Stadt Schrobenhausen - Vorbereitende Untersuchung und Rahmenplanung „Stadtwall + Bürgermeister-Stocker-Ring“

Stand: 20.07.2005
Geändert: 06.02.2006

Städtebau: Dipl.Ing. Rudolf Reiser, Architekt, Regierungsbaumeister
Aignerstraße 29 • 810541 München
Telefon 089/ 695590 • Fax 089/6921541 • e-mail: staedtebau.reiser@t-online.de

Im Auftrag der Stadt Schrobenhausen

Inhaltsverzeichnis Seite

1.0	**Einführung**	**3**
1.1	Anlass, Aufgabe und Ziel „Stadtwall“	3
1.2	Abgrenzung des Untersuchungsgebietes	4
1.2	Arbeitsschritte und zeitlicher Ablauf	5
2.0	**Strukturdaten und Zielvorstellungen**	**6**
2.1	Landesentwicklung und Regionalplanung	6
2.2	Bauleitplanung und Ortsplanung	6
2.3	Flächennutzungsplan	6
3.0	**Auswertung vorliegender Planungen und Gutachten**	**8**
3.1	Städtebauförderung und vorbereitende Untersuchungen	8
3.2	Verkehrsuntersuchung Prof. Kurzak, München 2002	11
4.0	**Bestandsaufnahme**	**13**
4.1	Gebietscharakterisierung und anliegende Nutzungen	13
4.2	Versiegelung	14
4.3	Verkehrsstruktur	14
5.0	**Analyse und Ziele**	**15**
5.1	Städtebauliche Qualitäten und Werte	15
5.2	Städtebauliche und strukturelle Mängel	15
5.3	Ziele für die Planung	19
6.0	**Verkehrskonzepte**	**20**
6.1	Verkehrskonzept 1: „Das Einbahnkonzept“	20
6.2	Verkehrskonzept 2: „Der Bgm.-Stocker-Ring als Fahrradring“	22
6.3	Verkehrskonzept 3: „Einbahnregelung“ mit Gegenverkehr G+R“, „Verkehrsberuhigter Bereich West“	24
7.0	**Ergänzendes Verkehrskonzept von 2008**	

Vorbemerkung:

Wegen des im Angebot verzeichneten Leistungsumfangs ist festzuhalten, dass in Ziffer 6 des Berichtes statt 1 Konzept 3 Varianten eines Verkehrskonzeptes erarbeitet wurden. Nach Vorstellung im Bauausschuss wurde darauf hingewiesen, dass wegen der gravierenden Verkehrsänderungen mit Wegfall zahlreicher Parkplätze eine breite Öffentlichkeitsarbeit unverzichtbar wäre. Daher erfolgte damals keine weitere Detaillierung. Der Bereicht ist bis zu den Verkehrskonzepten abschließend.

Ein zusätzlicher Vorschlag für ein ergänzendes Verkehrskonzept ist in Punkt 7 von 2008 enthalten.

Zwischenzeitlich wurden die Büros Schreiber, München, und das Verkehrsplanungsbüro Pro. Lang & Burkhart, München, mit der Erstellung eines umfassenden Stadtentwicklungskonzeptes und eines Gesamtverkehrsplanes beauftragt.

Um den Ergebnissen des umfassenden Verkehrskonzeptes Lang & Burkhart nicht vorzugreifen, wird es in Abstimmung mit der Stadt Schrobenhausen derzeit als zweckmäßig erachtet, dass das Gesamtkonzept vorliegt, bevor Detailplanungen im Bereich des Altstadtwalls weitergeführt werden.

Büro für Städtebau R. Reiser • München • Tel. 089/695590 • Fax. /6921541 • e-mail: stadtebau.reiser@t-online.de

1.0 Einführung

1.1 Anlass, Aufgabe und Ziel „Stadtwall“

Bereits seit 1992 besteht eine vom Wasserwirtschaftsamt Ingolstadt genehmigte Planung des Landschaftsarchitekten Ecker, den Langenwiesbach (= Stadtbach Ost), den bisher verrohrten Stadtgraben künftig wieder als oberirdisches Gewässer im östlichen Stadtwall vom Place de Thiers bis in Höhe der evangelischen Kirche zu führen und dann in den Rollgraben zu leiten. Die wasserrechtliche Genehmigung ist bis Februar 2006 gültig. Im Zusammenhang mit der Bachöffnung sollten auch die vorhandenen Betonbrücken durch Neubauten ersetzt werden.

Problemschwerpunkte und Zielvorgaben

Zwischen der Innenstadt und den angrenzenden Wohngebieten und Infrastruktureinrichtungen (Schulen, Freibad, Spielplätze u.a.m.) bestehen vielfältige Verkehrsbeziehungen. Der Stadtwall ist für die stark verdichtete Innenstadt lebenswichtige Ausgleichs- und Naherholungsfläche. Er ist Teil des Denkmals „Altstadt Schrobenhausen“.

Parkplätze

Aufgrund der Parkraumnot in der Innenstadt besteht im Stadtwallbereich ein erheblicher Parkdruck. Daher wurden u.a. bereits erste Parkplätze zwischen den ortsbildprägenden Bäumen im Stadtwall angelegt, die darunter leiden. Im Stadtplan ist der Wallbereich bereits mit der Zweckbestimmung „Parkplatz“ rundherum versehen. Diese Entwicklung sollte aus städtebaulicher Sicht aufgehalten und zurückgenommen werden. Entlastungsparkplätze sind sicherlich notwendig, aber sie könnten im Hinblick auf die Bedeutung des Stadtwalls besser liegen: Der Standort der neuen Parkanlage Nord (= Pohler-Gelände) ist dafür viel besser geeignet. Günstig liegt auch der Parkplatz Stadthalle/ Omnibusbahnhof, etwas eingeschränkt der Parkplatz „Klostergarten“. Ggf. bieten sich leer gefallene Flächen jenseits des Stadtwalls, öffentliche Grundstücke bzw. Parkplätze mit Mehrfachnutzungen etc. als weitere Standorte an.

Geh- und Radwege

Wichtige Geh- und Radwege von der Innenstadt zu den Infrastruktureinrichtungen sind nicht verkehrssicher: Schulkinder zu Fuß und auf Fahrrad queren den im östlichen Bereich gelegenen Bürgermeister-Stocker-Ring, der eine Verkehrsbelastung von bis zu ca. 4.000 Kfz/24 Stunden (Prognose für 2015) aufweist. So verläuft z.B. die stark frequentierte Wegebeziehung Altstadt – Freibad über den Schleifmühlweg ungesichert quer und längs der Hauptverkehrsstraße des Rings (ggf. Verlegung der Fußgängerbrücke).

Büro für Städtebau R. Reiser • München • Tel. 089/695590 • Fax. /6921541 • e-mail: stadtebau.reiser@t-online.de

1.2 Abgrenzung des Untersuchungsgebietes

Der Planungsbereich umfasst den Stadtwall einschließlich der angrenzenden Wallstraße (Bgm.-Stocker-Ring“). Die Fläche umfasst ca. 5 ha. Abgrenzung Untersuchungsgebiet o.M.

Büro für Städtebau R. Reiser • München • Tel. 089/695590 • Fax. /6921541 • e-mail: stadtebau.reiser@t-online.de

1.3 Arbeitsschritte und zeitlicher Ablauf

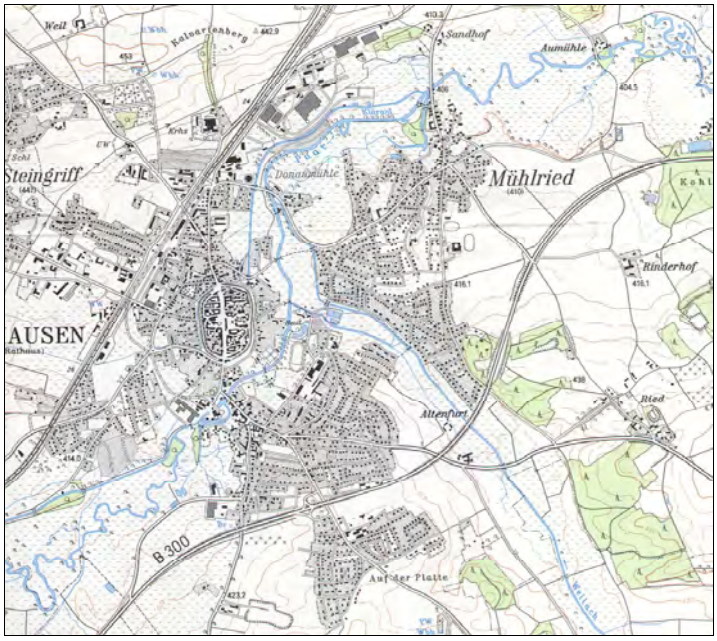
13.02.2004:	Honorarangebot an die Stadt Schrobenhausen
30.06.2004:	Auftragserteilung
2005	Bestandsaufnahme, Analyse und Bewertung; Entwicklung von Planungszielen; Strukturkonzepte und Planungsvarianten
18.10.2005:	Vorstellung des Arbeitsstandes im Verkehrs- und Kulturausschuss: Bestandsaufnahme, Analyse und Bewertung, Ziele, 3 Verkehrskonzepte Überlassung der Arbeitsmappe an alle Mitglieder des Ausschusses

Büro für Städtebau R. Reiser • München • Tel. 089/695590 • Fax. /6921541 • e-mail: stadtebau.reiser@t-online.de

2.0 Strukturdaten und Zielvorstellungen

2.1 Landesentwicklung und Regionalplanung

Die Stadt Schrobenhausen liegt in der Region 10, Ingolstadt, an der Entwicklungsachse von überregionaler Bedeutung Augsburg - Ingolstadt. Schrobenhausen ist neben Pfaffenhofen a. d. Ilm, Neuburg a. d. Donau und Eichstätt eines der Mittelzentren um das mögliche Oberzentrum Ingolstadt. Die Bevölkerung innerhalb der Grenzen des Stadtgebietes beträgt rund 15.500 Personen. Die Stadt ist ausreichend mit Einrichtungen des Gemeinbedarfs und zentraler Dienstleistungen, Schulen und Kindergärten versorgt. Innerhalb des Stadtgebietes befinden sich zahlreiche Ausbildungsstätten, Bildungs- und Freizeiteinrichtungen und Museen.



Lage im Raum

2.2 Bauleitplanung und Ortsplanung

Für die Altstadt wurde vom Büro Schreiber, München, ein städtebaulicher Rahmenplan im Rahmen der Städtebauförderung ausgearbeitet. Die Altstadt einschließlich Wall wurde anschließend als Sanierungsgebiet festgelegt. Weitere Satzungen existieren derzeit nicht außer kleinen Bebauungsplänen („Arkade“, „Ausschluss Vergnügungsstätten“, Vorentwurf Gestaltungssatzung, VE Bebauungsplan „Parkanlage Nord“ (ehem. Pohler-Gelände“). Die Parkanlage Nord ist zwischenzeitlich mit ca. 100 Parkplätzen in ebenerdiger Bauweise realisiert.

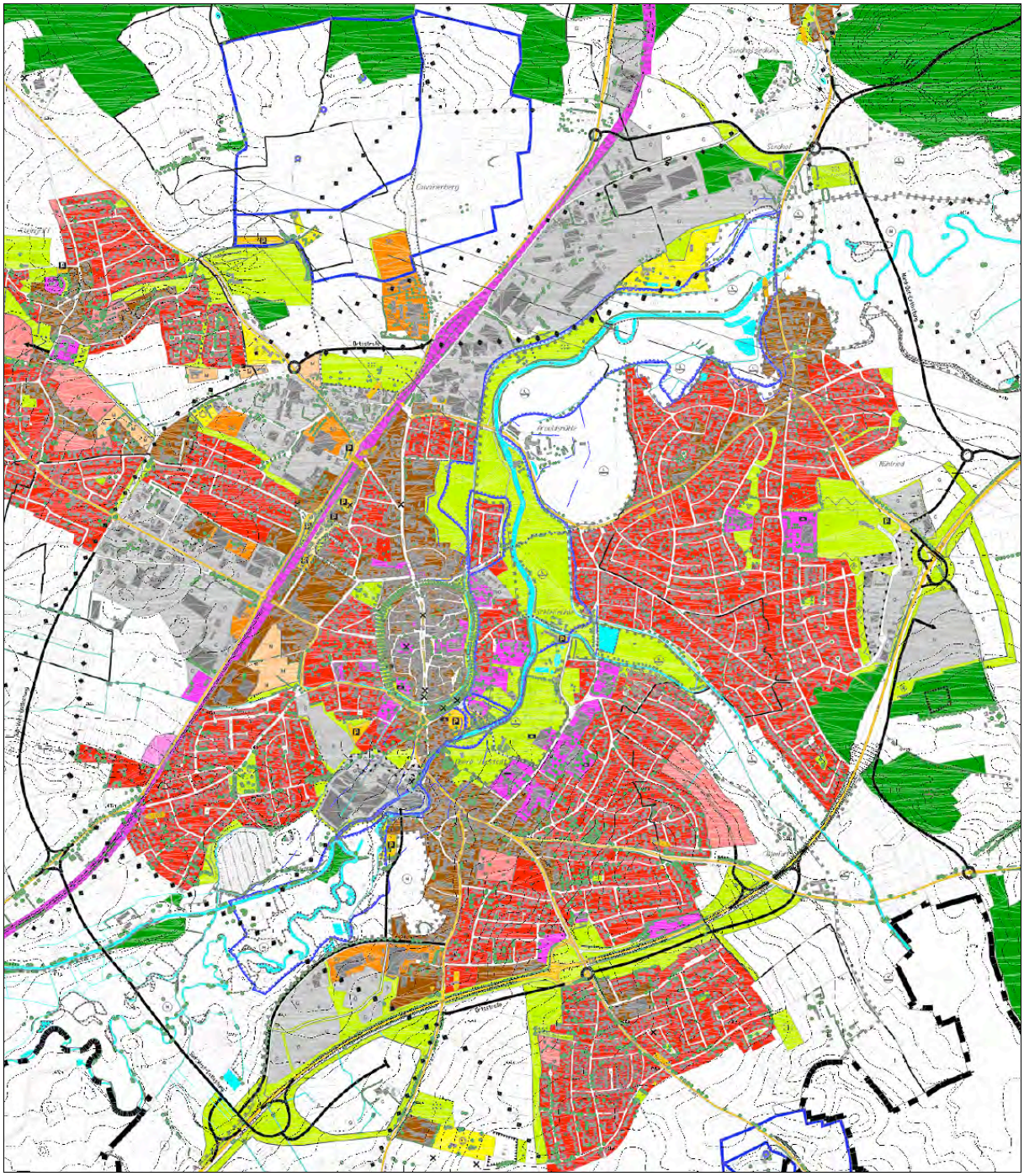
2.3 Flächennutzungsplan

Der rechtswirksame Flächennutzungsplan von Schrobenhausen stellt den Bereich der historischen Altstadt innerhalb des ortsbildprägenden Walls als Besonderes Wohngebiet gem. § 4 a BauNVO dar. Dadurch wird die besondere Eigenart der Altstadt unterstrichen. Die Ausweisung eines besonderen Wohngebietes soll u.a. auch die Wohnfunktion in der Altstadt stärken und diese revitalisieren (vgl. auch § 4 a Abs. 4 Nrn. 1 und 2). In der Altstadt liegen auch wichtige Gemeinbedarfseinrichtungen wie Rathaus, Schule, Kirchen, Bibliothek und Museen,

Büro für Städtebau R. Reiser • München • Tel. 089/695590 • Fax. /6921541 • e-mail: stadtebau.reiser@t-online.de

sowie die zur Versorgung der Bevölkerung wichtigen Einzelhandelsgeschäfte und private Dienstleistungseinrichtungen.

Der Stadtwall ist als öffentliche Grünfläche ausgewiesen; der angrenzende Bgm.-Stocker-Ring ist als sonstige Straße weiß dargestellt. Jedenfalls ist damit klargestellt, dass dieser Ringstraße nicht die Bedeutung einer Hauptverkehrsstraße zukommt.



Ausschnitt aus dem in Aufstellung befindlichen Flächennutzungsplan

Büro für Städtebau R. Reiser • München • Tel. 089/695590 • Fax. /6921541 • e-mail: stadtebau.reiser@t-online.de

3.0 Auswertung vorliegender Planungen und Gutachten

3.1 Städtebauförderung und vorbereitende Untersuchungen

Städtebaulicher Rahmenplan für die Altstadt

Für die Altstadt von Schrobenhausen wurde vom Architekten Detlev Schreiber, München, ein städtebaulicher Rahmenplan ausgearbeitet und vom Stadtrat beschlussmäßig behandelt (März 1992). Diesem Rahmenplan, der von der Stadt als flexiblem Planungsinstrument der Altstadtentwicklung bei jeweiligen Planvorhaben zugrunde gelegt wird, kommt nach § 1 Abs. 5 Nr. 11 BauGB besondere Bedeutung zu. Nach den Erkenntnissen dieses Rahmenplanes besteht im Bereich der Altstadt ein Fehlbestand von über 700 Stellplätzen.

Sanierungssatzung

Die Altstadt einschließlich des Bürgermeister-Stocker-Rings wurde insgesamt als Sanierungsgebiet vom Stadtrat beschlossen und ist am 06.06.1989 in Kraft getreten.

Als Sanierungsziele sind hier insbesondere zu nennen:

- Erhaltung der Baudenkmäler und des Ensembles der Altstadt und des Walles und Grabens mit dem Baumbestand
- Aufwertung der öffentlichen Straßen und Plätze, Verbesserung der Grünausstattung auf öffentlichen und privaten Grundstücken
- Erhaltung der Nutzungsvielfalt, der Mischung von Wohnen und Arbeiten
- Stärkung der Wohnnutzung vor allem in den Randbereichen und in den Obergeschossen der Altstadtgebäude
- Auslagerung störender Nutzungen
- Verbesserung der Nutzbarkeit der öffentlichen Straßenräume für den Aufenthalt von Fußgängern und Radfahrern
- Verkehrsberuhigung der Altstadt durch Schaffung von gemischt genutzten Verkehrsflächen
- Verminderung des Ziel- und Quellverkehrs durch Schaffung von Stellplätzen am Rande der Altstadt
- Reduzierung der Stellplätze in der Lenbachstraße und in der gesamten Altstadt
- Schutz der ansässigen Bevölkerung
- Erhöhung der Attraktivität für junge Bevölkerungsgruppen und Familien mit Kindern
- Verstärkung der Bindung der Bevölkerung an die Altstadt

Rahmenpläne für Bauhof + Busbahnhof und Erweiterungsgebiet Nordost

Für die angrenzenden Planungsbereiche „Bauhof und Busbahnhof“ und „Erweiterungsgebiet Nordost“ bestehen vorbereitende Untersuchungen mit Rahmenplanungen nach § 141 Baugesetzbuch des Büros Detlef Schreiber, München vom August 1992/ November 1997

Büro für Städtebau R. Reiser • München • Tel. 089/695590 • Fax. /6921541 • e-mail: stadtebau.reiser@t-online.de

Zielsetzungen des Rahmenplans für die Bereiche des Bauhofes und des Busbahnhofes u.a.:

Durchführung von Maßnahmen zur Aufwertung des öffentlichen Raumes

- Reduzierung der Stellplätze im öffentlichen Raum
- Schaffung von weiteren Ersatzparkplätzen für die Altstadt
- Verbesserung der Parkierungsmöglichkeiten für die ansässige Wohn- und Arbeitsbevölkerung durch Schaffung von Tiefgaragen und dadurch Verringerung des Stellplatzbedarfs im öffentlichen Raum
- Aufbau eines Netzes von Fuß- und Radwegen aus den Wohnbereichen zur Altstadt
- Vermeidung von höheren Baudichten und damit größerer Stellplatzzahlen

Ausschnitt Rahmenplan Busbahnhof o.M.

Büro für Städtebau R. Reiser • München • Tel. 089/695590 • Fax. /6921541 • e-mail: stadtebau.reiser@t-online.de

Ausschnitt Rahmenplan „Erweiterungsgebiet Nordost“ o.M.

Für den Bereich Bauhof und Busbahnhof und das Erweiterungsgebiet Nordost wurden anschließend durch Sanierungssatzungen weitere förmliche Sanierungsgebiete festgesetzt.

Im Bereich des Rahmenplans „Erweiterungsgebiet Nord“ wurde zwischenzeitlich die Parkanlage Nord mit ca. 100 Parkplätzen umgesetzt.

Büro für Städtebau R. Reiser • München • Tel. 089/695590 • Fax. /6921541 • e-mail: stadtebau.reiser@t-online.de

3.2 Verkehrsuntersuchung Prof. Kurzak, München 2002

Die Verkehrsuntersuchung enthält eine Bestandsaufnahme und Analyse, des weiteren eine Prognose für das Jahr 2015. Der Unterschied der Verkehrsbelastung zwischen 2001 (= Bestandsaufnahme) und dem Prognosejahr 2015 ist im Bereich Bgm.Stocker-Ring gering.

Der Bgm.-Stocker-Ring ist danach im Ostabschnitt 2015 mit ca. 4.000 Kfz/Tag im Süden, 3.000 Kfz/Tag in der Mitte und mit ca. 3.600 Kfz/Tag im Nordabschnitt belastet.

Der Bgm.-Stocker-Ring ist danach im Westabschnitt 2015 mit ca. 13.500 Kfz/Tag im Süden, 900 Kfz/Tag in der Mitte und mit ca. 1.000 Kfz/Tag im Nordabschnitt belastet.

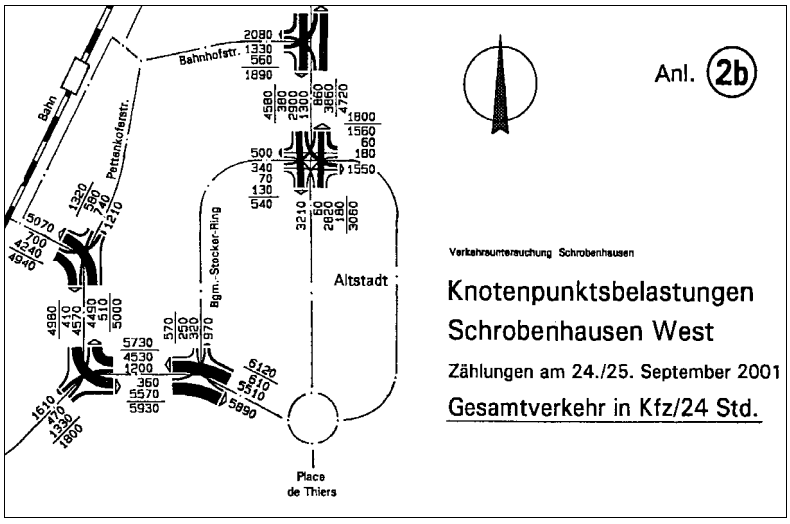
Auffällig ist die deutlich stärkere Belastung im Ostbereich und die wesentlich geringere Belastung im Westbereich. Grund hierfür ist das im Westen bestehende bessere Straßennetz der Staatsstraße.

Zum Vergleich: Die zentrale Lenbachstraße ist 2015 mit 6.400 Kfz bis7.400 Kfz/Tag etwa doppelt so hoch belastet als der Bgm.-Stocker-Ring im Ostabschnitt.

Verteilung auf verschiedene Verkehrsarten Gesamtverkehr (aus Haushaltsbefragung 2001):

Fußwege:	Anzahl der Wege:	6.578 Stück	10,0%
Radfahrten:	Anzahl der Wege:	14.577 Stück	22,3 %
Individualverkehr:	Anzahl der Fahrten:	40.551 Stück	61,9 %
Öffentlicher Personennahverkehr:	Anzahl der Fahrten:	3.777 Stück	5,8 %
Summe Verkehrsmittel		65.483 Stück	100 %

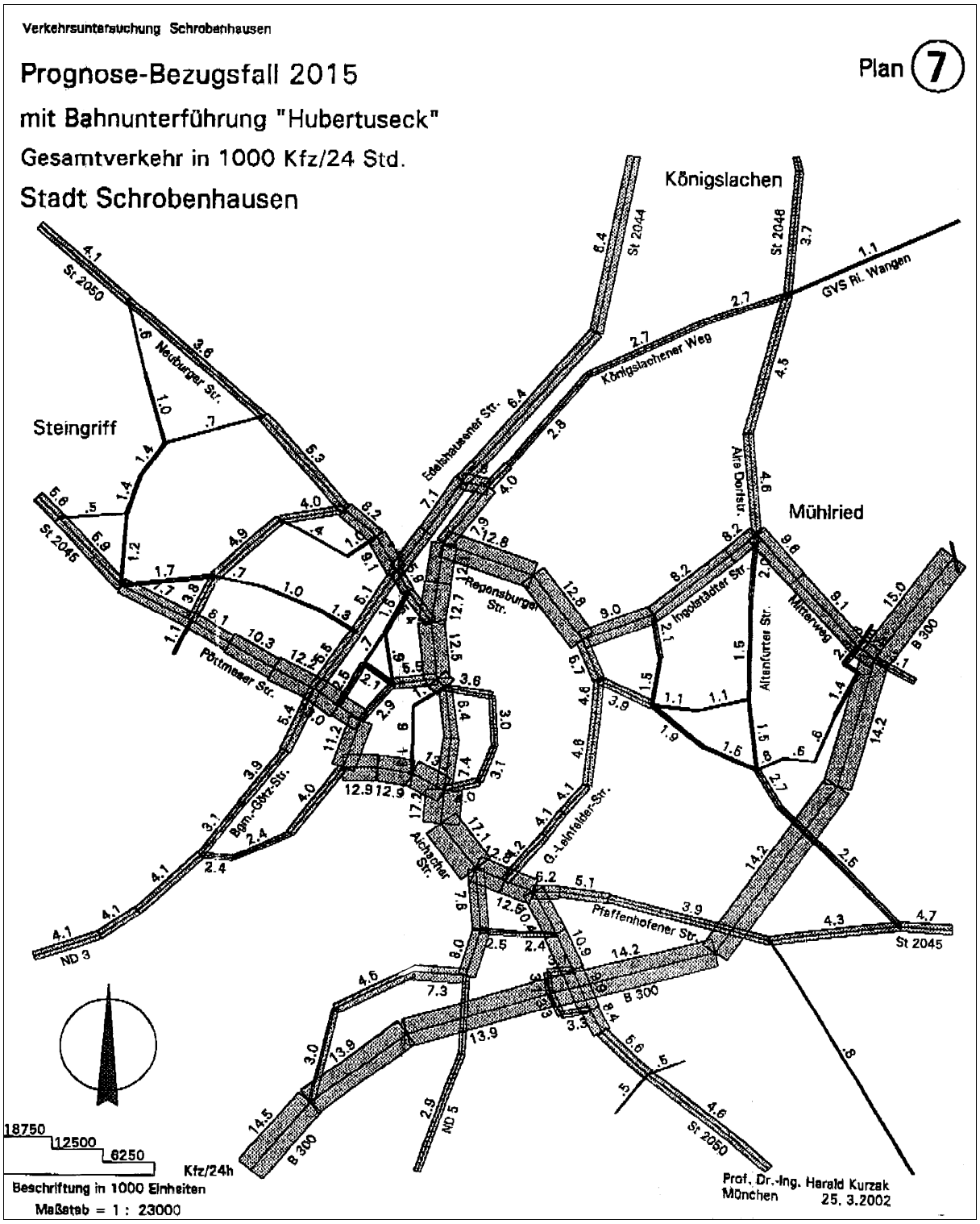
Der Anteil zu Fuß mit 10 % aller Ortsveränderungen ist geringer als in vergleichbaren Städten; der Anteil Radverkehr ist mit 22 % im Durchschnitt vergleichbarer Städte. Insgesamt werden damit innerstädtisch durch Fußgänger und Radfahrten 1/3 des Gesamtverkehrs bewältigt.



Verkehrsuntersuchung Prof. Kurzak von 2002

Büro für Städtebau R. Reiser • München • Tel. 089/695590 • Fax. /6921541 • e-mail: stadtebau.reiser@t-online.de

Verkehrsuntersuchung Prof. Kurzak von 2002: Prognose für das Jahr 2015



Büro für Städtebau R. Reiser • München • Tel. 089/695590 • Fax. /6921541 • e-mail: stadtebau.reiser@t-online.de

4.0 Bestandsaufnahme

4.1 Gebietscharakterisierung und anliegende Nutzungen

Nutzungen

Die an den Stadtwall nach außen angrenzenden baulichen Nutzungen sind stark differenziert: Im Bereich der Staatsstraße (Bgm.-Stocker-Ring in Richtung Hörzhausener Straße) sind Mischnutzungen wie Läden, Ämter, Praxen, Büros und in geringerem Umfang Wohnen vorhanden. Dies trifft auch für das engere Umfeld der Regensburger Straße bis zum Martin-Luther-Platz zu.

In den übrigen Bereichen entlang des Bürgermeister-Stocker-Rings sind vornehmlich schützenswerte Wohnnutzungen vorhanden.

Wichtige öffentliche Bereiche entlang des Rings sind Finanzamt mit Finanzcenter an der Staatsstraße, Kino und evangelischen Kirche. Ein im Hinblick auf die Verkehrsbelastung äußerst empfindlicher Bereich ist der Ostabschnitt des Rings. Hier besteht ein starker Querungsverkehr durch Fußgänger und Radfahrer von der Innenstadt in Richtung Paaraue und Freibad und Schulen. Insbesondere aber ist dieser Bereich als Schulweg mit der Lage des Kinderheims am Schleifmühlweg, und der Grundschule östlich der Paar.

In der Regel ist der Altstadtring zweigeschossig bebaut, teilweise bei neuerer Architektur auch dreigeschossig.

Baudenkmäler und Gestaltwerte

Der Bereich des Altstadtrings einschließlich Wall und Bepflanzung ist historisch äußerst hochwertig. In der Denkmalliste ist er zusammen mit der Altstadt als Ensemble festgelegt. Einzelne Häuser entlang der Wallstraße stehen als Einzeldenkmäler unter Schutz. Vorherrschend ist hier die Architektur um die Jahrhundertwende des 19./20. Jahrhunderts.

Ruhender Verkehr

Wie im Stadtplan deutlich gekennzeichnet – ist der Altstadtring ein bevorzugter Standort zum Parken.

Überschlägig hat die Bestandsaufnahme folgendes ergeben:

Westabschnitt:

- 24 Parkplätze im Wallbereich (Senkrechtparker Staatsstraße; zeitlich auf 2 Stunden begrenzt)
- ca. 12 Stück entlang Wallbereich (zeitlich auf 2 Stunden begrenzt)
- ca. 47 Stück entlang Wallbereich (13 + 14+ 20; Längsparker, teilweise im Wall)
- 7 Parkplätze im Wallbereich (Senkrechtparker westlich Perger Platz)

- gesamt ca. 90 Stück, davon 36 Stück zeitlich auf 2 Stunden begrenzt

Büro für Städtebau R. Reiser • München • Tel. 089/695590 • Fax. /6921541 • e-mail: stadtebau.reiser@t-online.de

Ostabschnitt:

- ca. 6 Parkplätze vor dem Kino (zeitlich auf 2 Stunden begrenzt)
- ca. 10 Stück vor Photo Kramer (zeitlich auf 2 Stunden begrenzt)
- ca. 13 Stück am Mühlrieder Weg (jeweils zeitlich auf 2 Stunden begrenzt)
- ca. 30 Stück (22 + 8; Längsparker, teilweise im Wall)

- gesamt ca. 59 Stück davon 29 Stück zeitlich auf 2 Stunden begrenzt

(ohne Parkplatz am Busbahnhof!)

Parkplätze im Wallbereich gesamt: ca. 149 Stück; davon zeitlich begrenzt: 65 Stück

4.2 Versiegelung

Die Versiegelung im Untersuchungsbereich ist unter Berücksichtigung der besonderen Flächen wie Wallstraße und Stadtwall im Gebiet insgesamt relativ gering. Größere Versiegelungen bestehen in dem Abschnitt zwischen Perger Platz und evangelischer Kirche, hier insbesondere vor Photo Kramer. Eine große Versiegelungsfläche besteht im Bereich des Busbahnhofes / Parkplatzes an Paar südlich der Stadthalle, die allerdings außerhalb des Untersuchungsbereiches liegt.

4.3 Verkehrsstruktur

Der Bürgermeister-Stocker-Ring im Südwesten als Staatsstraße hat mit ca. 13.000 KfZ/ Tag die größte Verkehrsbelastung; hier besteht Tempo 50 (Prognose für das Jahr 2015).

Der im Norden anschließende Teilabschnitt bis zum Perger Platz hat eine Belastung von knapp 1000 Kfz/ Tag, was ca. 100 Kfz in der Spitzenstunde beträgt; hier ist mit einer verkehrsrechtlichen Einzelanordnung Tempo 30 eingerichtet. (Nach den gängigen verkehrsrechtlichen Regelungen und Verwaltungsvorschriften wäre z.B. die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereiches mit Schrittgeschwindigkeit möglich.)

Der Bgm.-Stocker-Ring ist danach im Ostabschnitt 2015 mit ca. 4.000 Kfz/Tag im Süden, 3.000 Kfz/Tag in der Mitte und mit ca. 3.600 Kfz/Tag im Nordabschnitt belastet; hier ist mit einer verkehrsrechtlichen Einzelanordnung Tempo 30 eingerichtet. (Nach den gängigen verkehrsrechtlichen Regelungen und Verwaltungsvorschriften wäre z.B. die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches mit Tempo 10, 20, 30 km/h möglich.)

Büro für Städtebau R. Reiser • München • Tel. 089/695590 • Fax. /6921541 • e-mail: stadtebau.reiser@t-online.de

5.0 Analyse und Ziele

5.1 Städtebauliche Qualitäten und Werte

Das Untersuchungsgebiet liegt in dem Ensemblebereich Altstadt Schrobenhausen mit Wall. Es ist städtebaulich und denkmalpflegerisch von großer Qualität insgesamt. Diese Werte gilt es zu erhalten und möglichst zu verbessern. Auf eine Plandarstellung wurde hier verzichtet.

5.2 Städtebauliche und strukturelle Mängel

Besonders durch den Autoverkehr ergeben sich Verkehrs- und Sicherheitsprobleme im Bereich des Bgm.-Stocker-Rings. Die Altstadt ist neben den geschäftlichen Aktivitäten auch ein wichtiger Wohnstandort. Von hier gehen vielfältige Verkehrsbeziehungen aus in Richtung der angrenzenden Stadtbereiche, insbesondere der Paarauen mit Freizeiteinrichtungen und den Schulen östlich der Paar beidseits der Georg-Leinfelder-Straße.

Strukturelle Probleme Altstadt – Stadtwall - Außenbereiche

Ein erhebliches Problem im Zusammenhang mit der Innenstadt bzw. Altstadt ist die Abwicklung des Gesamtverkehrs. Die historische Lenbachstraße ist bereits jetzt erheblich mit Autoverkehr belastet. Verkehrliche Maßnahmen im Bereich des Bgm.-Stocker-Rings sollten daher nicht unbedingt zu Veränderungen des Verkehrs mit zusätzlicher Belastungen der Innenstadt führen. Eine Entlastung der Innenstadt vom Autoverkehr wird angestrebt, insbesondere von sinnlosen „Fahrten im Kreis“. Gefordert wäre hier eine intelligente Verkehrsführung, was aber sozusagen der „Quadratur des Kreises gleich käme.

Verkehrssicherheit / Gehwege/ Busverkehr

Mit Ausnahme des Staatsstraßenbereichs im Südwesten sind am Bürgermeister-Stocker-Ring keine Gehwege vorhanden. Im Ostabschnitt der Wallstraße ist in der Karte ein fehlender Gehweg verzeichnet; ob und inwieweit er aber angelegt werden soll, ist abhängig von der gewählten Verkehrslösung. Schwere Verkehrsunfälle sind aber hier allerdings auch nicht bekannt.

Ein besonderes Problem entsteht häufig durch alte und gehbehinderte Menschen des Altenheims südlich der evangelischen Kirche. Zwar wurde vor dem Altenheim ein kurzes Stück Gehweg angelegt, das aber sich weder nach Norden noch nach Süden fortsetzt. Dadurch ist es gerade für diesen Personenkreis schwierig, auf sicherem Weg die Grünanlagen des Stadtwalls und die Innenstadt zu erreichen.

Im Ostabschnitt fahren auch die Stadtbuslinien in Süd-Nord-Richtung. Aufgrund der knappen Straßenbreiten im Gegenverkehr mit Pkw kommt es zu Behinderungen; z.B. muss bei Gegenverkehr und eingeengt durch parkierende Fahrzeuge im Begegnungsfall Bus – PkW letzterer rückwärts fahren.

Büro für Städtebau R. Reiser • München • Tel. 089/695590 • Fax. /6921541 • e-mail: stadtebau.reiser@t-online.de

Beschränkungen auf der Ringstraße

Die Bgm.-Stocker-Ring ist außer der Staatsstraße auf 30 km/h beschränkt. Ebenfalls beschränkt ist das Gewicht der Fahrzeuge auf 7,5 to. LkW-Verkehr ist ausgeschlossen.

Ungesicherte Querungen

Im Wallbereich bestehen zahlreiche Querungsstellen, die Probleme hervorrufen. So queren Kinder ausgehend von der Altstadt den Wall und anschließend den Bgm-Stocker-Ring, wobei ein Teilstück am Ring trotz erheblichem Verkehr entlang der Straße gegangen werden muss. Erschwerend ist hier, dass Parkplätze teilweise auf der Fahrbahn stehen, teilweise zwischen den Bäumen in den Wall „gedrückt“ sind. Nachdem mehrere „wilde“ Trampelpfade aus der Innenstadt über den Wall existieren, ergeben sich gerade für die Kinder aus dem Blickwinkel des eingetieften Walls weitere Sicherheitsprobleme: die Kleinen treten plötzlich zwischen den Autos hervor und sind direkt auf der Fahrbahn. Hier ist auch zu bedenken, dass trotz der angeordneten reduzierten Geschwindigkeit mit Tempo 30 teilweise wohl erheblich schneller gefahren wird. Im Plan sind diese gefährlichen Verkehrsknotenpunkte bzw. gefährliche Situationen für Fußgänger und Radfahrer besonders gekennzeichnet.

Durch die ausgeprägten Freizeitnutzungen östlich der Paar (Freibad, Schulen etc.) und die sensiblen Nutzung wie Kindergarten und Kinderheim ist die Beziehung der Innenstadt nach Osten auffällig ausgeprägter wie im Westen. Dieser Umstand wird noch verschärft durch die Lage des Flusses und damit verbunden dem Fehlen einer ausgeprägten Sammelstraße im Osten, die den Ring vom Autoverkehr entlasten könnte.

Dauerparker/ Beeinträchtigung Ensemble Wall und Altstadt

Die Tendenz, den Wall vermehrt für Autoabstellplätze heranzuziehen, ist städtebaulich grundsätzlich problematisch. Die Duldung zahlreicher Stellplätze für Dauerparker, also ohne zeitliche Beschränkung, ist im Hinblick auf eine Bewirtschaftung und den unbedingt gewünschten mehrfachen Stellplatzwechsel unsinnig für die Innenstadt. Von insgesamt ca. 149 öffentlichen Parkplätzen ist für lediglich ca. 65 Plätze die Parkdauer zeitlich begrenzt.

Baumschäden

Durch die Parkierung zwischen den ortsbildprägenden Wallbäumen ergeben sich langfristig trotz Rasengittersteinen Verdichtungen, die zu massiven Baumschäden führen (werden).

Fehlendes Wasser im Stadtbild

Im historischen Schrobenhausen gab es Wasserläufe rund um die Altstadt (Urkataster); im Bereich des Pflegschlosses, heute Stadtmuseum, war ein ortbildprägender Bachlauf im Viertelkreis vorhanden, der wieder geöffnet werden soll. In der Karte sind diese aus historischer Zeit und aus der jüngeren Zeit abhanden gekommenen Wasserläufe als Mangel eingetragen. Auch Teilöffnungen wären hier besonders zu begrüßen. Für den Teilbereich Ost gibt es eine

Büro für Städtebau R. Reiser • München • Tel. 089/695590 • Fax. /6921541 • e-mail: stadtebau.reiser@t-online.de

detaillierte Planung des Büros Ecker, Schrobenhausen und eine entsprechende wasserrechtliche Genehmigung. Man kann sich nur eine sofortige Umsetzung wünschen.

Handlungsbedarf besteht besonders im östlichen Untersuchungsgebiet mit den ausgeprägten sensiblen Nutzungen östlich des Rings und der Naherholung im Osten!

Das Neuordnungskonzept muss (alternative) Lösungen erarbeiten zu

- Neuordnung des Bürgermeister-Stocker-Rings,
- Klärung der Verkehrsführung, z.B. Einbahnregelungen,
- Festlegung der unbedingt erforderlichen Parkplätze im Wallbereich,
- Entscheidung zur Bewirtschaftung der Parkplätze (d.h. Verdrängung der Dauerparker),
- Verbesserung der Knotenpunkte im Übergangsbereich zum Wall/ Altstadt,
- Verbesserung der Querungen, z.B. Einrichtung weiterer Brücken oder Verlegung,
- Erhöhung der Verkehrssicherheit gerade für Kinder und alte Menschen.

Büro für Städtebau R. Reiser • München • Tel. 089/695590 • Fax. /6921541 • e-mail: stadtebau.reiser@t-online.de

Typische Mängel im Wallbereich Schrobenhausen

Großflächige Versiegelung + „Parkchaos“

Der Bgm.-Stocker-Ring – zu knapp für alle Verkehre

Problematische Parkplätze zwischen Bäumen

Erneuerungsbedürftige Brücken

Die Wallstraße - gefährlich für Behinderte

Parkplätze – störend „über“ dem Wall(Kinder!)

Querung nicht barrierefrei

Fehlendes Wasser im Stadtbild

Büro für Städtebau R. Reiser • München • Tel. 089/695590 • Fax. /6921541 • e-mail: stadtebau.reiser@t-online.de

5.3 Ziele für die Planung

Im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen werden folgende Ziele zur Neuordnung des Bürgermeister-Stocker-Rings einschließlich Stadtwall aufgestellt:

Ziele für die Planung

- Keine Verdrängung von Autoverkehr vom Wall in die Innenstadt (d.h. weder gänzlicher Ausschluss von Autoverkehr noch Beschleunigungsmaßnahmen)
- Der Wallbereich soll wieder vermehrt seine Erholungsfunktion für die Innenstadt erfüllen.
- Erhöhung der Verkehrssicherheit gerade für Kinder und alte Menschen durch Neuordnung des Bgm.-Stocker-Rings (z.B. durch geänderte Verkehrsführung, z.B. Einbahnregelungen, Entfall der Dauerparkplätze)
- Verbesserung der Knotenpunkte im Übergangsbereich zum Wall/ Altstadt
- Verbesserung der Querungen, z.B. Einrichtung weiterer Brücken oder Verlegung
- Verminderung von unnötigem Kfz-Verkehr, insbesondere sinnloses „Kreisen“ um Altstadt und Bgm.-Stocker-Ring
- Entfall der Dauerparkplätze im Wallbereich insgesamt, d.h. stringente Renaturierung bzw. Sanierung der Baumstandorte, Entfernung der Befestigungen / Versiegelungen zwischen den Bäumen
- Festlegung der unbedingt erforderlichen Parkplätze im Wallbereich; Verlagerung der Dauerparker an andere Stellen
- Steigerung des Stellplatzwechsels durch zeitliche Beschränkung der Parkplätze (2 – 4 h)
- Steigerung der Aufenthaltsqualität durch Verbesserung der Naherholungsmöglichkeiten
- Aufwertung des Stadtbildes
- Verbesserung des Kleinklimas
- Verbesserung der Standortbedingungen für die ortsbildprägenden Bäume; Sanierung beeinträchtigter Gehölze im Stadtwallbereich

Büro für Städtebau R. Reiser • München • Tel. 089/695590 • Fax. /6921541 • e-mail: stadtebau.reiser@t-online.de

6.0 Verkehrskonzepte

6.1 Variante 1: „Einbahnkonzept“

Der Bgm-Stocker-Ring wird – mit Ausnahme der Staatsstraße, der Zufahrt zum Mühlrieder Weg und zum Busbahnhof – Einbahnstraße, wobei die Fahrtrichtung im Uhrzeigersinn läuft; Grund ist die hohe Verkehrsbelastung der Hörhzhausener Straße, wo sinnnvollerweise der Rechtsabbiegerverkehr zweckmäßig ist. Insgesamt wird aus Gründen der Verkehrssicherheit ein Gehweg auf Seiten der vorhandenen Bebauung mit ca. 1,75 m angeordnet bzw. ergänzt. Um Umwege für das Fahrrad auszuschließen, wird der Fahrradverkehr in der Gegenrichtung zugelassen; ggf. kann hier auch eine eigens markierte Radwegspur im Gegenverkehr ausgewiesen werden. Aus Gründen der Verkehrssicherheit, des Stadtbildes und aus grünordnerischen Gründen entfallen die Parkplätze im Stadtwall insgesamt. Im Bereich des Schupikgeländes werden ca. 17 Kurzzeitparkplätze neu ausgewiesen. Der Bgm.-Stocker-Ring wird insgesamt als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich festgelegt mit Tempo 10 oder 20 km/h, um Verdrängungen des fließenden Verkehrs auf die Altstadt und umgekehrt auszuschließen.

<u>Maßnahmen:</u>

- Einrichtung einer Einbahnregelung im Uhrzeigersinn (Altstadtring Ost, Altstadtring-West)
- Einrichtung verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit Tempo 10 bzw. 20 km/h
- Kennzeichnung eines durchgehenden Radweges im Gegenverkehr auf der Gehwegseite
- Schutz Stadtwall durch grünordnerische Maßnahmen (Laubhecke teilweise vorhanden)
- Betonung der Fußgängerübergänge durch gestalterische Maßnahmen / Einfärbungen
- Schutz der ortsbildprägenden Wallbepflanzung durch Entsiegelung
- Freilegung des Stadtbaches Ost; Entfall Verrohrung und Tieferlegung Bachbett um 0,8 m
- Einrichtung bzw. Neugestaltung des Spielplatzes Ost als „Wasserspielplatz“
- Ausbildung von Bastionen als „historische Zitate“ wie bei Arch. Schreiber/ Rahmenplan
- Freilegung Stadtbach wie bei Arch. Schreiber/ Rahmenplan / Konzept Büro Ecker
- Entsiegelung von Flächen
- Grundsätzlich Bewirtschaftung der verbleibenden Stellplätze mit zeitlicher Einschränkung (keine Dauerparker)

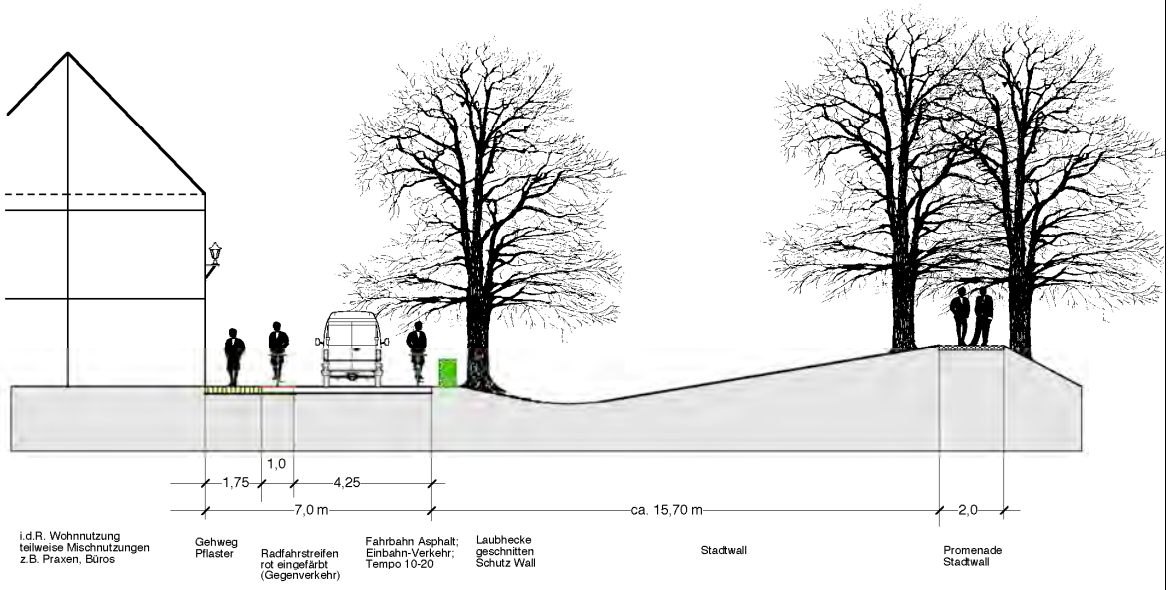
<u>Stellplatzbilanz:</u>

- Bestand Ost + West insgesamt: 149 Stück, davon Kurzzparkplätze: 65 Stück
- Planung: Kurzzparkplätze: 55 Stück
  Dauerparkplätze: ---

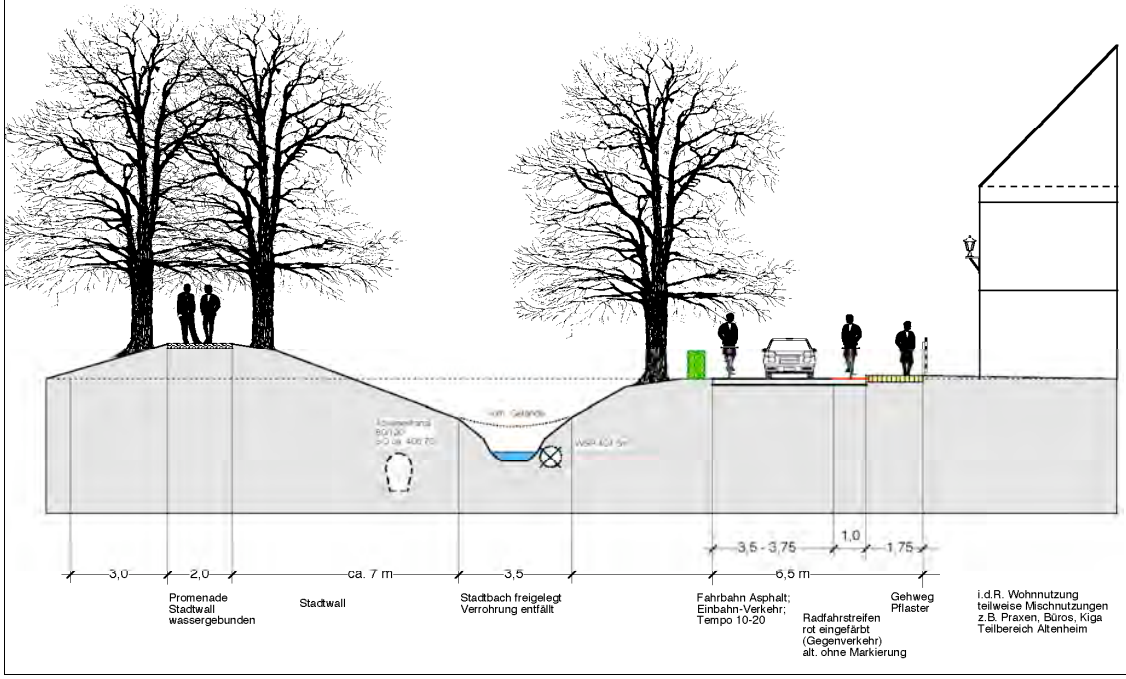
Büro für Städtebau R. Reiser • München • Tel. 089/695590 • Fax. /6921541 • e-mail: stadtebau.reiser@t-online.de

Querschnitte Wall West bzw. Ost

Schnitt A - A: Bürgermeister-Stocker-Ring / Stadtwall-West



Schnitt B - B: Bürgermeister-Stocker-Ring / Stadtwall-Ost



Büro für Städtebau R. Reiser • München • Tel. 089/695590 • Fax. /6921541 • e-mail: stadtebau.reiser@t-online.de

6.2 Variante 2: „Der Bgm.-Stocker-Ring als Fahrradring“

Der Bgm.-Stocker-Ring wird – mit Ausnahme der Staatsstraße, der Zufahrt zum Mühlrieder Weg und zum Busbahnhof – zur „Fahrradstraße“ im Gegenverkehr. Autoverkehr kann mit einer Geschwindigkeit von ca. 20 – 25 km/h stattfinden, wobei der Radverkehr Vorrang hat. Aus Gründen der Verkehrssicherheit wird ein Gehweg auf Seiten der vorhandenen Bebauung mit ca. 1,75 m angeordnet bzw. ergänzt. Aus Gründen der Verkehrssicherheit, des Stadtbildes und aus grünordnerischen Gründen entfallen die Parkplätze im Stadtwall insgesamt. Im Bereich des Schupikgeländes werden ca. 17 Kurzzeitparkplätze neu ausgewiesen.

Maßnahmen:

- Einrichtung einer „Fahrradstraße“ (Altstadtring Ost, Altstadtring West)
- Festlegung Tempo 20 – 25 km/h
- Schutz Stadtwall durch grünordnerische Maßnahmen (Laubhecke teilweise vorhanden)
- Betonung der Fußgängerübergänge durch gestalterische Maßnahmen / Einfärbungen
- Schutz der ortsbildprägenden Wallbepflanzung durch Entsiegelung
- Freilegung des Stadtbaches Ost; Entfall Verrohrung und Tieferlegung Bachbett um 0,8 m
- Einrichtung bzw. Neugestaltung des Spielplatzes Ost als „Wasserspielplatz“
- Ausbildung von Bastionen als „historische Zitate“ wie bei Arch. Schreiber/ Rahmenplan
- Freilegung Stadtbach wie bei Arch. Schreiber/ Rahmenplan / Konzept Büro Ecker
- Entsiegelung von Flächen
- Grundsätzlich Bewirtschaftung der verbleibenden Stellplätze mit zeitlicher Einschränkung (keine Dauerparker)

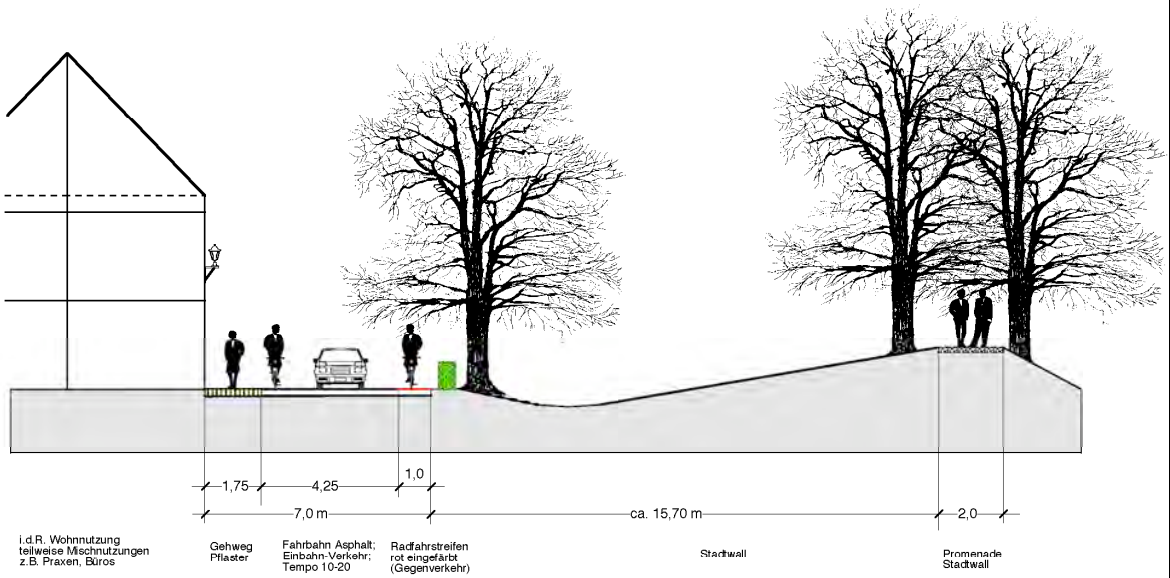
Stellplatzbilanz:

- Bestand Ost + West insgesamt.149 Stück, davon Kurzzparkplätze: 65 Stück
- Planung: Kurzzparkplätze: 55 Stück
  Dauerparkplätze: ---

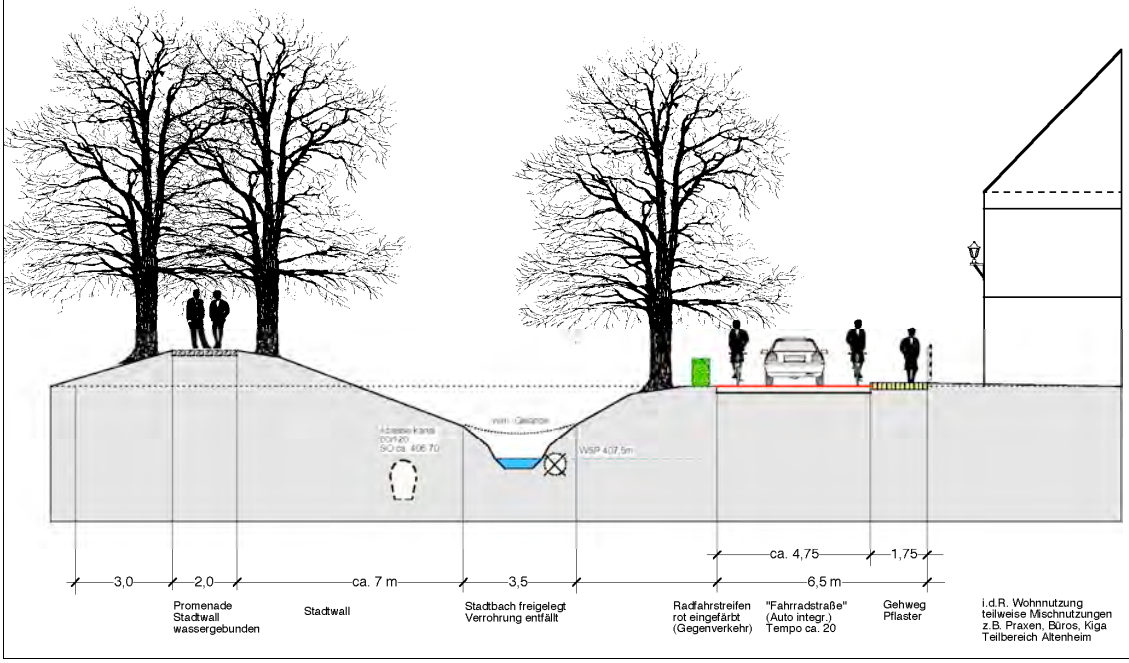
Büro für Städtebau R. Reiser • München • Tel. 089/695590 • Fax. /6921541 • e-mail: stadtebau.reiser@t-online.de

Querschnitte Wall West bzw. Ost

Schnitt A - A: Bürgermeister-Stocker-Ring / Stadtwall-West



Schnitt B - B: Bürgermeister-Stocker-Ring / Stadtwall-Ost



Büro für Städtebau R. Reiser • München • Tel. 089/695590 • Fax. /6921541 • e-mail: stadtebau.reiser@t-online.de

6.3 Variante 3: „Der Bgm.-Stocker-Ring als verkehrsberuhigter Bereich“ im Westabschnitt bzw. als Einbahnregelung im Ostabschnitt

Der Bgm.-Stocker-Ring wird – mit Ausnahme der Staatsstraße, der Zufahrt zum Mühlrieder Weg und zum Busbahnhof – Einbahnstraße, wobei die Fahrtrichtung entgegen dem Uhrzeigersinn läuft; Grund ist die hohe Verkehrsbelastung der Hörzhausener Straße, wo sinnnvollerweise der Rechtsabbiegerverkehr zweckmäßig ist. Aus Gründen der Verkehrssicherheit im Ostabschnitt wird ein durchgehender Gehweg auf Seiten der vorhandenen Bebauung mit ca. 1,75 m angeordnet bzw. ergänzt. Um Umwege für das Fahrrad auszuschließen, wird der Fahrradverkehr in der Gegenrichtung zugelassen; ggf. kann hier auch eine eigens markierte Radwegspur im Gegenverkehr ausgewiesen werden. Aus Gründen der Verkehrssicherheit, des Stadtbildes und aus grünordnerischen Gründen entfallen im Ostabschnitt die Parkplätze im Stadtwall insgesamt. Im Bereich des Schupikgeländes werden ca. 17 Kurzzeitparkplätze neu ausgewiesen. Im Westabschnitt wird aufgrund der geringen Verkehrsbelastung ein verkehrsberuhigter Bereich als Einbahn eingeführt einschließlich von Kurzparkplätzen. Hier ist dann Schrittgeschwindigkeit festgelegt. Verdrängung von Verkehr ist nicht zu befürchten.

Maßnahmen:

- Einrichtung einer Einbahnregelung (Altstadtring Ost)
- Einrichtung verkehrsberuhigter Bereich (Altstadtring Ost)
- Verlegung Parkierung weg vom historischen Stadtwall hin zur Bebauung
- Vorzone zur Bebauung durch Parkierung, Begrünung, Entsiegelung
- Kennzeichnung eines durchgehenden Radweges Ost im Gegenverkehr auf Wallseite
- Schutz Stadtwall durch bauliche Maßnahmen (Laubhecke wie teilweise vorhanden)
- Betonung der Fußgängerübergänge durch gestalterische Maßnahmen / Einfärbungen
- Schutz der ortsbildprägenden Wallbepflanzung durch Entsiegelung
- Freilegung des Stadtbaches Ost; Entfall Verrohrung und Tieferlegung Bachbett um 0,8 m
- Einrichtung bzw. Neugestaltung des Spielplatzes Ost als „Wasserspielplatz“
- Ausbildung von Bastionen als „historische Zitate“ wie bei Arch. Schreiber/ Rahmenplan
- Freilegung Stadtbach wie bei Arch. Schreiber/ Rahmenplan / Konzept Büro Ecker
- Entsiegelung von Flächen
- Grundsätzlich Bewirtschaftung der verbleibenden Stellplätze mit zeitlicher Einschränkung (keine Dauerparker)

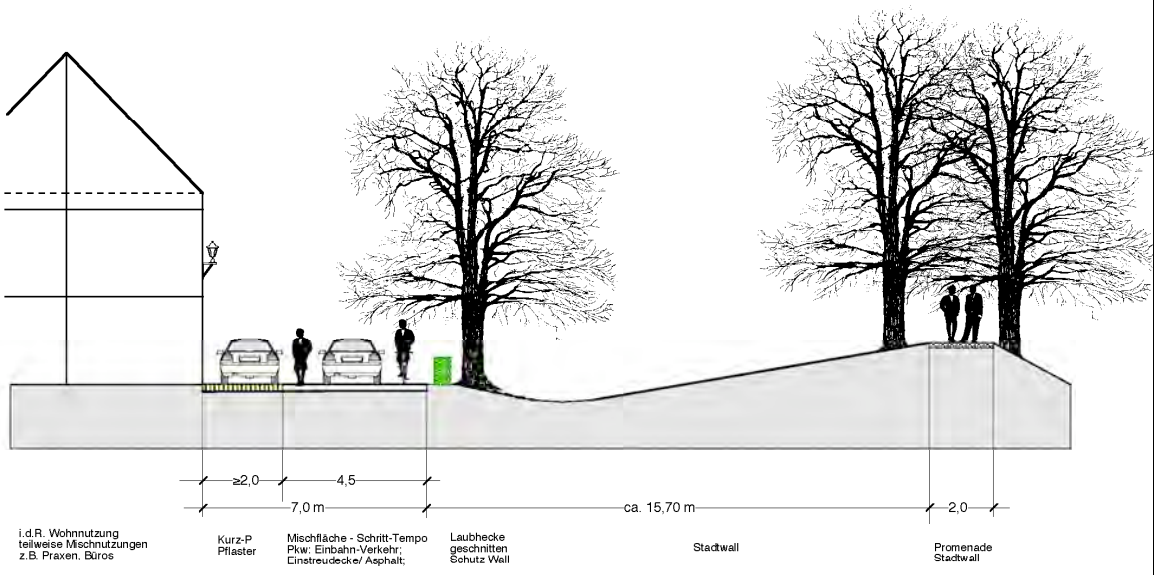
Stellplatzbilanz:

- Bestand Ost + West insgesamt: 149 Stück, davon Kurzzparkplätze: 65 Stück
- Planung: Kurzzparkplätze: 100 Stück
  Dauerparkplätze: ---

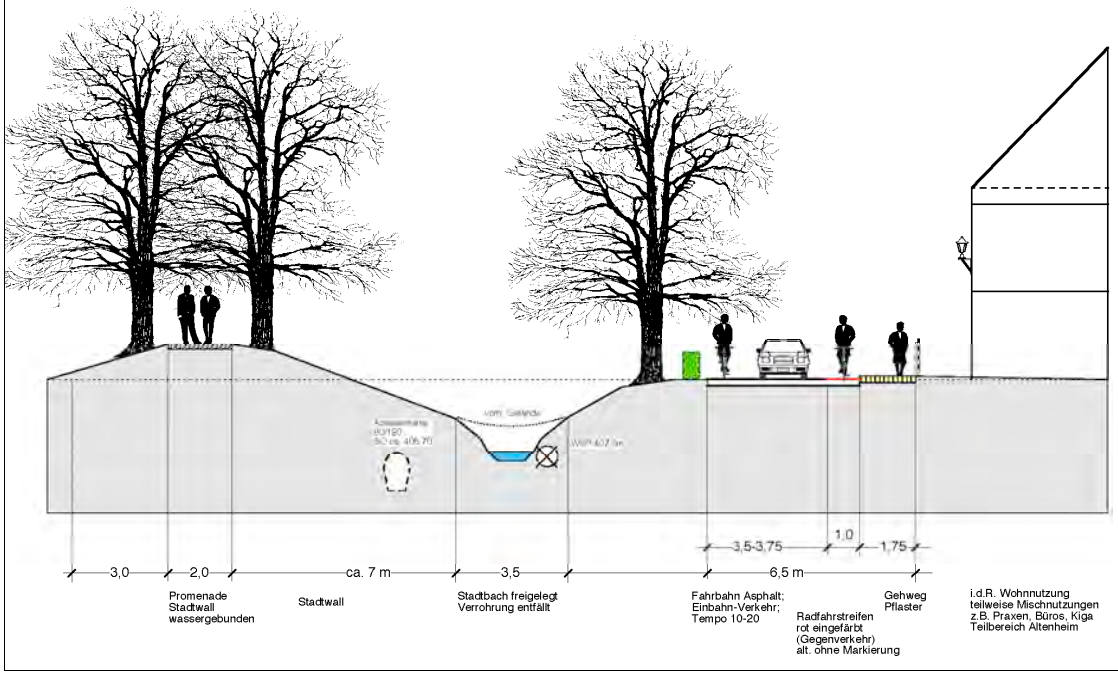
Büro für Städtebau R. Reiser • München • Tel. 089/695590 • Fax. /6921541 • e-mail: stadtebau.reiser@t-online.de

Querschnitte Wall West bzw. Ost

Schnitt A - A: Bürgermeister-Stocker-Ring / Stadtwall-West



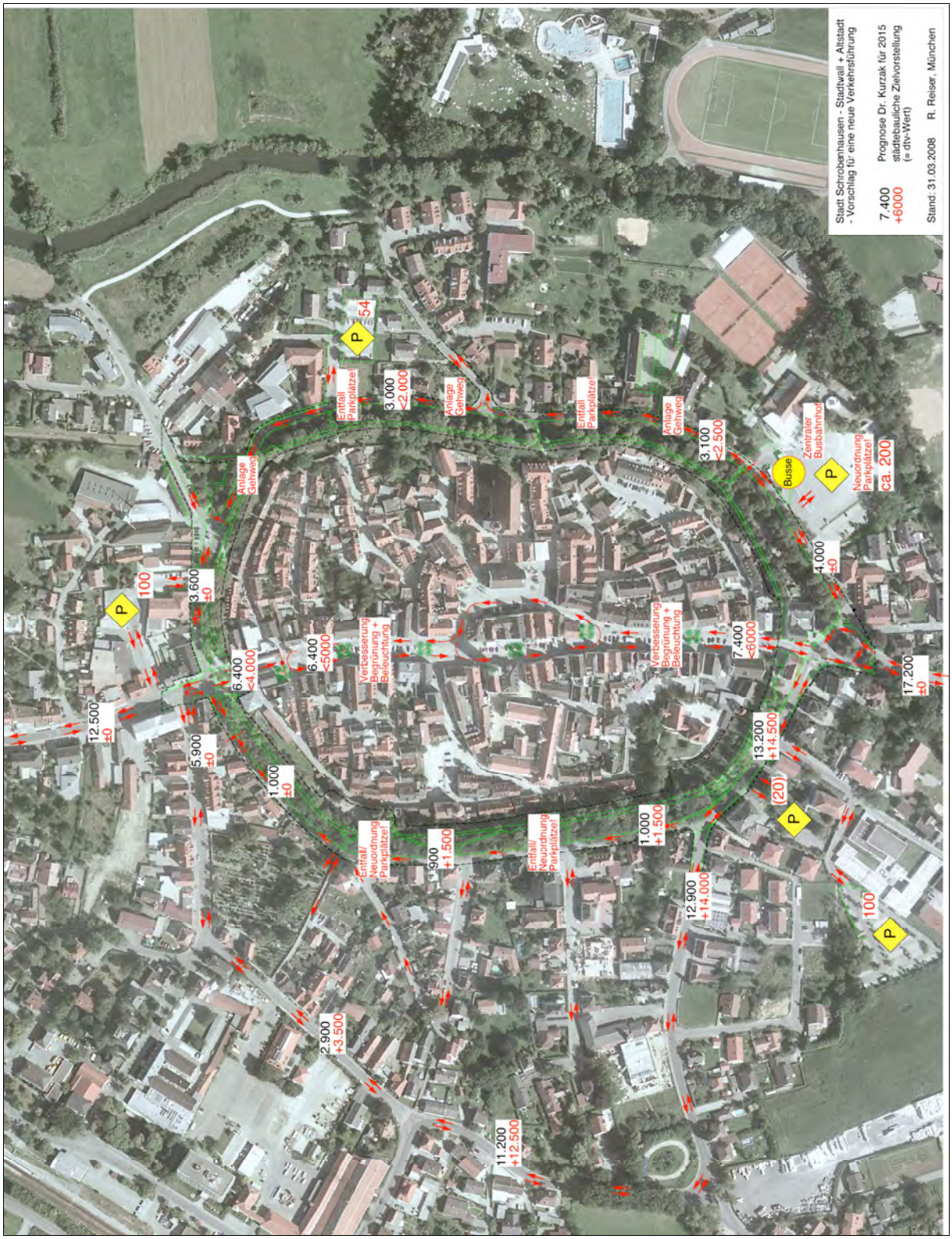
Schnitt B - B: Bürgermeister-Stocker-Ring / Stadtwall-Ost



Büro für Städtebau R. Reiser • München • Tel. 089/695590 • Fax. /6921541 • e-mail: stadtebau.reiser@t-online.de

7.0 Ergänzendes Verkehrskonzept von 2008

Im Zusammenhang mit dem turnusmäßig stattfindenden Altstadtgespräch wurde 2008 noch ein ergänzendes Verkehrskonzept vorlegt.



Büro für Städtebau R. Reiser • München • Tel. 089/695590 • Fax. /6921541 • e-mail: stadtebau.reiser@t-online.de