehen. So können z.B. in den betroffenen Straßenräumen Plakate und Banner angebracht werden. Aber auch in den lokalen Geschäften kann Informationsmaterial ausgelegt werden. Wichtig ist dabei durch Schilder und Karten darauf hinzuweisen, wo geparkt werden kann. Die Informationen sollten auch auf der Internetseite der Gemeinde abrufbar sein und in den lokalen Medien veröffentlicht werden. Zusätzlich können Kurzvideos von Betroffenen eingestellt werden, welche die Situation vor Ort noch besser veranschaulichen.

Schritt 2 | Für eine nachhaltige Verbesserung der Situation ist es notwendig die vorhandenen Parkplätze aufzuwerten und soweit möglich öffentlich zugänglich zu machen. Ergänzend sollten zentrumsnahe Auffangparkplätze geschaffen werden. (vgl. ISEK Maßnahme). Zudem sollte eine verschärfte Parkraumkontrolle erfolgen.

Bei einer perspektivischen Umgestaltung des Straßenraums müssen die ausgewiesenen Kurzzeitparkplätze sinnvoll verteilt werden. Durch eine hochwertige Gestaltung und eine verbesserte Aufenthaltsqualität für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer kann die Hemmschwelle für illegales Parken erhöht werden.

Maßnahmenübersicht

Sensibilisierung

» Regelmäßige Information auf der Internetseite der Gemeinde und in den lokalen Medien
» Ergänzung durch Kurzvideos und Interviews mit Betroffenen (Beispiel Gemeinde Irrsee)
» Briefwurfsendungen, Rundschreiben
» Plakate und Banner im Straßenraum; Hinweisschilder zu vorhandenen Parkplätzen
» Informationsveranstaltung mit Ortsspaziergang und Dokumentation in den lokalen Medien
» Verteilung von Flyern in den lokalen Geschäften und Gastronomiebetrieben mit Information zu Parkmöglichkeiten; ergänzend auch auf den parkenden Autos.



Entwurfsskizze Sensibilisierung im öffentlichen Raum - Wiedererkennungswert durch einheitliches Layout

Beachtung bei künftigen bauliche Maßnahmen

» Erhöhung der Aufenthaltsqualität und der Fußgängerfrequenz im Straßenraum
» Verstärkung einer "soziale Kontrolle" durch Aufenthaltsbereiche im Straßenraum (Sitzbänke, Freischankflächen etc.)
» Aufwertung und verbesserte Nutzbarkeit/Zugänglichkeit vorhandener Parkplätze
» Schaffung zentrumsnaher Auffangparkplätze (vgl. ISEK Maßnahme)
» sinnvolle Verteilung von ausgewiesenen Kurzzeitparkplätzen und klare Markierung



Beispiel Dießen a. Ammersee
Parken ist nur auf ausgewiesenen Flächen erlaubt. Es erfolgt eine strenge Parkraumkontrolle. Die hohe Frequenz durch Freischrankflächen und attraktive Gestaltung trägt zu einer "sozialen Kontrolle" bei.

Vorschlag Flyer



Liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger,

bitte stellen Sie keine Fahrzeuge auf Gehwegen ab. Das erschwert den Durchgang für Menschen mit Behinderungen, Eltern mit Kinderwagen und andere Fußgänger erheblich oder macht ihn unmöglich.

Ihre Rücksichtnahme ist wichtig, um unsere Gehwege für alle zugänglich zu halten. Bitte parken Sie Ihr Auto verantwortungsbewusst!

Denken Sie daran, dass das Halten und Parken auf Gehwegen grundsätzlich verboten ist, es sei denn, Verkehrszeichen oder spezielle Markierungen erlauben es ausdrücklich. Das Abstellen eines Kraftfahrzeugs, auch wenn nur zwei Räder den Gehweg blockieren, ist nicht erlaubt und kann mit einem Bußgeld geahndet werden.

Dies dient der Sicherheit und Barrierefreiheit für alle Fußgänger, besonders für Menschen mit Behinderungen und Eltern mit Kinderwagen.

Vielen Dank für Ihre Unterstützung!

Hier stehen kostenfreie Parkplätze für Sie zur Verfügung:

Nutzen Sie die bestehenden Parkmöglichkeiten!



Karte mit lokalen verfügbaren Parkplätzen

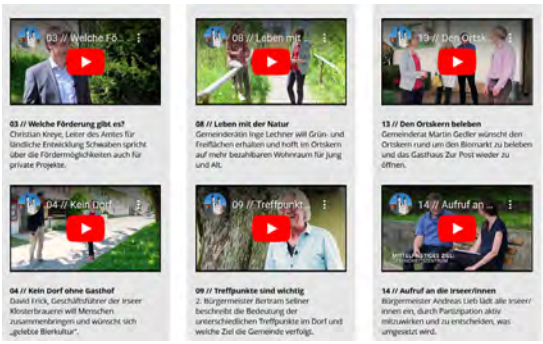
Vorschlag Plakat



Beispiel Kurzvideos

Erstellung einfacher Kurzvideos mit Betroffenen

https://www.irsee.de/buerger-service-und-verwaltung/bauen-wohnen/innen-statt-aussen



Ziel: Einheitliches Layout für alles!

Erste Abschätzung überschlägiger Kostenrahmen

Maßnahme	Akteure	grober Kostenrahmen*
Sensibilisierung		
Regelmäßige Information auf der Internetseite der Gemeinde und in den lokalen Medien	Gemeinde lokale Presse	Im Rahmen der üblichen Berichterstattung Kosten Gemeindemitarbeiter
Ergänzung durch Kurzvideos und Interviews mit Betroffenen	Gemeinde Beauftragtes Büro Betroffene StBauF	Schätzwert 2.000 - 3.000 Euro pro einfachem Video
Briefwurfsendungen, Rundschreiben	Gemeinde Sanierungsberatung StBauF	1 Stunde Sanierungsberatung für Erstellung Text
Plakate und Banner im Straßenraum Einheitliches Layout mit Wiedererkennungswert	Gemeinde beauftragtes Grafikbüro Druckerei StBauF	Druck und Layout Banner 2 seitig ca. 1.700 Euro/Stk Plakate 20 Stk ca. 900 Euro
Informationsveranstaltung mit Ortsspaziergang und Dokumentation in den lokalen Medien	StBA Gemeinde	ca. 2.600 Euro
Verteilung von Flyern in den lokalen Geschäften und Gastronomiebetrieben mit Information zu Parkmöglichkeiten; ergänzend auch auf den parkenden Autos.	Gemeinde StBauF	Druck und Layout (1000 Stk) 700 - 1.000 Euro
Hinweisschilder zu vorhandenen Parkplätzen	Gemeinde Private	50 - 100 Euro pro Schild + Montage
Parkraumüberwachung	Gemeinde Mitarbeiter od. Extern	abhängig von Frequenz





Beispiel Informationsveranstaltung am Tag der Städtebauförderung

Impuls 2 Stufenweise Einführung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches



Obere Hauptstraße

Ausgangssituation

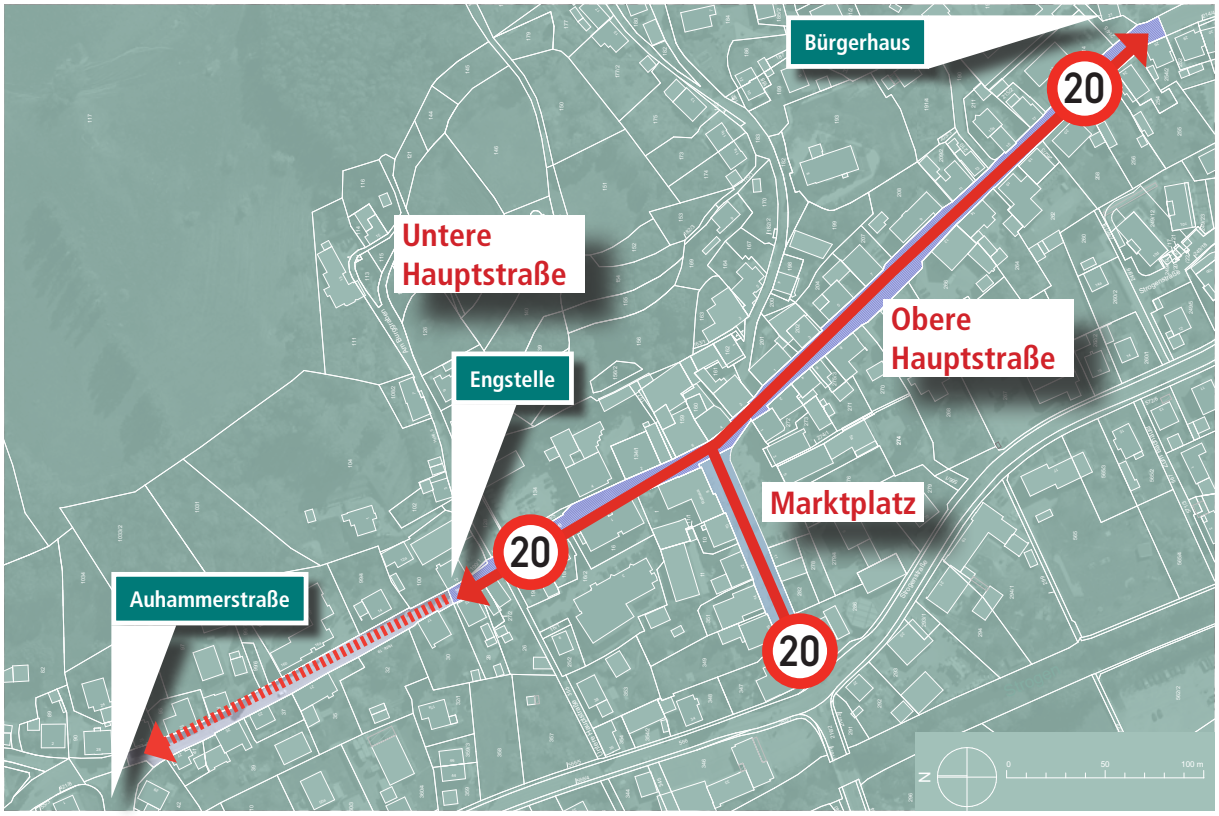
Aufgrund der Lage außerhalb des Hauptstraßennetzes, der geringen Verkehrsmenge, der hohen Anzahl an Geschäften und der dadurch bedingten erhöhten Fußgängerfrequenz sowie des bestehenden Straßenausbaus mit meist vorhandenem Niederbord wird von Seiten der Verkehrsplanung vorgeschlagen, den Marktplatz sowie die zentralen Bereiche der Oberen und Unteren Hauptstraße als verkehrsberuhigten Geschäftsbereich auszuweisen.

Der Beginn des verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs wird im Norden vor der vorhandenen Engstelle (Untere Hauptstraße 17) vorgeschlagen. Von Seiten der Verkehrsplanung wird zudem empfohlen für eine einheitliche Verkehrsregelung, die Verkehrsberuhigung in Abstimmung mit dem LRA Erding bis zur Aufhamer Straße zu verlängern, auch wenn der Geschäftsbesatz hier geringer ist. Im Süden soll nach dem Vorschlag der Verkehrsplanung der Geschäftsbereich bis zum Bürgerhaus reichen. Der Marktplatz soll vollständig eingeschlossen werden.

verkehrsberuhigter Geschäftsbereich

Der verkehrsberuhigte Geschäftsbereich wird in zentralen Bereichen mit hohem Fußverkehr und überwiegender Aufenthaltsfunktion eingesetzt. Er kommt oft dort zum Einsatz, wo ein verkehrsberuhigter Bereich (besser bekannt als Spielstraße) rechtlich nicht möglich ist. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 20 km/h, gemäß § 45 Absatz 1d StVO, der in zentralen städtischen Bereichen mit viel Fußverkehr Geschwindigkeitsbeschränkungen unter 30 km/h erlaubt.

Im Gegensatz zum verkehrsberuhigten Bereich bleiben die Flächen für Fuß- und Fahrverkehr im verkehrsberuhigten Geschäftsbereich noch weitgehend getrennt (Abstimmung mit der Verkehrsplanung erforderlich). Auf einer getrennten Fahrbahn haben Fahrzeuge weiterhin Vorrang. Das Parken ist nur in gekennzeichneten Flächen erlaubt. Nicht-motorisierte Verkehrsteilnehmer, wie Fußgänger und Rollstuhlfahrer, haben keinen besonderen Vorrang. Der Fokus liegt auf der Reduzierung der Fahrzeuggeschwindigkeit sowie der Förderung eines attraktiven und sicheren



Ausdehnung nach Vorschlag Verkehrsplanung;
Datengrundlage Bayerische Vermessungsverwaltung Stand 2020

Umfelds für alle nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmer und einer erhöhten Aufenthaltsqualität bzw. erkennbaren besonderen Gestaltung. Durch verschiedene gestalterische Maßnahmen und bauliche Elemente wird gewährleistet, dass der Raum sicher und gut genutzt werden kann.

Die Geschwindigkeitsreduktion wird durch Beschilderung, Vorfahrtregelung (rechts vor links) und einen ebenen Straßenausbau (Niederbord) erreicht. Dies ist in den meisten Bereichen der Oberen und Unteren Hauptstraße sowie am Marktplatz bereits vorhanden. **Der vorhandene Niederbord ist jedoch nicht gut überrollbar und sollte sukzessive angepasst werden. Bereits vor einer umfassenden Umgestaltung sollten Bereiche für eine einfache Querung geschaffen werden. Zusätzlich sind Sicherungsmaßnahmen für Menschen mit visuellen und kognitiven Einschränkungen erforderlich.**

Für eine dauerhafte Reduktion der Fahrgeschwindigkeit ist es notwendig, optische und physische Signale zu setzen. Neben den erforderlichen Verkehrsschildern ist es wichtig, dass die Gestaltung klar anzeigt, dass es sich um einen verkehrsberuhigten Geschäftsbereich handelt.

Für die genaue Ausformung und zur Klärung der rechtlichen Situation sind Abstimmungen mit der Verkehrsplanung und der zuständigen Straßenverkehrsbehörde notwendig. Es gilt zu klären, ob ggf. zunächst nur eine Beschilderung ausreicht. Für eine Gesamtgestaltung wird die Durchführung eines freiraumplanerischen Wettbewerbs empfohlen.

Ein verkehrsberuhigter Geschäftsbereich, der die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer berücksichtigt, kann maßgeblich zu einem inklusiven und lebenswerten Ort beitragen und auch für die anliegenden Geschäfte zu einer deutlichen Aufwertung führen.

Barrierefreiheit f. alle Vekehrsteilnehmer

Alle Verkehrsteilnehmer profitieren von der reduzierten Geschwindigkeit, die eine Querung der Straßen erleichtert und insbesondere an Engstellen eine verbesserte und sicherere Nutzbarkeit gewährleistet. Deutlich gekennzeichnete Parkplätze mit begrenzter Parkzeit verhindern Wild- und Dauerparken.

Die weiterhin vorhandene Trennung zwischen Fahrverkehr und Fußgängern bringt bei einer kontrastierenden Gestaltung insbesondere für Menschen mit visuellen, auditiven oder kognitiven Einschränkungen Vorteile mit sich. Ein gut gestalteter Niederbord ermöglicht bei entsprechender taktiler und kontrastierender Ausführung sowohl das Erkennen der Fahrbahn für Menschen mit visuellen Einschränkungen als auch ein erleichtertes Überqueren der Fahrbahn für Menschen, die auf radgebundene Hilfsmittel angewiesen sind.

Dennoch sollten insbesondere für blinde Menschen an wichtigen Stellen auch gesicherte Querungsstellen angeboten werden. Diese Maßnahmen tragen dazu bei, die Sicherheit und Zugänglichkeit für alle zu verbessern und machen den verkehrsberuhigten Geschäftsbereich zu einem attraktiven und inklusiven Teil des städtischen Raums.



Besonders an Engstellen wirkt sich die Geschwindigkeitsreduzierung positiv aus.



Vor allem kleine Kinder profitieren von einer reduzierten Geschwindigkeit.



Ein Angebot an gesicherten gemeinsame Querungen erhöht auch in einem verkehrsberuhigten Geschäftsbereich die Sicherheit von Personen, die schlecht sehen oder blind sind. Zudem profitieren auch kleine Kinder von sicheren Querungsstellen. Diese könnten daher auch insbesondere im Bereich des Schulwegs angeordnet werden. Foto oben und links: Objektbericht Rudersberg



Beispiel Rudersberg: gut überrollbarer Niederbord
https://www.braun-steine.de/objektplanung/objektberichte/2017/park-avenue-rudersberg.php

Ein verkehrsberuhigter Geschäftsbereich kann zur Aufwertung und verbesserten Nutzbarkeit des Ortskerns von Wartenberg beitragen. Für die Akzeptanz und eine realistische Umsetzung ist ein sukzessives Vorgehen erforderlich. Die Barrierefreiheit in verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen erfordert eine umfassende und integrative Herangehensweise. Durch sorgfältige Planung und Umsetzung dieser Maßnahmen wird sichergestellt, dass alle Verkehrsteilnehmer den Raum sicher und komfortabel nutzen können. Hier sind die wichtigsten Schritte skizziert:

Maßnahme	Akteure	grober Kostenrahmen*
Erste Umsetzung		
Überprüfung und Anpassung des Vorkonzepts zur Ausdehnung des verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs in Abstimmung mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde.	Gemeinde Verkehrsplaner Straßenverkehrsbehörde	Kosten Verkehrsplaner
Erarbeitung eines sukzessiven Umsetzungskonzepts unter Berücksichtigung der städtebaulichen Gegebenheiten, der ermittelten Verkehrssituation und der Bedürfnisse der Anwohner, Verkehrsteilnehmer und Geschäftsinhaber.	Gemeinde Verkehrsplaner	Kosten Verkehrsplaner
Öffentlichkeitsbeteiligung unter Berücksichtigung der einzelnen Interessensgruppen.	Gemeinde Sanierungsberatung StBauF	2.500 Euro
Verkehrsrechtliche Prüfung und Einholung der Genehmigung durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde.	Gemeinde Straßenverkehrsbehörde	Kosten Verwaltung
Anbringung der notwendigen Verkehrszeichen und Bodenmarkierungen zur klaren Markierung des verkehrsberuhigten Bereichs.	Gemeinde Bauhof	2.000 - 3.000 Euro für die Beschilderung + Einbaukosten (gemeindlicher Bauhof).
Durchführung von Informationskampagnen, um die Öffentlichkeit über die Änderungen und die neuen Regeln zu informieren.	Gemeinde StBauF	Druck und Layout Flyer (1000 Stk) 700 - 1.000 Euro
Offizielle Eröffnung des verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs.	Gemeinde StBauF	Kosten Öffentlichkeitsarbeit
Aufstellung von Geschwindigkeitsmesstafeln zur eigenständigen Kontrolle der Geschwindigkeit	Gemeinde	abhängig von Anzahl und Dauer
Nach der Eingewöhnungsphase regelmäßige Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen.	Gemeinde	abhängig von Anzahl und Dauer
Kontinuierliche Überwachung der Verkehrssituation und der Auswirkungen	Gemeinde	
Gegebenenfalls Anpassungen vornehmen, um die Effizienz und Akzeptanz zu verbessern.	Gemeinde Verkehrsplaner	Planungskosten abhängig von erforderlichen Anpassungen

Erarbeitung eines gestalterischen Gesamtkonzepts für den verkehrsberuhigten Geschäftsbereich, z.B. durch einen freiraumplanerischen Wettbewerb.

» Durchführung Wettbewerb und Beauftragung eines ausführenden Büros
» Erarbeitung der Entwurfs- und Ausführungsplanung
» Einbindung von Menschen mit Behinderungen und Vertretungsorganisationen bei der Planung und Gestaltung, um sicherzustellen, dass ihre Bedürfnisse berücksichtigt werden.
» ggf. Bemusterung zur Sicherstellung der Funktionalität von z.B. taktilen Elementen
» Finanzierungsplan, Ausschreibung und Vergabe der Gestaltungsmaßnahmen in sinnvollen Bauabschnitten
»

Die Kosten sind abhängig vom Umgriff der durchzuführenden Planungen und Umsetzungen und müssen im Laufe der weiteren Entwicklungen kontinuierlich konkretisiert werden.

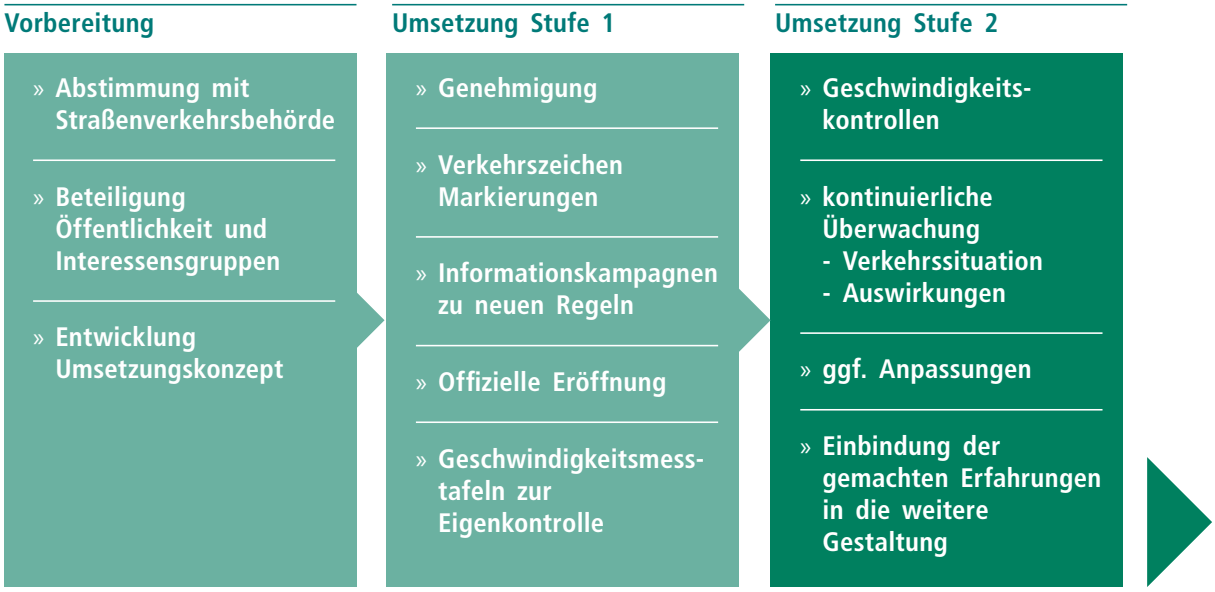


Im Rahmen des „Verkehrskonzepts Altstadt" wurde die Altstadt von Nördlingen als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich ausgewiesen. In einem abgestuften Vorgehen wurde durch eine begleitende Öffentlichkeitsarbeit sukzessive an die neue Situation herangeführt. Um die Verkehrsteilnehmer an die Änderungen zu gewöhnen, wurden vor Einführung von Verkehrskontrollen zunächst Geschwindigkeitsmesstafeln aufgestellt. Unterstützt wird das Ganze durch eine attraktive Gestaltung und ein einheitliches Belagskonzept für die gesamte Altstadt mit differenzierter Ausführung für die jeweils unterschiedlichen Anforderungen.
Foto Kristina Dederer / Stadt Nördlingen



Verkehrsberuhigter Bereich (Spielstraße) in Dießen am Ammersee. Fußgänger und Autofahrer nutzen die durchgängig gepflasterte Straße gleichberechtigt. Für Menschen die schlecht sehen fehlt ein eindeutig abgetrennter sicherer Gehbereich. Der durch die Entwässerungsrinne abgetrennte Bereich kann aber als relativ sicherer Bereich genutzt werden. Autofahrer in Schrittgeschwindigkeit können besser auf schwächere Verkehrsteilnehmer Rücksicht nehmen. Eine bessere taktile und kontrastierende Gestaltung eines sicheren Wegbereichs für Blinde und Sehbehinderte aber auch für Kinder wäre hier wünschenswert.
Foto Kathrin Hess

Maßnahmen - Probephase



Folgende Vorgaben könnten zum Thema Barrierefreiheit in die Auslobung des freiraumplanerischen Wettbewerbs einfließen:

Um die Barrierefreiheit im verkehrsberuhigten Geschäftsbereich sicherzustellen und allen Verkehrsteilnehmern, einschließlich Menschen mit Behinderungen, älteren Menschen und Eltern mit Kinderwagen, gerecht zu werden, sind z.B. folgende Maßnahmen erforderlich:

- Einbindung der im Laufe der Probephase ermittelten Ergebnisse und Zielsetzungen
- Bordsteine durchgängig abgesenkt,gut überrollbar, taktil und kontrastierend gestaltet
- Reduktion der Straßenbreite auf ein Mindestmaß und Vergrößerung der Gehwegbereiche, wo immer dies möglich ist
- Wechsel der Seiten für die Unterbringung der Parkierung, um die Durchfahrtsgeschwindigkeit auch optisch zu beeinflussen
- Ein durchgängiges taktiles Leitsystem für Sehbehinderte, das durch verschiedene Oberflächenstrukturen den Weg markiert und auf Gefahrenstellen hinweist.
- Gehwege und Überwege sollten aus rutschfesten Materialien bestehen
- Gesicherte barrierefreie Übergänge an Schlüsselstellen.
- Regelmäßig verteilte Sitzbänke und Ruheplätze, um älteren Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität Pausen zu ermöglichen, aber auch um den öffentlichen Raum zu beleben und so zu einer Geschwindigkeitsreduktion beizutragen
- Kontrastreiche Gestaltung: Einsatz von Farben, unterschiedlichen Materialien und Kontrasten zur besseren Erkennbarkeit von Gehwegen, Treppen und Hindernissen.
- Gute Beleuchtung zur Sicherheit und Orientierung.
- Grünflächen und Bäume für eine angenehme Aufenthaltsqualität und eine Gliederung des Straßenraums
- Vorschlag einer sinnvollen Zonierung, insbesondere für Personen mit Einschränkungen der Sinnesorgane oder mit kognitiven Einschränkungen
- Integration gesicherter Übergänge in die Gesamtkonzeption, insbesondere des Leitsystems
- Klar verständliche und gut sichtbare Beschilderung

Impuls 3 Sanierung Querungen Badstraße und Zuwegung Bushaltestelle



Bereich vor der Einmündung der Badstraße in die Strogenstraße

3a Sanierung Querung Badstraße - Ausgangssituation

Die Querung über die Badstraße (Kreisstraße) auf Höhe der Zahnarztpraxis ist ein wichtiger Bestandteil der Wegekette zur neuen Bushaltestelle in der Erdinger Straße.

Sie ist aktuell stark reparaturbedürftig: Setzungen, Unebenheiten behindern Menschen mit radgebundenen Hilfsmitteln und führen zu starken Erschütterungen beim Rollen. Allgemein können sie zu Stolperfallen werden.

Unebenheiten, auch an den Borden sind hier entscheidende Hindernisse, teilweise funktioniert dadurch die Entwässerung auch nicht. Eine Mittelinsel ist vorhanden, aber ebenfalls von Setzungen und Unebenheiten stark betroffen. Kennzeichnungen und Sicherung fehlen, das gefährdet v.a. Menschen mit visuellen Einschränkungen.

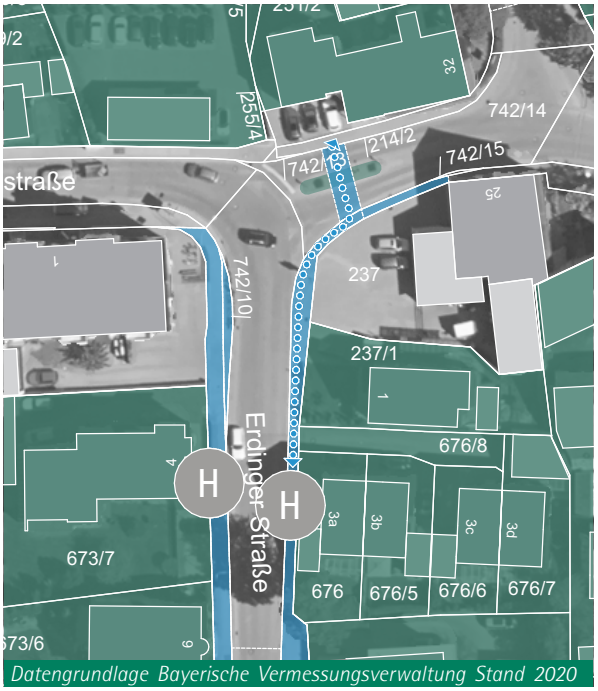
Die Ausfahrt von den Parkplätzen (an Zahnarzt-Praxis) auf die Straße ist nicht gesichert und kann zu plötzlichen gefährlichen Situationen für Fußgänger führen.



Mittelinsel mit Schäden, gefährliche Ausfahrt der Zahnarztpraxis im Bereich der Querung



Mittelinsel mit Schäden, Zuwegung mit Unebenheiten



Verbesserung der Wegeketten

Zielsetzung und Maßnahmen

Ziel ist es, die Elemente der Querung instand zu setzen und sie gleichzeitig für eine barrierefreie Nutzung durch verschiedene Gruppen zu ertüchtigen.

Neben der Reparatur der Oberflächen und der Ebenheit, soll die Querung über die Badstraße (Kreisstraße) dauerhaft gesichert und aufgewertet werden. Das Verkehrsaufkommen durch die Ab- und Einbieger aus der Strogenstraße (Staatsstraße) als Durchgangsstraße legt dies nahe. Außerdem gibt es in der Nähe keine adäquaten Alternativen.

Zusätzliche Sicherungsmaßnahmen, wie Lichtsignalanlage und Zebrastreifen wären wünschenswert, sind aber vermutlich an dieser Stelle schwer umzusetzen.

Die Mittelinsel als unterstützendes Querungselement soll auf jeden Fall erhalten und ggf. auch entsprechend angepasst werden.



Die Ausführung möglichst als getrennte Querung, hilft vor allem Fußgängern mit Seheinschränkungen, die dann die Anzeige der Fahrbahnkante durch das min. 6cm hohe Bord sicher tasten können. Durch einen geeigneten Einsatz von Bodenindikatoren soll die Querungsstelle gut auffindbar und differenziert erkennbar werden. Die visuelle Erkennbarkeit wird durch Einsatz entsprechend kontrastierender Elemente ermöglicht.



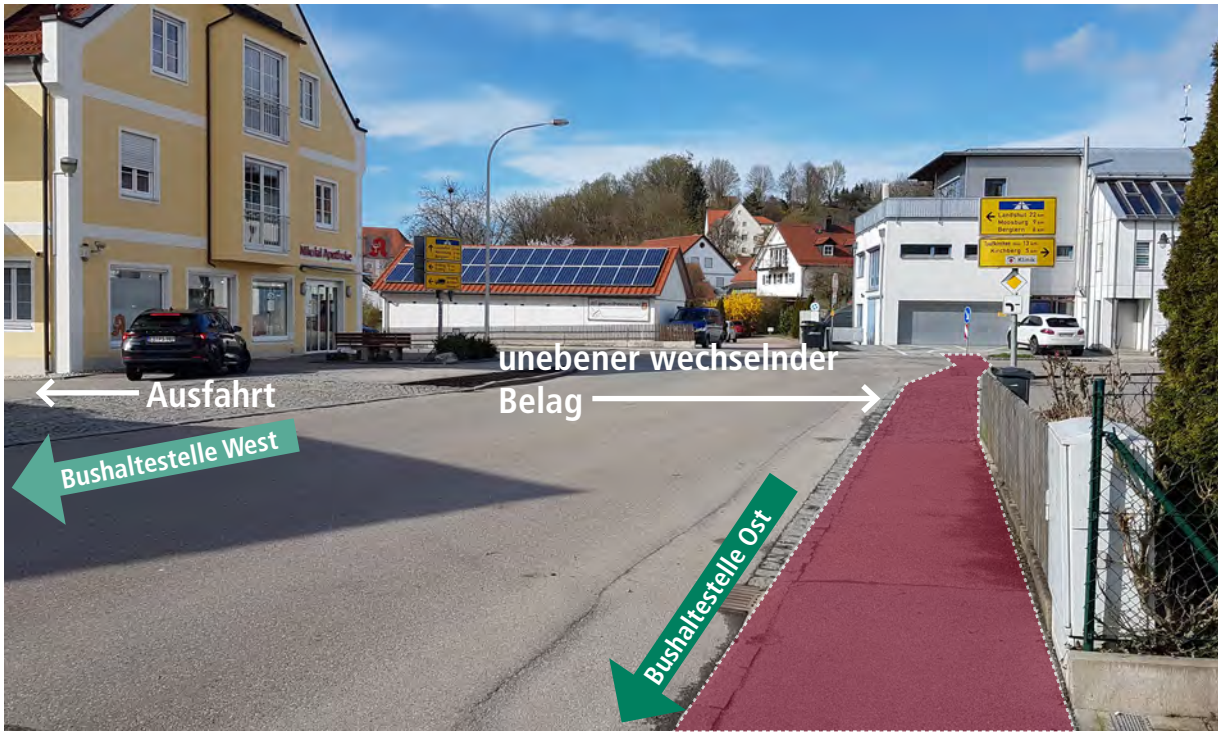
So kann eine Nullschwelle für Benutzer radgebundener Hilfsmittel ohne Gefahr des Überlaufens durch Blinde und Menschen mit Seheinschränkungen bereitgestellt werden.

Die Sicherung der Ausfahrt von Kfz aus den Stellplätzen des Grundstücks der Zahnarztpraxis soll auf dem Gehweg neben visueller gut erkennbarer möglichst auch durch taktil erfassbare Information erfolgen. Eine Verwechslung und Vermischung mit den zur Querung zugeordneten Anzeige ist zu vermeiden.

Bei einer vollumfänglichen Umgestaltung der Mittelinsel sollte darüber nachgedacht werden die Querung weiter nach Osten zu Verlegen, um die Gefahren durch rückwärts ausparkende Autos zu verringern.



Beispiel für eine ungesicherte getrennte Querung mit Mittelinsel | Foto Susanne Moog



Bereich vor der Einmündung der Badstraße in die Strogenstraße

3b Zuwegung Bushaltestelle - Ausgangssituation

Die neue Bushaltestelle in der Strogenstraße ist aus Richtung des Ortszentrums (Obere Hauptstraße) von der Badstraße aus über den östlichen Gehweg erreichbar. Dieser Gehweg weist abschnittsweise unterschiedliche Oberflächen auf. Insbesondere im Eckbereich, wo Kleinpflaster verlegt ist, gibt es Mängel in der Ebenheit, die Stolpergefahren bergen und die Benutzung für mobilitätseingeschränkte Personen erschweren. Zudem ist der Gehweg in einigen Bereichen relativ schmal.

Die sichere Nutzbarkeit des neu gestalteten Gehwegs auf der westlichen Seite der Bushaltestelle wird teilweise durch Quergefälle, insbesondere im Bereich der Ausfahrt, eingeschränkt. Die vorhandene Absenkung macht den Fahrbahnrand taktil schwer erkennbar.

Für bestimmte Personengruppen erschwert diese Strecke die Fortbewegung mit radgebundenen Hilfsmitteln. Die neue barrierefreie Bushaltestelle ist von der jeweils gegenüberliegenden Seite nicht barrierefrei erreichbar, da im Kreuzungsbereich sichere Querungsmöglichkeiten fehlen.



neue Bushaltestelle in der Erdinger Straße, barrierearm ausgebaut z.B. mit taktilen Auffindefeldern; steile Neigung über kurze Strecke



Bestand: neue Bushaltestelle im Westen, keine Querungshilfen zur gegenüberliegenden Haltestelle

Angesichts des erhöhten Verkehrsaufkommens und des zu erwartenden gesteigerten Fußgängerverkehrs im Umkreis der Bushaltestelle bleibt dies auch nach der Umbaumaßnahme in der Strogenstraße ein Mangel und ein Gefahrenpunkt für alle Verkehrsteilnehmer.

Umso dringlicher sind Maßnahmen erforderlich, da auch im westlichen Verlauf der Staatsstraße in Richtung Marktplatz keine alternativen, sicheren Querungsmöglichkeiten bestehen.



Bestand: ungesichert kreuzende Fußgänger

3b Zuwegung Bushaltestelle - Zielsetzung und Maßnahmen

Reparaturen an Gehwegen und Bordsteinen können einige Erschwernisse im Rahmen von Instandsetzungsmaßnahmen deutlich erleichtern. Insbesondere der Gehweg am Grundstück der Metzgerei sollte instand gesetzt werden. Die dort bestehenden Stolperfallen sind besonders für sehbehinderte oder blinde Personen gefährlich. Gegebenenfalls kann mit dem Eigentümer eine anteilige Abtretung des Grundstücks vereinbart werden, damit der Gehweg auf eine ausreichende Breite erweitert werden kann.



Sicherung und Aufwertung der vorhandenen Leitlinie zur Bushaltestelle

Im Rahmen dieser Baumaßnahmen können gleichzeitig synergetisch Verbesserungen der Barrierefreiheit und Sicherheit geplant und umgesetzt werden. Dies betrifft vor allem die Ertüchtigung von Wegoberflächen, die Modellierung von Bordsteinen und gegebenenfalls Markierungen bzw. den Ersatz von Materialien.

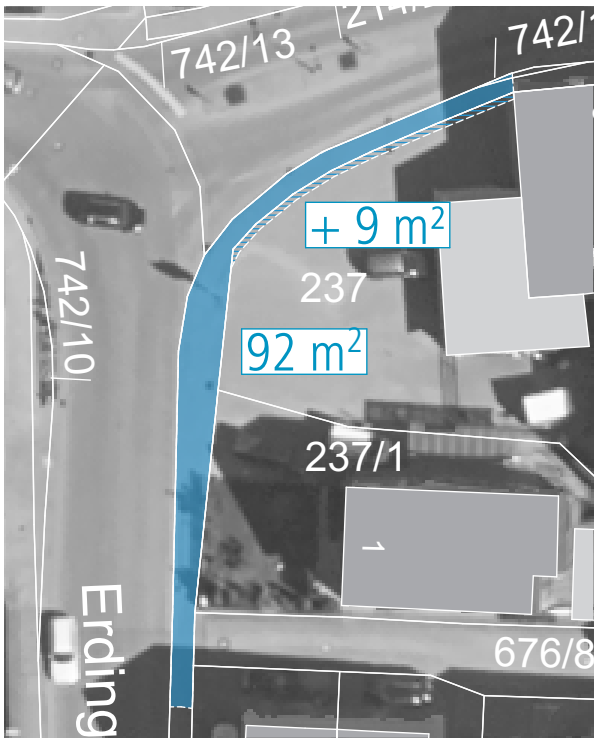
Trotz schwieriger Konstellationen und begrenzter Einflussmöglichkeiten der Gemeinde sollte weiterhin nach Lösungen für sichere Querungsmöglichkeiten im gesamten Kreuzungsbereich gesucht werden. Möglicherweise kann im Bereich südlich der neuen Bushaltestelle eine Querung eingerichtet werden.



Untersuchung, ob eine neue Querung im Bereich der vorhandenen Parkplätze möglich wäre.

Maßnahme		Akteure	grober Kostenrahmen*
3.a Sanierung Querung Badstraße			Kosten
Planung, Abstimmung und Genehmigung			1.000 - 3.000 Euro Planungskosten je nach Intensität der Abstimmung
Vergabe Planungsleistungen Ausführungsplanung		Gemeinde	
Vorabstimmung der Planung für die Anpassungen der Barrierefreiheit und die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen zusammen mit geplanten Instandhaltungsmaßnahmen		Gemeinde, Verkehrsplaner, StBA	
Planung der Aufwertungs- und Anpassungsmaßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit der Querung mit vorhandener Mittelinsel:		Planer	
» Prüfung der Bedingungen für getrennte Querung (Breite etc.), visuelle und taktile Erkennbarkeit durch Einsatz kontrastierender Elemente;			
» Prüfung der Berollbarkeit vorhandener Bewegungsflächen und Oberflächen			
» Einbeziehung der örtlichen (ggf. Kreisebene) Betroffenenvertretungen, zur Ermittlung von Bedürfnissen und Erfahrungen		Gemeinde, Kreisbehindertenbeauftragte, Verkehrsplaner	
Anpassung der Vorplanung, Integration der Abstimmungsergebnisse		Verkehrsplaner	
Prüfung der Voraussetzungen und Beantragung von Fördermitteln		Gemeinde, StBauF, Verkehrsplaner	
Vergabe Ausführung oder gemeindeintern		beauftrage Firma oder Bauhof	
Ausführung			10.500 - 26.000 Euro
Erneuerung der Bordabsenkungen und neue hochwertigere Randsteine auf beiden Seiten des Überwegs und der Mittelinsel			2.000 - 5.000 Euro
Bodenindikatoren und taktile Elemente, beide Seiten incl. Mittelinsel			1.500 - 3.000 Euro
Anbringung der notwendigen Verkehrszeichen und Bodenmarkierungen zur Erkennbarkeit der Querung, Markierungen mit hohem Kontrast für Sehbehinderte		Gemeinde, Bauhof	500 - 2.000 Euro
Beleuchtung zur Erhöhung der Sichtbarkeit			2.000 - 5.000 Euro
Zuschlag Veränderung Mittelinsel			1.500 - 4.000 Euro
Bauarbeiten und Material je nach Materialwahl			3.000 - 7.000 Euro
Zusätzliche Sicherungsmaßnahmen			1.000- 2.000 Euro
Sicherung der Ausfahrt von Kfz aus den Stellplätzen des Grundstücks der Zahnarztpraxis; Abstimmung mit Eigentümern, Planung der Maßnahmen zur besseren Erkennbarkeit		Gemeinde, Anwohner/Eigentümer, Verkehrsplaner	

Maßnahme		Akteure	grober Kostenrahmen*
3.b Zuwegung Bushaltestelle			Kosten
Ertüchtigung des Fußwegs zur Bushaltestelle			
Verbesserung der Oberflächen und der Ebenheit der Fußwege		Gemeinde ggf. StBauF	ca. 140 - 375 Euro pro m² je nach Materialwahl
Verbesserung der Ebenheit/Neigung der Fußwege in kritischen Bereichen		Gemeinde ggf. StBauF	+ ca. 90 Euro pro m²
Erneuerung der Randsteine und Verbesserung der Überrollbarkeit in den erforderlichen Bereichen, Kontrastierende und taktile Gestaltung der Trennung Fußweg Fahrbahn		Gemeinde ggf. StBauF	+ ca. 80 Euro pro m²
Planung von weiteren Anpassungen für die Barrierefreiheit und ggf. möglichen Gehwegverbreiterungen an Engstellen.		Gemeinde, Planer, StBA, Landkreis (Kreisstraße)	Kosten Planung Ermittlung der Kosten für die Umsetzung an Hand der Planung
Abstimmung mit angrenzenden Eigentümern		Gemeinde, Planer	
neue Querung in der Erdinger Straße			
Möglichkeit einer neuen Querung der Staatsstraße im südlichen Bereich (größeren Querschnittbreite im Bereich Parkplätze), jedoch möglichst nah zur Haltestelle, prüfen.		Gemeinde, StBA, Verkehrsplaner	nur Koordination, ggf. Vorplanungskosten Verkehrsplanung
Die Möglichkeit einer Geschwindigkeitsreduktion im Kurvenbereich der Staatsstraße prüfen		Verkehrsplaner, StBA, Gemeinde	k. A. möglich



Aufzuwertender Bereich ca. 92 m²
Erweiterungsbereich + ca. 9 m²
Datengrundlage Bayerische Vermessungsverwaltung Stand 2020





Orientierung an bereits durchgeführten Maßnahmen im Bereich der Strogenstraße. (Materialität und Systematik der Bodenindikatoren)

Impuls 4 Querung Obere Hauptstraße vor Einmündung Badstraße



Bereich vor der Einmündung der Oberen Hauptstraße in die Badstraße (von Nordwesten gesehen)

Ausgangssituation

Die Kreuzungssituation Badstraße – Obere Hauptstr. zeigt für Fußgänger zahlreiche Hindernisse. Der Weg vom oberen Zebrastreifen (Badstraße) in Richtung Strogenstraße (z.B. zur Apotheke, Ärztehaus, neuen Bushaltestelle) ist für Menschen mit eingeschränkter Mobilität auf der Südostseite (Metzgerei) kaum zu bewältigen.

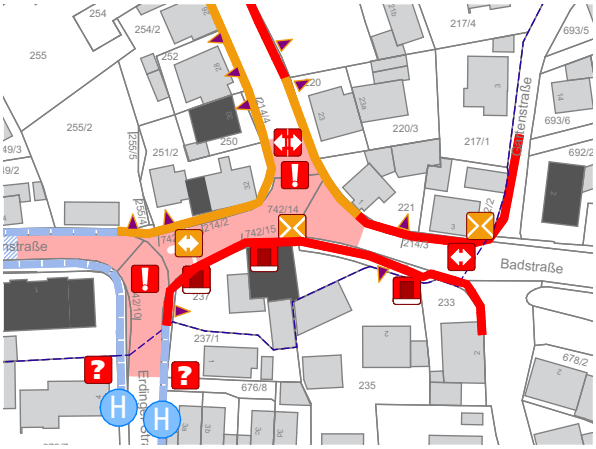
Wichtig wäre daher eine Möglichkeit, die besser beschaffenen Gehwege auf der anderen Straßenseite zu benutzen. Diese werden jedoch durch die Einmündung der Oberen Hauptstraße unterbrochen, sodass hier gequert werden muss. Derzeit gibt es hier jedoch keine Querungshilfe oder eine dafür vorbereitete Stelle.



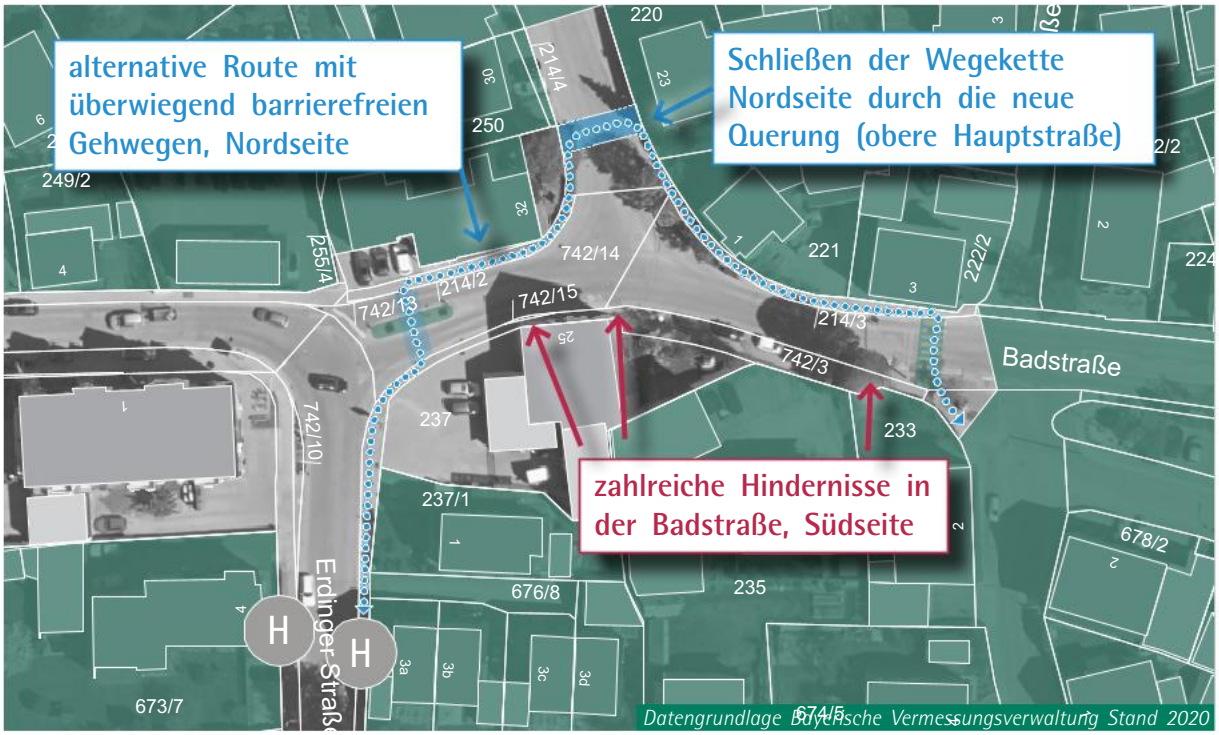
Bestand: Bereich der Einmündung Obere Hauptstraße in die Badstraße (von Nordosten gesehen)



Beschaffenheit der Borde in der Oberen Hauptstr. für Querung kritisch (Berollbarkeit, Sicherung etc.)



Der Ausschnitt aus der Bestandserhebung Berollbarkeit zeigt die aktuelle Situation.
Datengrundlage Bayerische Vermessungsverwaltung Stand 2020



Verbesserung der Wegeketten durch neue Querung und weitere Maßnahmen siehe Impuls 3.

Maßnahmen

Durch eine „gesicherte Querung" sollen Wegeketten geschlossen bzw. verbessert werden. Nach StVO gilt der Zebrastreifen als gesicherte Querung und kann gemäß DIN 32984 für Blinde mit Bodenindikatoren entsprechend gekennzeichnet werden. Einige Gemeinden kennzeichnen bei hohem Verkehrsaufkommen diese jedoch auch als ungesicherte Querung, um die Sicherheit zu erhöhen. Wichtig ist, dass dies innerhalb einer Gemeinde einheitlich geschieht.

In der geplanten Maßnahme des verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs (max. 20 km/h) der Oberen Hauptstraße (vgl. Impuls 2), ist diese Stelle nicht mehr eingeschlossen. Der verkehrsberuhigte Geschäftsbereich endet ca. 45 Meter weiter nördlich am Bürgerhaus. Kfz-Fahrer, die hier einbiegen oder ausfahren, tun dies ggf. mit einer höheren Geschwindigkeit. Der Schutz der querenden Fußgänger durch die reduzierte Geschwindigkeit greift hier nicht. Fußgänger mit Einschränkungen sind hiervon besonders betroffen.

Bordabsenkungen für Rollator- und Rollstuhlbenutzer sowie taktile Kennzeichnungen und visuelle Kontraste für Blinde und Menschen mit Sehbehinderungen erleichtern die Querung der Fahrbahn und sollten deshalb in aufeinander abgestimmter Weise eingesetzt werden.

Getrennte Querungen bieten dabei die Möglichkeit, differenzierter auf die Bedürfnisse der einzelnen Nutzergruppen zu reagieren, deshalb sollte ihr Einsatz geprüft werden.

Die Regelwerke zur barrierefreien Wegeplanung formulieren Anforderungen und geben Hinweise. Dennoch sind auch verschiedene Ausführungen z.B. des Einsatzes von Bodenindikatoren denkbar, z.B. in der Anzeige der Art der Querungen.
Die Querungen im gesamten Gemeindegebiet sollten durch ein verkehrsplanerisches Konzept einheitlich gestaltet werden und aufeinander abgestimmt sein. Was die Anwendung von Bodenindikatoren, Teil- und Nullabsenkungen an Borden etc. betrifft, sollten die Ausstattungen der gleichen Logik folgen, um lesbar zu bleiben!
(vgl. auch „Handbuch Standard der Barrierefreiheit für Wartenberg bei Umgestaltungsmaßnahmen")

Beispiel Sonthofen: Die durch Zebrastreifen gesicherte ***"gemeinsame Querung"****; wird hier durch Bodenindikatoren auf dem Gehweg als „ungesicherte" Querung angezeigt, da keine Lichtsignalanlage vorhanden ist. Dies kann unterschiedlich gehandhabt werden, sollte aber innerhalb Gemeinde für Blinde einheitlich lesbar sein.*



Zebrastreifen – als ***„getrennte Querung"*** *mit Nullabsenkung für Rollstuhlfahrer und tastbarem Hochbord für Blinde. Die Querung wird hier für Blinde ebenfalls als „ungesicherte" Querung angezeigt.*



Zebrastreifen – als ***„getrennte Querung"*** *mit Nullabsenkung für Rollstuhlfahrer und tastbarem 3cm Bord für Blinde. Die Querung wird hier für Blinde als „gesicherte" Querung angezeigt. Der Auffindestreifen führt bis zum Richtungsfeld. Der Fahrbahnrand wird zusätzlich durch tastbares und kontrastierendes Material gekennzeichnet.*



Maßnahme		Akteure	grober Kostenrahmen*
Planung, Abstimmung und Genehmigung			2.000 - 5.000 Euro Planungskosten je nach Intensität der Abstimmung
Vergabe Planungsleistungen Ausführungsplanung		Gemeinde	
Festlegung der genauen Lage in Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde. Vorentwurf zur Ausbildung einer gesicherten Querung, unter Beachtung der einschlägigen Regelwerke und Ermittlung der notwendigen Maße. Beachtung einer einheitlichen Gestaltung der Bodenindikatoren innerhalb der Gemeinde.		Gemeinde Verkehrsplaner Straßenverkehrsbehörde	Kosten Planer
Prüfung, ob eine baulich getrennte Querung für verschiedene Nutzergruppen sinnvoll und machbar wäre.		Verkehrsplaner Straßenverkehrsbehörde	Kosten Planer
Beantragung einer Förderung (BayGVFG*) Bei höherwertiger Ausstattung ggf. Förderung durch Städtebauförderung		Gemeinde Verkehrsplaner ggf. StBauF	Gemeinde
Einbindung der Öffentlichkeit, hier v.a. Vertreter der lokalen Betroffenengruppen, zur Berücksichtigung derer Bedürfnisse (ggf. auch auf Landkreisebene)		Verkehrsplaner Gemeinde, ggf. Kreisbehindertenbeauftragte, Betroffene	Kosten Planer
Anpassung der Vorplanung, Integration Abstimmungsergebnisse Auswahl der geeigneten barrierefreien Materialien und deren Oberflächen, ggf. höherwertiges Material/Abstimmung m. StBauF Berücksichtigung der erforderlichen visuellen Kontraste Planung der Übergänge zu den angrenzenden Bereichen (Bordabsenkungen)		Gemeinde Verkehrsplaner ggf. StBauF	Kosten Planer
Vergabe Ausführung oder gemeindeintern		Bauhof, od. beauftrage Firma	
Ausführung			10.000 - 25.000 Euro
Bodenindikatoren und taktile Elemente			2.000 - 3.000 Euro
Bordabsenkungen und neue hochwertigere Randsteine			2.000 - 4.000 Euro
Anbringung der notwendigen Verkehrszeichen und Bodenmarkierungen zur Erkennbarkeit der Querung		Gemeinde, Bauhof	1.000 - 2.000 Euro
Beleuchtung			2.000 - 6.000 Euro
ggf. zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen			1.000 - 3.000 Euro
Bauarbeiten und Material je nach Materialwahl			2.000 - 7.000 Euro
Konzept m. allgemeinen Festlegungen			2.000 - 3000 Euro
Erarbeiten eines Konzepts mit allgemeinen Festlegungen für Querungsausführungen in Wartenberg angelehnt an die bereits in der Strogenstraße ausgeführten Querungen (Fortschreibung „Handbuch Standard der Barrierefreiheit für Wartenberg bei Umgestaltungsmaßnahmen“)		Verkehrsplaner beratend, Gemeinde, Bauamt, StBF, ggf. Kreisbehindertenbeauftragte, Betroffene	
* Bayerisches Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz			

Impuls 5 Feinuntersuchung des Kreuzungsbereichs Marktplatz und Obere/Untere Hauptstraße



Ausgangssituation

Im oberen Drittel des Marktplatzes ist die stärkste Steigung zu verzeichnen. Das Gefälle beginnt gleich an der Kreuzung. Neben dem für die Barrierefreiheit kritischen Gefälle treffen an dieser Stelle noch weitere schwierige Punkte zusammen. Hier kreuzen sich die Untere und Obere Hauptstraße mit der über den Marktplatz verlaufenden Straße. Die Gehwege entlang der östlichen Häuserzeile sind z.T. sehr schmal und teilweise zusätzlich durch Stellplätze eingeschränkt. Eine sichere barrierefreie Wegeführung auf der Ostseite des Marktplatzes ist damit nicht gegeben.



Schnitt oberer Marktplatz - 3D-Modell
Quelle: Geobasisdaten und Geodatendiensten der Bayerischen Vermessungsverwaltung

Hinzu kommt das hohe Verkehrsaufkommen auf den Straßen und die aktuell fehlende Geschwindigkeitsbegrenzung sowie Unebenheiten in der Oberflächengestaltung. Fußgänger queren häufig um die hier vorhandenen Ziele, wie Läden, Rathaus und Imbiss zu erreichen.

Entlang der Strecke von der Unteren zur Oberen Hauptstraße, zwischen der Einmündung zum Marktplatz und der Abzweigung zum Nikolaiberg, gibt es mehrere Stellen, an denen Gebäudeecken die Wege stark einengen, wie beispielsweise bei Haus Nr. 2 (Sanierungs-Objekt), Marktplatz Nr. 4 (Imbiss) und Marktplatz Nr. 1 (Modegeschäft). Zusätzlich sind unebene Kanten und Übergänge vorhanden, die eine durchgängige Barrierefreiheit erschweren.

An den Straßeneinmündungen "Marktplatz" und "Nikolaiberg" schließen sich starke Straßensteigungen an, die aufgrund der auftretenden Längs- und Querneigungen eine Herausforderung für Personen mit radgebundenen Hilfsmitteln darstellen.

Aufgabe wird es sein, für diesen Bereich eine barrierefreie Lösung zu finden, die sowohl die Gehwege entlang der Hauptstraße als auch die angrenzenden Nutzungen und öffentlichen Räume berücksichtigt.

Einen ersten Verbesserungsansatz hinsichtlich der Sicherheit bietet die Einführung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs mit einer Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h. Dadurch könnten Querungen der Fahrbahn einfacher und sicherer gestaltet werden. Unter dieser Voraussetzung sind mehrere "Lösungs-Szenarien" für diesen Bereich denkbar.

Ggf. sollte in Abstimmung mit der Verkehrsplanung und der Straßenverkehrsbehörde hier auch über die umfassendere Lösung eines verkehrsberuhigten Bereichs mit Schrittgeschwindigkeit nachgedacht werden.





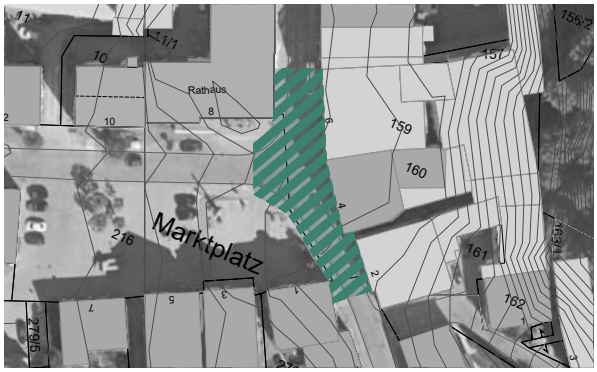
Engstellen z.T. durch vorhandene Parkplätze



Einengung durch Gebäudeecken

Maßnahmenvorschläge

Die Aufgabe besteht darin, einen barrierefreien Gehwegverlauf zu schaffen und die vorhandenen Ziele barrierefrei zugänglich zu machen. Hierfür sind unterschiedliche Szenarien denkbar, die als Orientierung und Anregung für die weitere Bearbeitung (Feinuntersuchung/Wettbewerb) dienen können:



Schemaskizze | Lage Aufpflasterung o.M.
Datengrundlage Bayerische Vermessungsverwaltung Stand 2020

Szenario A - Konzeptvariante "Verteilerplattform" als Vermittlerin

Voraussetzung hierfür ist mindestens die Einführung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs (20km/h) u.U. wäre für diese Variante auch die Einführung eines verkehrsberuhigten Bereichs (Schrittgeschwindigkeit) sinnvoll, um die Querung der Fahrbahnen sicherer zu machen.



Schemaskizze | Aufpflasterung vermittelt zwischen verschiedenen Bestandshöhen, Kanten und Belägen

Für die Gestaltung eines zusammenhängenden Bereichs ist entscheidend, ob eine durchgängige Fläche als „Vermittlerin" zwischen verschiedenen bestehenden Anschlussstellen und Bodenhöhen funktionieren kann. Eine großflächige barrierefreie Pflasterfläche mit flachen, barrierefreien Neigungen und Kanten könnte hier ggf. eine Lösung sein.



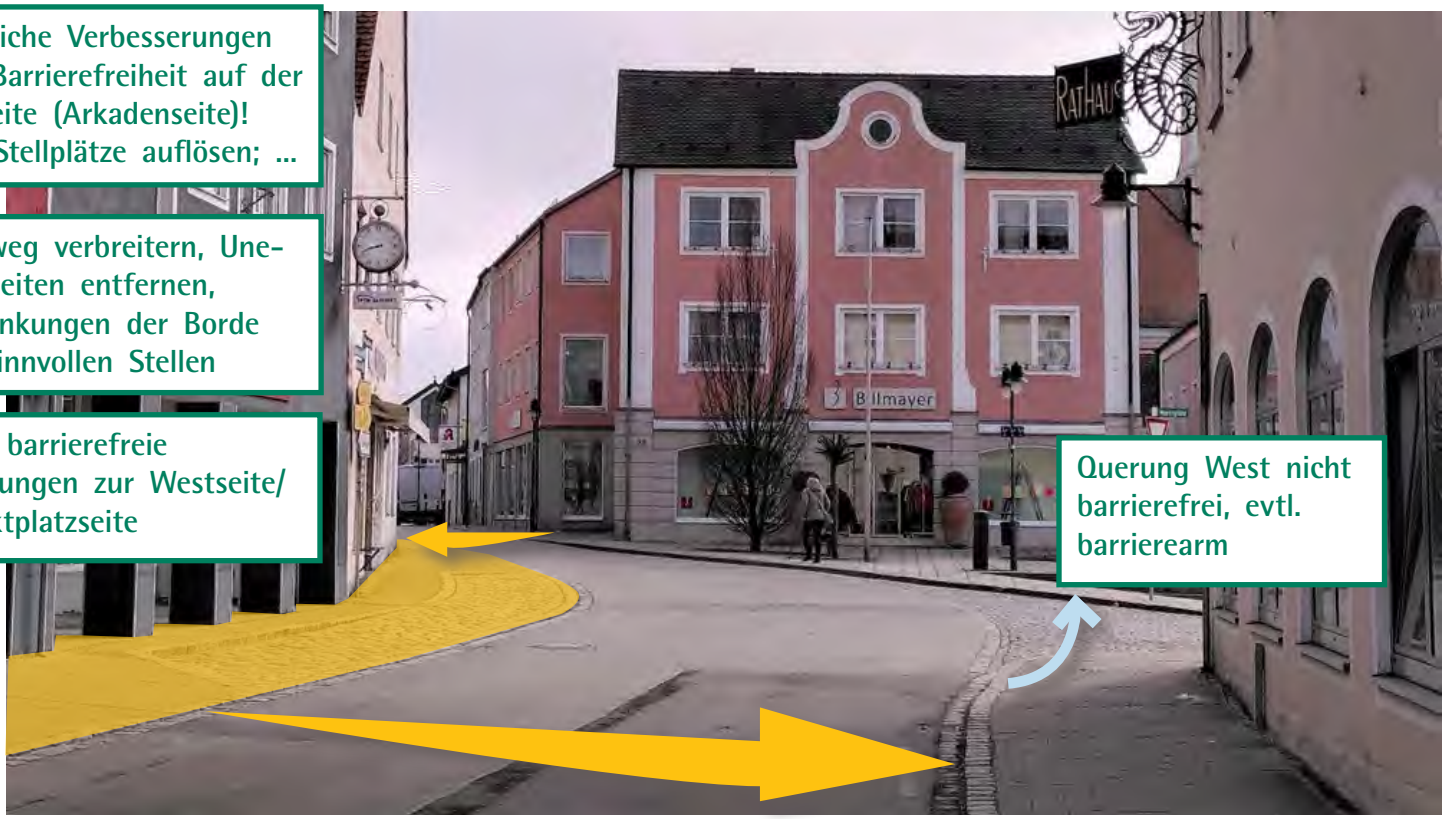
Pasing Marienplatz | Aufpflasterung mit leichter Schwelle zur Markierung des besonderen Bereichs

Eine angehobene Pflasterfläche mit kleinen Schwellen als Übergang für den Kfz-Verkehr könnte eine Maßnahme sein, um die Geschwindigkeit der Fahrzeuge in diesem kritischen Kernbereich zu reduzieren und die Aufmerksamkeit der Fahrer zu erhöhen. Dies kann die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer verbessern.

Im Gegensatz zu einem „shared-space-Konzept" sollte die Fahrbahn jedoch weiterhin gut erkennbar bleiben, beispielsweise durch ein Niederbord und visuelle Merkmale wie Materialwechsel. Dies erleichtert die Orientierung und bietet Personen mit eingeschränktem Sehvermögen oder kleinen Kindern zusätzliche Sicherheit.



Schwelle als Übergang



Szenario B Konzeptvariante
"eine starke barrierefreie Seite"

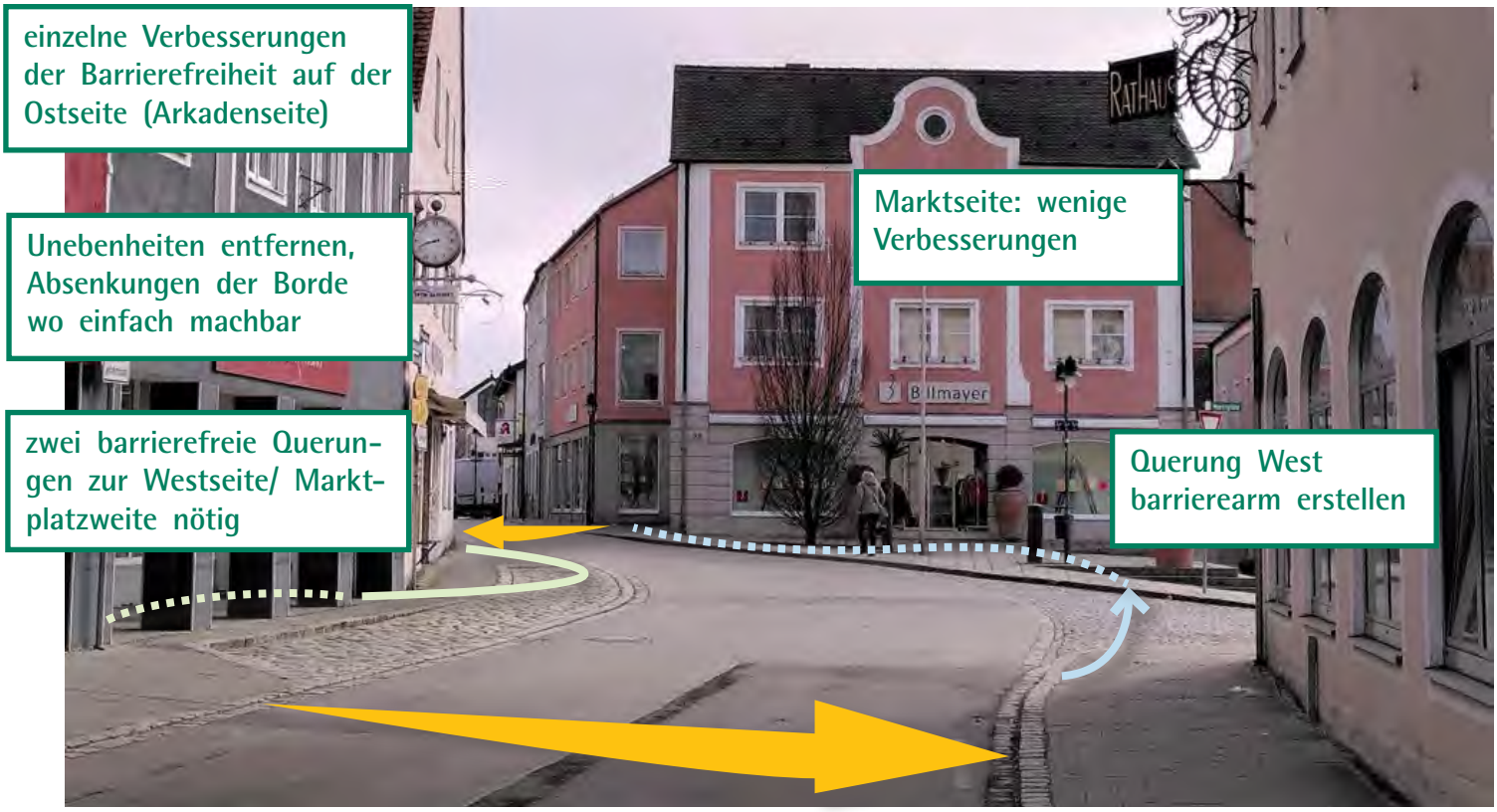
Einseitige barrierefreie Führung des Hauptfußgängerverkehrs von der Unteren zur Oberen Hauptstraße mit einzelnen Querungsstellen.

Diese Alternative sieht eine einseitige barrierefreie Führung des Fußgängerverkehrs auf entweder der Arkadenseite (Ost) oder der Marktplatzseite (West) vor. Hierfür sind entsprechende barrierefreie Querungsmöglichkeiten erforderlich, um die seitlichen Ziele anzubinden. Die Platzierung dieser Querungen richtet sich sowohl nach den bestehenden Geländehöhen und vorhandenen Breiten als auch nach der Notwendigkeit, längere Umwege zu vermeiden.

Auf der Ostseite müssen bei einer Ertüchtigung der Gehwege starke Engstellen und Niveauabsätze bewältigt werden.

Zudem begrenzen die Geometrie der Arkaden und die vorhandenen Stellplätze den möglichen Gehbereich. Durch die Auflösung der Stellplätze kann hier eine deutliche Verbesserung erreicht werden. Diese Seite eignet sich trotz der Beschränkungen aktuell am besten für eine barrierefreie Aufwertung. Allerdings werden in diesem Fall zwei Querungen notwendig sein.

Auf der Marktplatzseite stellt das starke Gefälle, das weit oben beginnt, die größte Herausforderung dar. Dieses Gefälle muss in den Gehbereichen entsprechend berücksichtigt und integriert werden.



Szenario C "beidseitig barrierearm"
Aufgeteilte, beidseitige barrierearme Führung des Fußgängerverkehrs entlang der Strecke von Unterer nach Oberer Hauptstraße, Tolerieren von minimalen Breiten an mehreren Engstellen.

Ein günstiger Fahrbahnverlauf mit minimaler, aber ausreichender Fahrbahnbreite zur Ermöglichung breiterer Gehbereiche ist für diese beiden letzten Konzepte entscheidend und muss entsprechend sorgfältig geprüft werden.

Für alle Konzeptvarianten gilt:
Die benötigten Querungen sollen für Menschen mit Sehbehinderungen und Blinde taktil auffindbar und einfach zu benutzen sein. Für Rollstuhlfahrer und andere radgebundene Hilfsmittel sind gut überrollbare Absenkungen je nach Bestimmung (getrennt, gemeinsam) auf 3 bzw. 0 cm notwendig.

Es sind barrierefrei nutzbare, also ebene und rutschhemmende Oberflächen einzusetzen. Visuell müssen sich auch sehbehinderte Personen durch entsprechende Helligkeitskontraste orientieren können.

Vorschlag weiteres Vorgehen:

Kurzfristige Maßnahmen erscheinen Kreuzungsbereichs Marktplatz und Obere/Untere Hauptstraße nicht sinnvoll, da sie ggf. bei einer späteren Gesamtmaßnahme hinfällig werden. Wegeketten funktionieren nicht mit nur punktuellen Verbesserungen. Der Bereich benötigt eine detaillierte Gesamtbetrachtung und -lösung! **Ziel ist es eine durchgängige barrierefreie Lösung für die Gehwege entlang der Hauptstraße zu finden.**

Daher wird empfohlen die Thematik über eine Feinuntersuchung (Umgriff ca, 1.825 m²) zu konkretisieren und die Ergebnisse in einem späteren freiraumplanerischen Wettbewerb zu integrieren. Grundvoraussetzung ist eine detaillierte Vermessung des Bereichs mit allen Höhenanschlüssen an vorhandene Geschäfte.



Vorschlag Untersuchungsbereich

Datengrundlage Bayerische Vermessungsverwaltung Stand 2020

Vorschlag Umgriff Feinuntersuchung - freiraumplanerischer Wettbewerb: Kostenabschätzung für eine Fläche von ca. 1.825 m²

Detaillierte Vermessung:

» Kosten: 5.000 bis 10.000 Euro
» Leistungen: Umfassende Vermessung inklusive Höhenangaben, Erfassung aller relevanten Details und Anschlüsse etc. wie z.B. an bestehende Geschäfte.

Feinuntersuchung durch Landschaftsarchitekten/Freiraumplaner:

» Kosten: 10.000 bis 20.000 Euro
» Leistungen: Detaillierte Analyse des Planungsbereichs, Bewertung der aktuellen Situation, Entwicklung von Szenarien und Empfehlungen für Gestaltung und Barrierefreiheit.

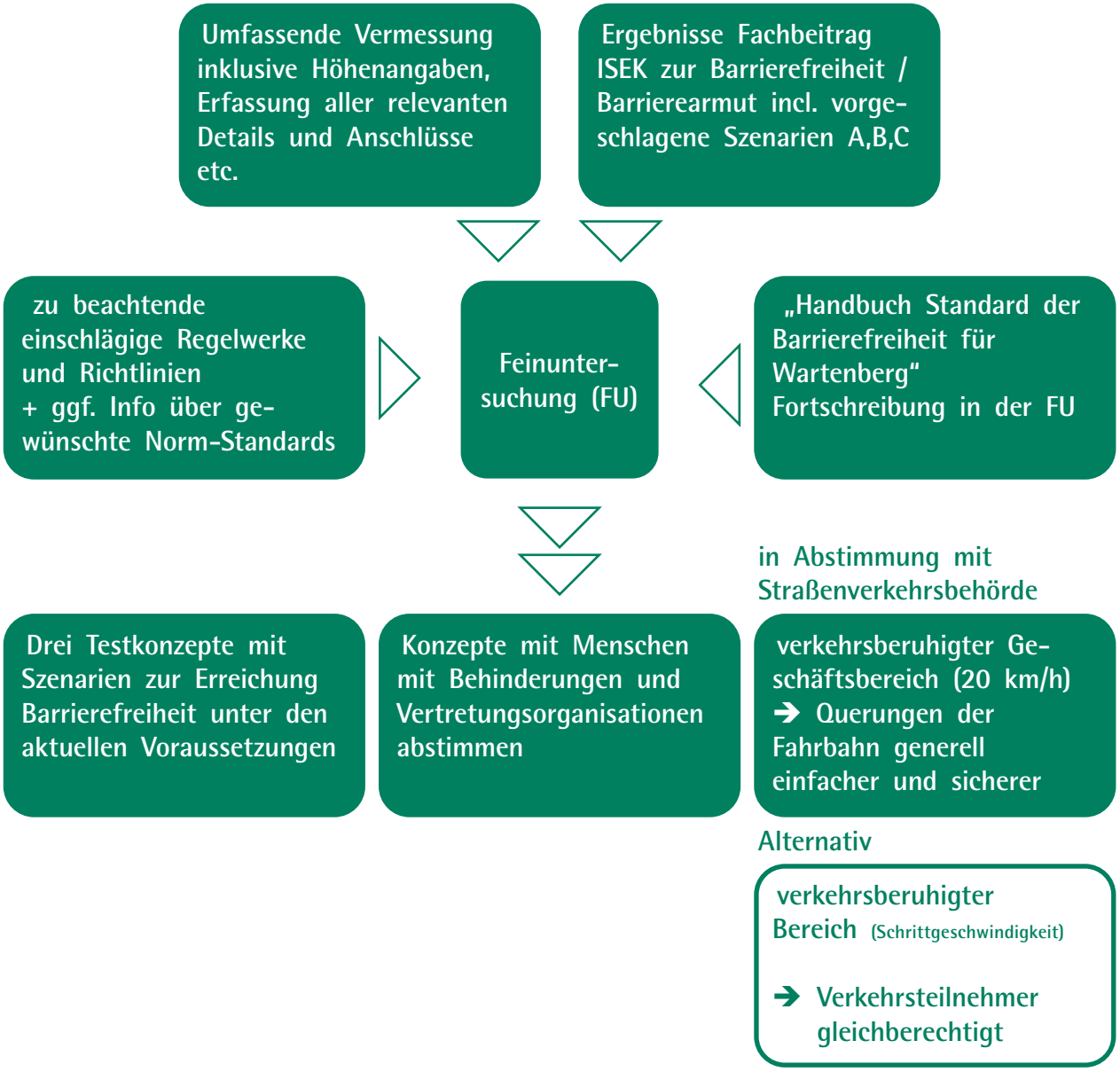
Einbindung eines Verkehrsplaners

» Kosten: ca. 5.000 Euro
» Leistungen: Beratung zu Ausführungen, Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde, Integration der verkehrsplanerischen Aspekte in das Gesamtkonzept.

Freiraumplanerischer Wettbewerb (ggf. integriert in Gebäudewettbewerb Marktplatz 2) : Kosten abhängig von gewähltem Umgriff und Verfahren (z.B. Integration in Hochbauwettbwerb)

Schritt 1 - Vorgaben für die Feinuntersuchung
Projektgemeinschaft Landschaftsarchitekten/Freiraumplaner mit Verkehrsplaner:

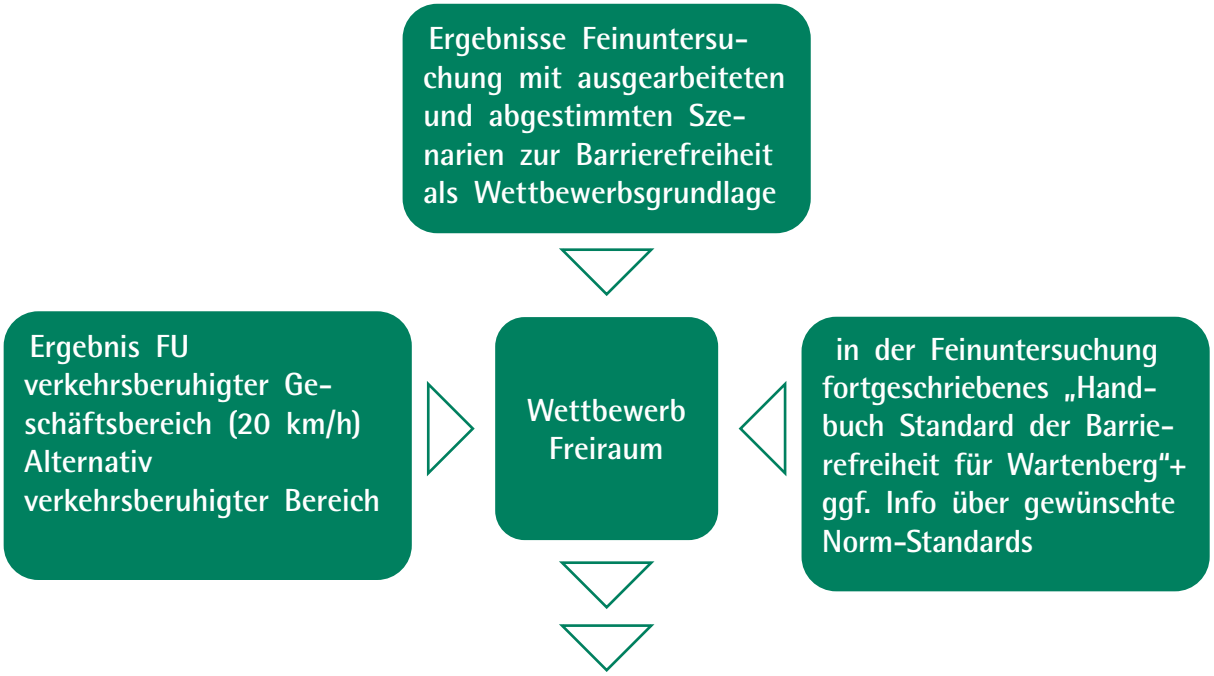
Grundlagen für die Feinuntersuchung:



Ziel: fundierte und angepasste Grundlage barrierefreier Gehwegverlauf
+ barrierefreie Erreichbarkeit der Zugänge als Grundlage für einen Wettbewerb
Fortschreibung des „Handbuch Standard der Barrierefreiheit für Wartenberg"
ggf. incl. Entwicklung von gewünschten Norm-Standards für Wartenberg

Vorteil:
- Genaue Analyse der komplexen Situation
- einheitliche Vorgaben für den Wettbewerb und damit bessere und vergleichbare Ergebnisse
- Fortschreibung Handbuch Barrierefreiheit an Hand konkreter Planung
- Integration freiraumplanerischer WB in Hochbauwettbewerb möglich

Schritt 2 - Grundlagen für einen anschließenden freiraumplanerischen Wettbewerb bzw. Wettbewerbsanteil:



Ziel: Entwurfsgrundlage für die Ausführungsplanung

Vorteil: Wettbewerb als Bestandteil des notwendigen Vergabeverfahrens möglich hohe Qualität der Ergebnisse zu erwarten

Ergänzung: Bei einem Hochbauwettbewerb für die Gebäude am Nikolaiberg sollte gegebenenfalls darüber nachgedacht werden, ob ein öffentlicher Aufzug zur Überwindung zumindest eines Teils der vorhandenen Höhendifferenz integriert werden kann.

Impuls 6 Rathauszugang (Stufenanlage)



Ausgangssituation

Lage|Die Stufenanlage zum Rathaus befindet sich an einer Stelle, an der mehrere schwierige Voraussetzungen zusammenkommen:

» Starke Steigung der Straße Am Marktplatz
» Ecklage nahe an der Abzweigung von der Unteren Hauptstraße
» Häufig genutzter Querungsbereich für Fußgänger

Gestaltung und Sicherheit|Die Stufen im Bestand sind in geschwungener Form angeordnet, was dem repräsentativen Charakter der Freitreppe zum Rathaus entspricht und die verschiedenen Richtungen der Wege aufnimmt. Diese Gestaltung schränkt jedoch die Sicherheit bei der Benutzung stark ein:

» Die Stufenanlage wird von verschiedenen Richtungen aus benutzt, wodurch die Laufrichtung nicht festgelegt ist.
» Eine ideale Treppenlauflinie würde rechtwinklig zu den Stufen verlaufen. Die geschwungene Form erfordert, dass unsichere Fußgänger erst die für sie geeignete Stelle finden müssen.
» Es gibt nur einen Handlauf, der visuell untergeordnet ist und für Personen, die schlecht sehen, nur schwer auffindbar ist.

Material und Kontraste|Ein wichtiger Nachteil der mit Natursteinbelag ausgeführten Stufen ist der geringe visuelle Helligkeitskontrast:

» Die Vorderkanten der Stufen sind für Benutzer, die schlecht sehen schwierig erkennbar.
» Zusammen mit der unebenen Oberfläche des Belags birgt dies Stolpergefahren.
» Besonders gefährlich sind die Stufen, die in die vorhandene topographische Steigung auslaufen. Die Setzstufen haben eine sich verringernde Höhe, was das Steigungsverhältnis stark verändert. Zusammen mit dem geringen Helligkeitskontrast der Stufenkanten ist dies z.B. bei Dämmerung zudem nicht für alle deutlich erkennbar.



auslaufende Stufen

Enge und Bewegungsfläche | Die bestehende Stufenanlage kann durch ihre gestalterisch dominierte Ausformung ihre eigentliche Funktion z.T. nicht erfüllen. Dies führt zu beengten Situationen, die für Nutzer verwirrend sein können.

Ein weiterer Punkt, der die Freitreppe gefährlich macht, ist die begrenzte Fläche auf dem oberen Podest, dem Eingangsbereich des Rathauses:

» Die vorhandenen vorspringenden Gebäudeteile und Ausstattungselemente reduzieren die Bewegungs- und Rangierfläche erheblich.
» Bei Begegnungen auf dem Podest kann es dazu führen, dass Fußgänger in Richtung der oberen Stufenkante ausweichen müssen, was die Absturzgefahr erhöht.
» Besonders gefährdet sind Besucher, die auf radgebundene Hilfsmittel angewiesen sind, sowie Personen mit Seheinschränkungen oder allgemeinen Orientierungsschwierigkeiten.



Stufen ohne Stufenmarkierungen



Ausstattungselemente engen die Fläche zusätzl. ein



unnötige Verengung der Bewegungsfläche



Stufen mit sich verringernder Höhe und unebenern Oberflächen

Zielsetzung und Maßnahmen

Die Anpassung der Situation und die Verbesserung der Barrierefreiheit hängen stark von den flankierenden Themen und Maßnahmen ab und können kaum unabhängig davon entschieden werden. Besonders die Umgestaltung der Topographie des Marktplatzes als perspektivische Gesamtmaßnahme und die Verbesserung des Kreuzungsbereichs Marktplatz und Obere/Untere Hauptstraße beeinflussen die Möglichkeiten und Randbedingungen für die barrierefreie Gestaltung der Stufenanlage zum Rathaus.

Im Folgenden werden mögliche Mindest-Maßnahmen aufgezeigt:

Entzerrung der Gesamtsituation:

Der Verlauf des Gehwegs entlang der Treppe bestimmt maßgeblich den Raum für Podest- und Stufenflächen. 1 Durch die Verlegung oder Entfernung des ersten Längsparkplatzes könnte mehr Bewegungsraum für den Eingangsbereich des Rathauses geschaffen werden.

Umgestaltung der Stufen in den seitlichen Bereichen:

- nördlich: 2 Entfernung der auslaufenden Stufenenden, ggf. Abfangen durch „Stützmauer" oder Elemente.
- südlich: 3 Umbau der eingezogenen Stufenecke, um einen verbesserten Zugang zum Nebengebäude zu ermöglichen; Anpassung des Übergangs zum umwehrten südlichen Podestbereich.

Verbesserung der Ebenheit der Oberflächen:

4 Ausgleich von Unebenheiten und ggf. Austausch des Materials.

Optimierung des Kontrastes an den Stufenvorderkanten:

4 Sicherheitsmarkierungen oder Einlagen zur besseren Sichtbarkeit und Sicherheit beim Begehen der Stufen.

Anbringung zusätzlicher Handläufe:

5 Verbesserung der Erkennbarkeit durch höheren Helligkeitskontrast und gegebenenfalls Integration von Beleuchtung.

6 **Verlegung bzw. Entfernung von Fahnenmasten und Briefkästen:** Prüfung neuer Aufstellorte für eine verbesserte Zugänglichkeit und Sicherheit im Bereich der Stufen. Neue Briefkasten barrierefrei gestalten.

Kostenvergleich
100 % Abbruch und Ertüchtigung Treppenteil
105 % Abbruch und Neubau Treppenteil
Die DIN-gerechte Nutzbarkeit muss im Rahmen der Planung geprüft werden.

Vorgaben für grundlegende Umgestaltung:

7 **Optimierung des Treppenlaufs:**
Mögliche Umgestaltung mit parallelen statt radialen Stufenkanten für eine harmonische Einordnung in die städtebauliche Gesamtsituation.

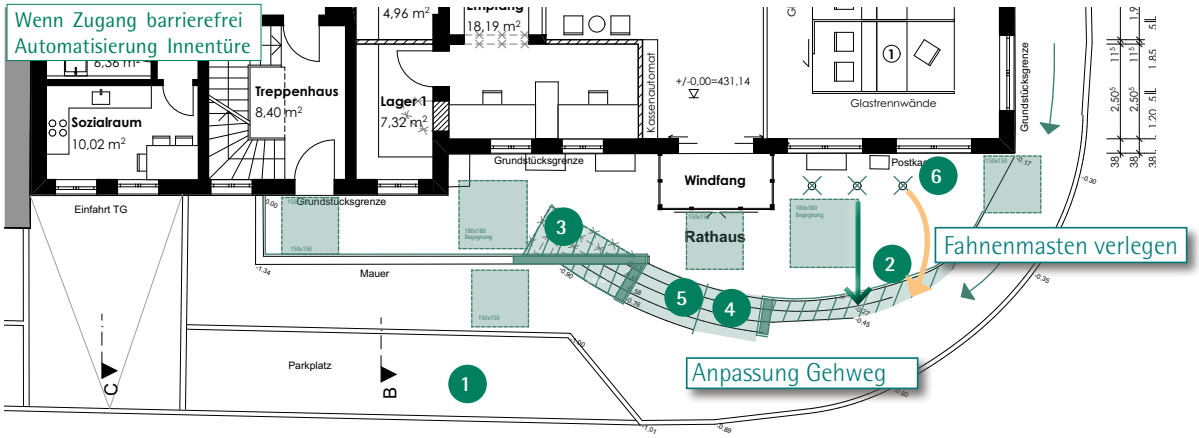
8 **Gestaltung der Neigungen:**
v.a. im Bereich Ecke zur Unteren Hauptstraße, mit gleichzeitiger Optimierung der Situation für Querungen der Marktstraße .

9 **Verbesserung der Bewegungsflächen:**
Anordnung von ausreichenden großzügigen Bewegungsflächen auf dem Eingangspodest zum Rathaus, auch für Begegnungsfälle mit Benutzern von radgebundenen Hilfsmitteln.

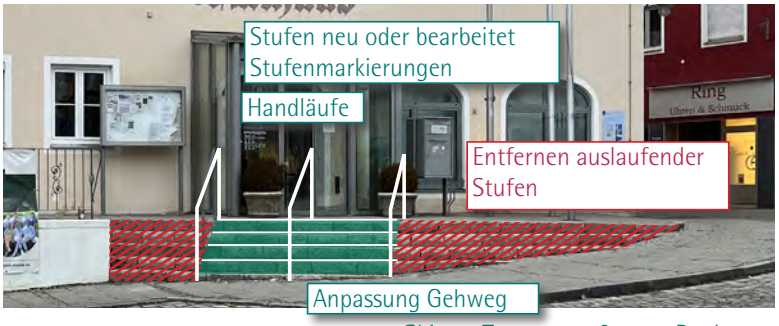
10 **Verbesserung der Orientierung**
Klar erkennbare Treppenelemente und gute Orientierung für Menschen mit Sehbehinderungen oder Orientierungsschwierigkeiten; Berücksichtigung der Beleuchtungssituation.

Kostenvergleich
218 % grundlegende Umgestaltung
Genauere Kostenabschätzungen können erst nach Planung und Festlegung auf Materialität erfolgen.

Skizze einfache Umgestaltung

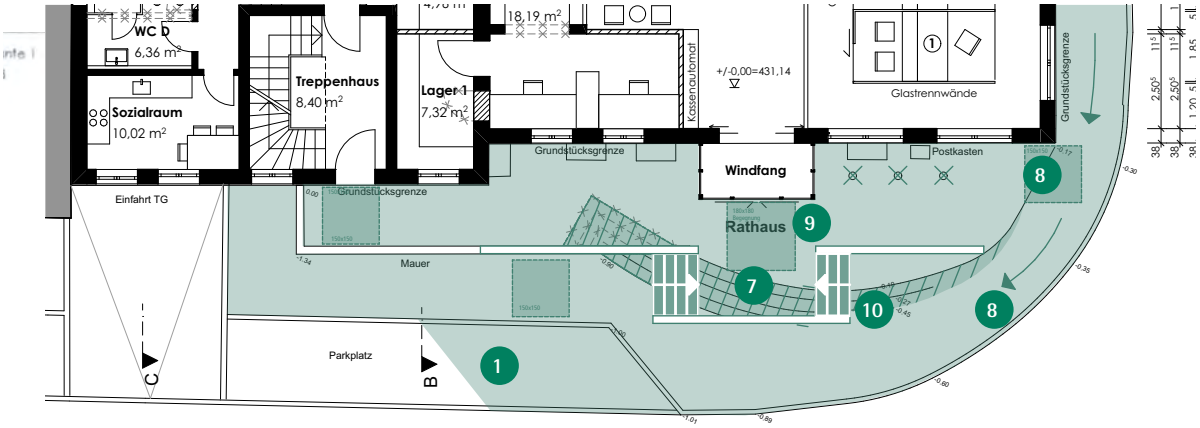


Skizze

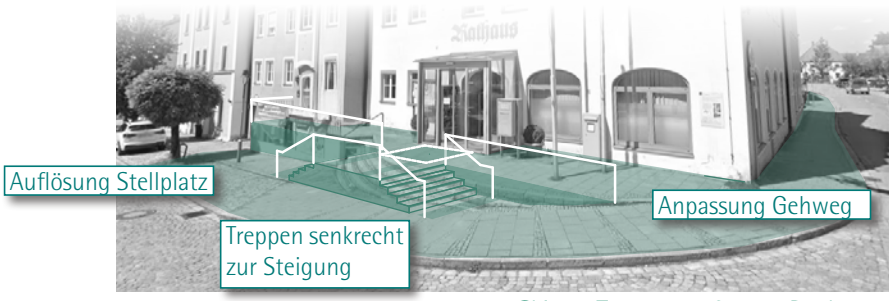


Skizze Treppenaufgang Rathaus

Skizze grundlegende Umgestaltung



Beispiel für eine Umfassende Umgestaltung - Abhängig von Gesamtkonzeption
Plangrundlage Skizze oben und in der Mitte: Planung Büro ARCHITEKT.UR Stand 1.03.2023



Skizze Treppenaufgang Rathaus

Impuls 7 Fußweg als Querverbindung zwischen Kirche/ Marktplatz



Ausgangssituation

Die wichtige alternative Querverbindung vom Marktplatz zur Kirche verläuft derzeit über Privatgelände (Flurstück Nr. 274). Der erste Teil des Fußwegs ist hinsichtlich der Barrierefreiheit als gut zu bewerten. Es sind Orientierungshilfen in Form von Raumkanten vorhanden, und der Bodenbelag ist eben.

Problematisch wird es in der Passage unter dem Gebäude Marktplatz 5a. Hier gibt es Kanten und Schwellen, die für Personen mit radgebundenen Hilfsmitteln und für Menschen mit visuellen Einschränkungen ein Hindernis darstellen können. Im weiteren Verlauf führt der Weg ungesichert über den Parkplatz, was insbesondere für Menschen mit visuellen Einschränkungen gefährlich ist. Es fehlen Leitelemente und eine Abgrenzung zu den ein- und ausfahrenden Autos.

Am kritischsten ist der geneigte Wegabschnitt zur Kirche. Die vorhandene Verbindung entspricht in Breite und Neigung nicht den Anforderungen einer Rampe nach DIN 18040. Durch Unebenheiten und wechselndes Quergefälle besteht die Gefahr des seitlichen Kippens für Nutzer von radgebundenen Hilfsmitteln. Zudem ist die Wegbreite zu schmal, was ein Wenden am Ende der Rampe erschwert. Ein zweiter Handlauf fehlt.

Zielsetzung und Maßnahmen

Eine dauerhaft gesicherte und barrierefreie Verbindung zum Marktplatz als Alternative zur Oberen Hauptstraße ist wichtig.

Für eine einfache Verbesserung müsste die Passage unter dem Gebäude Marktplatz 3a optimiert werden. Denkbar wäre hier das Abfräsen der Kanten oder ein Anrampen der Weganschlüsse. Insbesondere müssen aber die Unebenheiten des geneigten Weges zur Kirche ausgebessert bzw. eine neue Rampe hergestellt oder der Weg verlegt werden. Für eine sichere und nachhaltig aufgewertete Verbindung könnte der Weg auf die Ostseite des Grundstücks verlegt werden. Hierbei könnte die gemeindeeigene Fläche auf Flurstück Nr. 274/1 einbezogen werden. Dadurch könnten Menschen mit visuellen und auditiven Einschränkungen sowie Nutzer von radgebundenen Hilfsmitteln den Parkplatz und den Höhenunterschied sicher überwinden (Neigung max. 3%). Zur Vervollständigung der Querverbindung wäre eine Weiterführung bis zum Supermarkt wünschenswert. Für die Auffindbarkeit der aufgewerteten Wegeverbindung sind leicht verständliche und gut sichtbar angebrachte Hinweisschilder wichtig. Bei einer umfassenden Umgestaltung sollte der Belag durchgängig gestaltet werden. Eine durchgängige Beleuchtung ist zu empfehlen.





Bis zur Passage ist der bestehende Weg im Hinblick auf die Barrierefreiheit als gut zu bewerten. Für Blinde sind taktile Leitlinien vorhanden. Bei einer umfassenden Umgestaltung sollten Belag und Leitliniensystem vereinheitlicht werden.



Die vorhandenen Kanten an der Passage sind für Menschen, mit radgebundenen Hilfsmitteln und Personen, die schlecht sehen können kritisch zu bewerten. Eine Abfräsung oder Angleichung des Belags ist hier erforderlich.



Im Bereich des Parkplatzes besteht eine Gefährdung für alle. Besonders Menschen mit Seh- oder Hörbehinderungen sind durch die fehlende Trennung zwischen Fahr- und Fußgängerverkehr gefährdet. Für Blinde fehlen Orientierungselemente.

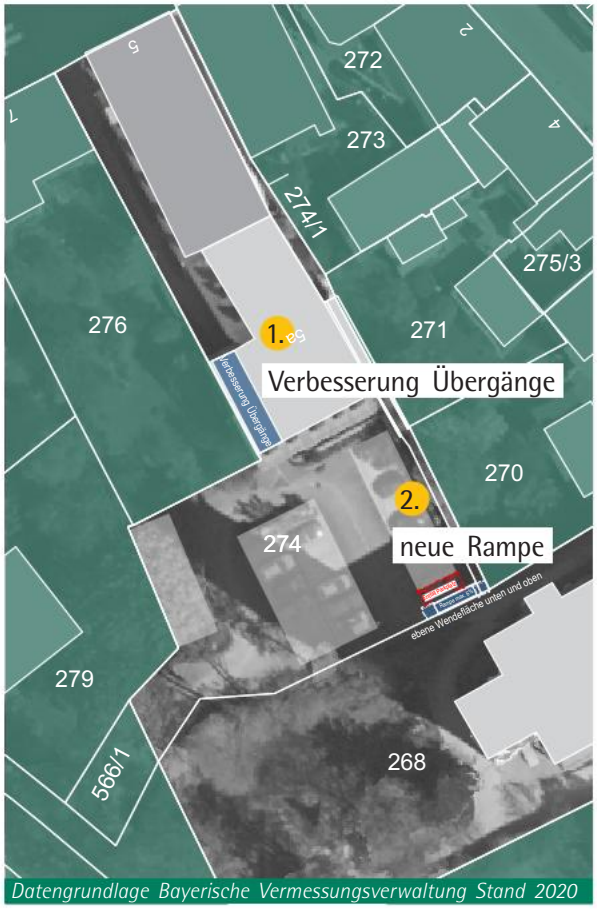


Die kritischste Stelle ist die nicht DIN-konforme Rampe. Rollstuhl- und Rollatorfahrer können auf Grund der Unebenheiten leicht umkippen. Auch für Blinde und Sehbehinderte besteht Stolpergefahr. Ein zweiter Handlauf fehlt.

Einfache Verbesserung

Für eine einfache Verbesserung sollten folgende Maßnahmen durchgeführt werden:
1. Verbesserung der Übergänge in der Passage.

2. Es ist davon auszugehen, dass eine vollumfänglich Erneuerung der bestehenden Rampe erforderlich wird. Folgendes ist für eine sichere Nutzung notwendig:
Der Belag muss eben und ohne Quergefälle gestaltet werden. Das Längsgefälle darf 6 % nicht überschreiten. Bei einem Höhenunterschied von ca. 30 cm (Quelle Höhenunterschied: BayernAtlas - eine genaue Vermessung ist notwendig) wäre eine Länge der Rampe von ca. 5 Metern erforderlich. Oben und unten muss ausreichend ebener Platz ohne Quergefälle vorhanden sein. Auf beiden Seiten müssen gut umgreifbare Handläufe angebracht werden. Seitliche Radabweiser müssen vorhanden sein, um ein ein seitliches Abkippen zu verhindern. Die Rampe sollte die eine lichte Breite von mindestens 1.20m haben. Oben und unten sollte eine Wendefläche von 1.50 m x 1.50 m vorhanden sein.

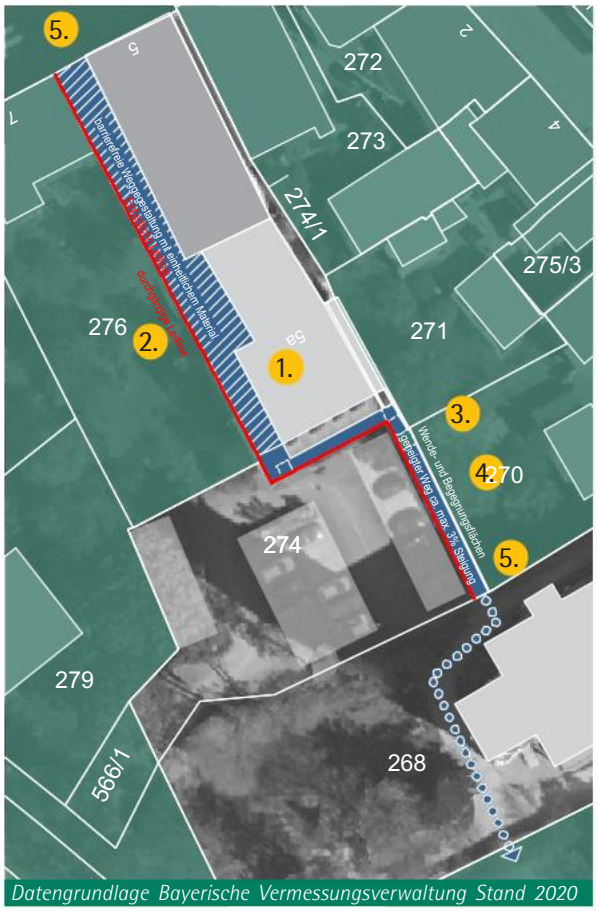


Datengrundlage Bayerische Vermessungsverwaltung Stand 2020

Umfassende Aufwertung

Für eine umfassenden Aufwertung des Bereichs wären folgende Maßnahmen sinnvoll:
Schaffung einer einheitlichen barrierefreien Gestaltung mit durchgängiger Materialität vom Marktplatz bis zur Kirche 1.. Dabei sollten auch durchgängige Leitlinien integriert werden, um eine klare Orientierung zu gewährleisten 2.. Der motorisierte und nicht motorisierte Verkehr sollte durch die Verlegung des Weges an die Grundstücksgrenze 3. sicher getrennt werden. Der Weg kann dann ohne Ausbildung einer Rampe mit max. 3% Steigung, und ausreichend Bewegungs- und Begegnungsflächen ausgeführt werden 4.. Zusätzlich sollte eine klare und deutliche Beschilderung angebracht werden 5. und wenn möglich eine Beleuchtung installiert werden, um die Sicherheit zu erhöhen.

Im weiteren Verlauf sollte auch eine Weiterführung der Verbindung Richtung Supermarkt geplant werden.



Datengrundlage Bayerische Vermessungsverwaltung Stand 2020

Erste Abschätzung überschlägiger Kostenrahmen

Maßnahme	Akteure	grober Kostenrahmen*
Grundvoraussetzungen		
Sicherung eines dauerhaften öffentlichen Wegerechts	Gemeinde Eigentümer	In Abstimmung mit dem Eigentümer zu ermitteln
Einfache Verbesserung		
Verbesserung Übergänge im Durchgang Gebäude Marktplatz 3a	Gemeinde Eigentümer	Abhängig von Gestaltung
Grunderwerb Fläche Rampe ggf. Entschädigung Stellplatz	Gemeinde Eigentümer StBauF	Fläche * Grundtückswert In Abstimmung mit dem Eigentümer zu ermitteln
Planung Rampe incl. Absicherung	Gemeinde Planer StBauF	1.000 - 3.000 Euro
Kosten Rampe je nach gewählter Materialität (Schätzwert)	Gemeinde StBauF	9.000 - 10.000 Euro je nach gewünschter Gestaltung
Umfassende Aufwetung		
Vermessung des gesamten Bereichs	Gemeinde, Eigentümer	5-15 Euro pro Quadratmeter
Aufwertung Bodenbeläge vor Übergang incl. Anschluss an Übergang	Gemeinde, Eigentümer	
Grunderwerb	Gemeinde, Eigentümer	
Planung Neugestaltung geneigter Weg Richtung Kirche incl. Absicherungen	Gemeinde, Planer, StBauF	
Umsetzung Neugestaltung Weg	Gemeinde, StBauF	abhängig von Ergebnis Planung
ggf. auch Umfassende Neugestaltung der gesamten Parkplatzanlage	Gemeinde, Planer, StBauF	
Neuer Weganschluss		
Abstimmung mit den Grundeigentümern	Gemeinde, Eigentümer	
Vermessung und Überplanung des Bereichs	Gemeinde, Planer, StBauF	5-15 Euro pro Quadratmeter
Entfernung der vorhandenen Sträucher	Gemeinde, Eigentümer	
Bau barrierefreier gepflasterter Weg	Gemeinde	ca. 5.000 Euro ohne Grunderwerb
Ergänzung der Leitlinie	Gemeinde	ca. 100-130 Euro pro lfm


Foto Susanne Moog


Foto Stefanie Schleich

DIN-gerechte Rampe mit 2 Handläufen in Metall oder gepflastert

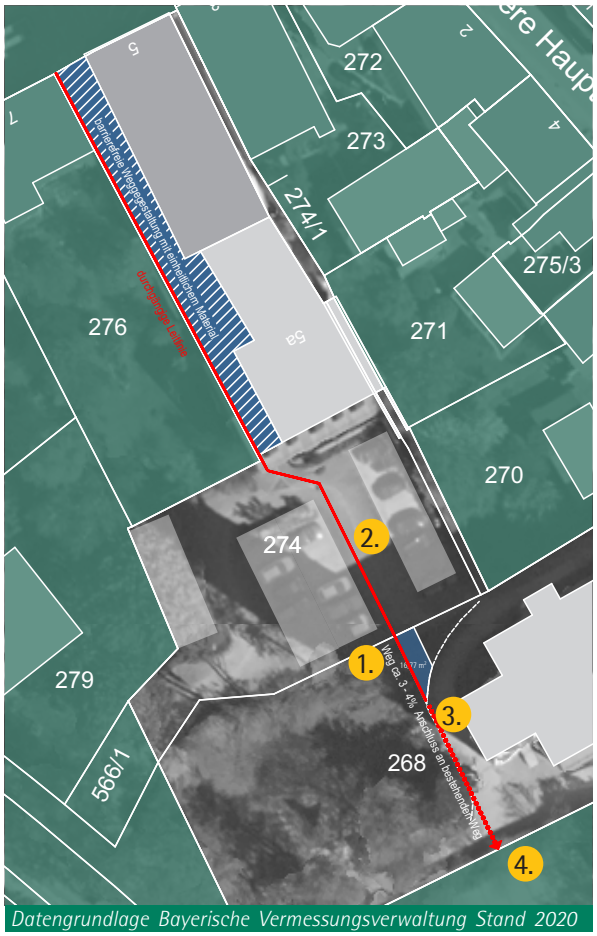
Neuer Weganschluss



Ziel ist es, die Höhendifferenz zwischen dem Kirchengrundstück und dem privaten Parkplatzgrundstück durch die Verlängerung des bestehenden Fußwegs mit einem barrierefreien, geneigten Weg zu überwinden 1.. Der geneigte Weg soll eine Steigung von 3% (maximal 4%) haben, um die vorhandene Höhendifferenz ohne die Notwendigkeit einer Rampe auszugleichen. Dafür ist eine exakte Höhenvermessung erforderlich.

Die Gefährdung auf dem Parkplatz bleibt jedoch weiterhin bestehen 2.. Es wäre wichtig, die Leitlinie über den Parkplatz und über das Kirchengrundstück fortzuführen 3.. Ggf. kann perspektivisch auch eine Weiterführung des Weges bis zum Supermarkt erfolgen 4..

Hierfür ist unbedingt eine Abstimmung mit den Eigentümern der Grundstücke erforderlich.



Datengrundlage Bayerische Vermessungsverwaltung Stand 2020



Bestandssituation - Höhendifferenz muss vermessen werden



geneigter Weg - Höhenunterschied ca. 30 cm - Handlauf als Unterstützung sinnvoll