

Integriertes Stadtentwicklungskonzept 2013

Stadt Moosburg an der Isar

Städtebau und Freiraum
Verkehr
Demographie
Einzelhandel und Stadtmarketing

Plankreis Architekten und Stadtplaner
RatioPlan
Heinritz, Salm & Stegen

Gefördert mit Mitteln der Städtebauförderung aus dem Programm Aktive Stadt- und Ortsteilzentren

Impressum

Stadt Moosburg
Integriertes Stadtentwicklungskonzept
Mai 2013

Städtebau und Freiraum
Bäumler und Žagar
Architekten und Stadtplaner im
PLANKREIS
Bearbeitung Dipl.- Ing. Jochen Gronle
Linprunstraße 54
80335 München

Verkehr
RatioPlan
Dr. Clemens Pingel
Therese-Danner-Platz 15
80636 München

Projektsteuerung, Demographie, Einzelhandel und Stadtmarketing
Heinritz, Salm & Stegen
Partnerschaft für angewandte
Stadt- und Sozialforschung
Steinheilstraße 15a
80333 München

Stadt Moosburg an der Isar
Ansprechpartner:
Herr Reinhard Dick
Bauverwaltung
Stadtplatz 13
85368 Moosburg

Aufbruch Bayern

Vorwort der Bürgermeisterin



Anita Meinelt
1. Bürgermeisterin
Stadt Moosburg

Bereits Ende der 1980er Jahre hat die Stadt Moosburg mit Hilfe der Städtebauförderung erste Sanierungsmaßnahmen im öffentlichen Raum durchgeführt. Nach einer längeren Pause wurde die Dreirosenstadt im Jahr 2010 wieder in ein Städtebauförderungsprogramm aufgenommen. Das Programm „Leben findet Innenstadt" bietet uns die große Chance, Stadtentwicklung auf eine breite Basis öffentlicher und privater Beteiligung zu stellen. Die Wiederaufnahme in die Städtebauförderung kommt zum richtigen Zeitpunkt. Um die Potenziale der Moosburger Innenstadt in Wert zu setzen, sind große gemeinsame Anstrengungen im öffentlichen und privaten Bereich erforderlich. Im öffentlichen Bereich sind vor allem unser zentralster und größter Platz „Auf dem Plan" sowie der Bereich „Auf dem Gries" exemplarisch anzuführen.

Eine wichtige Weichenstellung in der Stadtentwicklung hat die Stadt Moosburg bereits vor der erneuten Aufnahme in die Städtebauförderung vorgenommen. Durch die Entscheidung für den Bau der Westumfahrung und die dadurch zu erwartende Verkehrsentlastung der Innenstadt, entstehen an vielen Standorten städtebauliche Gestaltungsspielräume, die bislang nicht vorhanden waren. Mit Hilfe der Städtebauförderung konnten diese Möglichkeiten nun in Form des integrierten Stadtentwicklungskonzeptes – kurz ISEK – planerisch vorbereitet werden.

Neben der Sanierung des öffentlichen Raums geht es in Moosburg vor allem auch um die Sanierung und teilweise Umnutzung zahlreicher Immobilien. Als ein erstes bauliches Projekt wurde der Umbau der ehemaligen Sparkasse in das „Haus der Bildung" auf den Weg gebracht. Hier geht die Stadt Moosburg mit gutem Beispiel voran und saniert eine Immobilie in zentraler Lage. Neben der Aufwertung der Bausubstanz und der damit einhergehenden Verbesserung des allgemeinen Erscheinungsbildes werden mit der künftigen Nutzung durch die Volkshochschule mehr Menschen zu einem Besuch der Innenstadt bewogen, getreu dem Motto „Leben findet Innenstadt".

Auf dem ISEK und dem bisherigen Entwicklungsprozess aufbauend sollen nun weitere Maßnahmen mit Hilfe der Städtebauförderung in Angriff genommen werden. Vor allem auch private Akteure sollen motiviert werden, sich in diesen Aufwertungsprozess einzubringen. Mit der Auflage eines öffentlich-privaten Projektfonds und dem Aufbau der diesen Fonds verwaltenden öffentlich-privaten Lenkungsgruppe sind erste Schritte in diese Richtung gelungen. Privatwirtschaft und öffentliche Hand entwickeln und finanzieren hier Impulsprojekte und führen einen konstruktiven Dialog über wichtige Themen der Stadtentwicklung. Dem Engagement der Lenkungsgruppenmitglieder gilt an dieser Stelle mein besonderer Dank.

Das vorliegende ISEK wurde unter Beteiligung der Öffentlichkeit und Einbindung der Politik von Mai 2011 bis Juli 2012 erstellt. Die darin beschriebenen Maßnahmen zielen vor allem auf eine gestalterische Aufwertung der Innenstadt und eine Stärkung der funktionalen Vielfalt von Arbeiten, Wohnen, Einkaufen und sozialem Leben ab. „Leben findet Innenstadt" findet inzwischen sowohl in der Bevölkerung als auch im Stadtrat große Akzeptanz. Ich wünsche mir, dass dies auch zukünftig so sein wird und wir weiter gemeinsam an einer positiven Entwicklung unserer Stadt arbeiten.

Grundlagen 10

Das Bund-Länder-Städtebauförderungsprogramm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ 10
1 Allgemeine Zielsetzungen 10
2 Spezifische Zielsetzungen des Förderprogramms in Moosburg 11

Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept (ISEK) für Moosburg - Projektstruktur und Vorgehensweise 12
1 Integration der Fachplanungen im ISEK 12
2 Projektsteuerung und Organigramm 13
3 Prozessphasen 14
4 Zur Einordnung eines ISEK in die Systematik der Stadtentwicklungsplanung 17

Vorhandene Planungen, Gutachten und Konzepte 19

Sanierungsgebiet Altstadt - eine Bilanz (1977-2004) 25

Bestandsaufnahme + Analyse 30

Kurzportrait der Stadt Moosburg 30

Demographie 32
1 Bevölkerungsentwicklung und -stand im räumlichen Vergleich 32
2 Altersstruktur 35
3 Nicht-Deutsche Bevölkerung 36
4 Blick in die Zukunft 36

Städtebau und Freiraum 40
1 Historische Entwicklung 40
2 Siedlungsstruktur und Gestalt 40
3 Grün- und Freiräume 46
4 Nutzungen und Funktionen 49
5 Zusammenfassung der Stärken und Schwächen 53

Verkehr 57
1 Bestandsaufnahme: Stadtstruktur, Verkehrswegenetz und Stellplatzangebot 58
2 Situationsbewertung: Erreichbarkeit des Stadtzentrums und Aufenthaltsqualität 69

Einzelhandel und Stadtmarketing 80
1 Einzelhandelsstruktur der Stadt Moosburg 80
2 Nahversorgungssituation 83
3 Betriebsqualitäten 85

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

Ziele + konzeptioneller Handlungsrahmen 87

Die fünf Stadtentwicklungsziele für Moosburg 87

Städtebauliches Entwicklungskonzept 88
1 Entwicklungsgrundsätze 88
2 Räumliche Teilbereiche 96

Verkehrskonzept 106
1 Leitlinien für die Entwicklung eines integrierten Verkehrs- und Parkraumkonzeptes 106
2 Empfehlungen zur Stärkung des Fuß- und Radverkehrs 111
3 Entwurf eines optimierten Liniennetzkonzeptes für den Stadtbus 117
4 Vorschläge zur verkehrlichen Beruhigung des Stadtzentrums 130

Zentren- und Sortimentskonzept zur Steuerung der Einzelhandelsentwicklung in der Stadt Moosburg 147

Integriertes Handlungs- und Maßnahmenkonzept 159

Integriertes Handlungs- und Maßnahmenkonzept 159

Ausblick und Jahresplan 2013 171

Anlagen 174

- Exkurs zur städtebaurechtlichen Fundierung von Zentren- und Sortimentskonzept 176
- Sanierungssatzung der Stadt Moosburg in ihrer derzeit gültigen Fassung vom 27. Juli 1994 179
- Landesentwicklungsprogramm Bayer, Ausschnitt aus der Strukturkarte 180
- Regionalplan Region München, Zusammenfassender Ausschnitt der Zielkarten 2 und 3 181
- Ergänzende Hinweise und Handlungsempfehlungen zum verkehrlichen Fachbeitrag 182
- Dokumentation des Workshops mit der Moosburg Marketing eG am 23. September 2011 188
- Einwände und Stellungnahmen aus der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange 196
- Bürgerinformation und -beteiligung am 07. und 09. März 2013 208
- Ausgewählte Presseberichte zum ISEK 212

Abbildungsverzeichnis

01	Projektstruktur	15
02	Blueprint der öffentlichen Abstimmungstermine und Projektmeilensteine	16
03	Verbindlichkeit und Genauigkeit von Plänen	18
04	Ausschnitt Flächennutzungsplan 2006	20
05	Übersicht Bebauungspläne in der Kernstadt	21
06	Neue Trasse der Westumfahrung	22
07	Planentwurf Bahnhof-Neubau	23
08	Deckblatt Einzelhandelskonzept der iq-Projektgesellschaft aus dem Jahr 2009	24
09	Abgrenzungen Sanierungsgebiet und Untersuchungsgebiet	26
10	Sanierung der Altstadt Maßnahmenplan 1992	27
11	Bevölkerungsentwicklung 1990 - 2009	32
12	Bevölkerungsbewegungen 1998 - 2009	33
13	Durschnittsalter der gemeldeten Personen pro Haus im Sanierungsgebiet	34
14	Bevölkerungsstruktur der Stadt Moosburg	35
15	Bevölkerungsstruktur im Sanierungsgebiet der Stadt Moosburg	36
16	Entwicklung der Altersgruppen in Prozent zum Bezugsjahr 1995	38
17	Barrieren in der Altstadt (Gebäudezugang)	39
18	Urpositionsblatt der Stadt von 1874	41
19	Stadtkarte von 1812	41
20	Großräumige Nutzungszonierung	42
21	Siedlungsstruktur und Denkmalschutz	43
22	Geschosszahlen	44
23	Gebäudezustand	45
24	Großräumige Grün- und Freiraumvernetzung	46
25	Grün- und Freiräume	47
26	Pictogramm Funktionen	49
27	Erdgeschossnutzung	50
28	Obergeschossnutzung (aggregiert)	51
29	Zusammenfassende Darstellung der Stärken und Qualitäten	55
30	Zusammenfassende Darstellung der Schwächen und Mängel	56
31	Altersstruktur der Stadtbewohner nach Mobilitätsgruppen	58
32	Pkw-Verfügbarkeit in Moosburg	58
33	Stadtstruktur/Stadtteile in Moosburg	60
34	Struktur des städtischen Straßennetzes	61
35	Bauliche und verkehrstechnische Merkmale der Straßen im Stadtzentrum	62
36	„Amtliche“ Belastungsdaten (DTV 2005)	63
37	Knotenpunktbelastungen 2009	64
38	Stellplatzangebot im erweiterten Stadtzentrum	66
39	Grundlinien des Rad- und Fußwegenetzes Moosburgs (Bestandsplan 2011)	67
40	Linienführung und Haltestellen des Stadtbusses Moosburg	69
41	Bewertungsmethodik	70
42	Erreichbarkeit der Stadtmitte mit dem Stadtbus für die Bewohner der Kernstadt	74
43	Erreichbarkeit der Stadtmitte mit dem Stadtbus für die Bewohner der Ortsteile	74
44	Erreichbarkeit der Stadtmitte für die Bewohner der Kernstadt (alle Verkehrsmittel)	75
45	Erreichbarkeit der Stadtmitte für die Bewohner der Ortsteile (alle Verkehrsmittel)	75
46	Lärmbelastung/Aufenthaltsqualität im Stadtzentrum	79

47	Verkaufsflächenausstattung im Vergleich	80
48	Fußläufiges Einzugsgebiet der Nahversorgungsstandorte	84
49	Strategische Komponenten der Standortaufwertung der Innenstadt	86
50	Die fünf Stadtentwicklungsziele für Moosburg	87
51	Ausschnitt Gestaltkarte	89
52	Skizze öffentlicher Raum	90
53	„Äussere“ (weiß) und „innere“ (orange) Stadteingänge	91
54	Grün- und Freiraumstrukturen	93
55	Skizze Verkehr	94
56	Ausschnitte aus Gestaltkarte	96
57	Auf dem Plan	97
58	Entwicklungsskizzen	100
59	Ideenskizze erster städtebaulicher Ansätze	103
60	Vorschlag zur Erweiterung des Untersuchungsgebiets	105
61	Mobilität in Deutschland (2009) und in Bayern (2007)	107
62	Leitlinien, verfügbare Instrumente und Maßnahmenbeispiele	110
63	Mögliche Grundlinien des (Fuß- und) Radwegenetzes - Gesamtstadt	113
64	Mögliche Grundlinien des (Fuß- und) Radwegenetzes - Kernstadt	114
65	Stadtbus Moosburg - aktuelles Linien- und Fahrtenangebot (Liniennetzplan 2011)	120
66	Konzeptplan 1: Erweitertes Linien- und Fahrtenangebot	124
67	Konzeptplan 2: Optimiertes Linien- und Fahrtenangebot	128
68	Belastungspläne zu den Untersuchungsschritten 2 und 3	135
69	Belastungspläne zu den Untersuchungsschritten 4 und 5	136
70	Grundkonzept A Westumfahrung und Tempo 20 im Stadtzentrum (KURZAK 2009)	137
71	Angestrebte Struktur des Hauptstraßennetzes	139
72	Konzeptvariante B1	140
73	Konzeptvariante B2	141
74	Konzeptvariante B3	142
75	Konzeptvariante B4	143
76	Konzeptvariante C1	144
77	Konzeptvariante C2	145
78	Vorschläge zur Abgrenzung des zentralen Versorgungsbereiches Innenstadt (iq)	149
79	Abgrenzung des zentralen Versorgungsbereiches Innenstadt (ISEK)	150
80	Maßnahmenübersicht und Gestaltungskarte	157

Tabellenverzeichnis

01	Flächenpotentiale in der Kernstadt	19
02	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort	31
03	Veränderung der Bev.- zusammensetzung 2000 - 2028 und Zusammensetzung im Sanierungsgebiet 2011	33
04	Anteile Deutscher und nicht Deutscher Bevölkerung in den Altersklassen im Sanierungsgebiet und in der Gesamtstadt ohne Sanierungsgebiet 04/2011	37
05	Strukturdaten und Kenngrößen der Stadt Moosburg	57
06	Stadtstruktur/Stadtteile in Moosburg	59
07	Stellplatzangebot (im erweiterten Stadtzentrum)	65
08	Berechnung und Bewertung der Erreichbarkeit der Stadtmitte	71
09	Stadtbus-Fahrplan 2011 (original)	72
10	Verkaufsflächen nach Standortlagen und Sortimenten	82
11	Stadtbus Moosburg - aktuelles Linien- und Fahrtenangebot (Fahrplan 2011)	121
12	Erweitertes Linien- und Fahrtenangebot - Fahrplan-Entwürfe für die Linie 1	125
13	Erweitertes Linien- und Fahrtenangebot - Fahrplan-Entwürfe für die Linie 2	125
14	Optimiertes Linien- und Fahrtenangebot (Fahrplan-Entwurf)	127
15	Kenngrößen und Merkmale der Konzeptvarianten im Vergleich	129
16	Untersuchungs- und Entwurfsschritte mit Untersuchungsergebnissen im Überblick	138
17	Moosburger Sortimentsliste	153



Impression von der ersten Klausurtagung mit dem Stadtrat



Impression von der zweiten Klausurtagung mit dem Stadtrat

Das Bund-Länder-Städtebauförderungsprogramm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“

1 Allgemeine Zielsetzungen

Das Programm Aktive Stadt- und Ortsteilzentren zielt auf den Erhalt und die Weiterentwicklung zentraler innerörtlicher Versorgungsbereiche als Standorte für Wirtschaft, Kultur, Wohnen, Arbeiten und Leben ab. Ziel ist es, von Funktionsverlusten betroffene zentrale Versorgungsbereiche im Rahmen einer städtebaulichen Gesamtmaßnahme nachhaltig zu stärken (StMI 2008). Wesentliche Merkmale des Aufwertungsprozesses sind der Aufbau einer öffentlich-privaten Kooperation und das Einfordern privatwirtschaftlichen Engagements. Die Projektlaufzeit für die Quartiersaufwertung im Rahmen der städtebaulichen Gesamtmaßnahme beträgt vier Jahre. Nach drei Jahren erfolgt eine Evaluation des Aufwertungsprozesses und der bisherigen Umsetzungsergebnisse. Nach einer erfolgreichen Evaluation besteht bei Bedarf die Möglichkeit einer Verlängerung der Projektlaufzeit um bis zu vier Jahre.

In die Gestaltung und die Durchführung des Förderprogramms „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ fließen Erkenntnisse aus dem bayerischen Modellvorhaben „Leben findet Innenstadt“ (2005-2008) ein. Deshalb firmiert das Bund-Länder Programm in Bayern auch unter dem Namen „Leben findet Innenstadt“ und nutzt das seinerzeit entwickelte Corporate Design des Modellvorhabens.

Die unten angeführten Thesen als Resultat des Modellvorhabens verdeutlichen, dass eine auf die örtlichen Gegebenheiten angepasste Gestaltung des Aufwertungsprozesses für das Gelingen der Projekte und eine effiziente Einbindung privater Akteure von entscheidender Bedeutung sind:

- Unterschiedliche Rahmenbedingungen und Herausforderungen erfordern in den Projektgebieten individuelle Erneuerungsstrategien und Schwerpunkte bei den Handlungsfeldern. Nur eine überschaubare Größe der Projektgebiete ermöglicht eine effiziente öffentlich-private Zusammenarbeit.

- Kommune und Projektmanagement sollen die Projektsteuerung gemeinsam wahrnehmen. Die Festlegung verbindlicher Zielsetzungen und Zuständigkeiten innerhalb des Projektes ist eine der ersten und wichtigsten Aufgaben gemeinsamer Projektsteuerung.

- Selbsttragende Organisationsstrukturen der privaten Akteure bedürfen einer qualifizierten Vorbereitung und des Aufbaus über einen mittelfristigen Zeitraum. In einem zeitlich begrenzten Rahmen ist ein Projektmanagement ein hilfreicher Schrittmacher.

- Öffentlich-private Standortkooperationen erfordern gemeinsam getragene Entwicklungsziele und integrierte städtebauliche Konzepte.

- Um verlässliche Rahmenbedingungen für private Investitionen sicherzustellen, muss die Quartiersaufwertung in die städtebauliche Gesamtentwicklung eingebunden sein.

- Eine finanzielle Beteiligung privater Akteure im Rahmen eines Projektfonds ist notwendig und unterstützt private Eigeninitiative und Eigenverantwortung.

Ziel der eingesetzten Fördermittel ist es, das Investitionsklima in der Innenstadt insgesamt und insbesondere die Rahmenbedingung für private Investitionen zu verbessern. Um das private Engagement bei der Quartiersaufwertung zu stärken, sollen kooperative Verfahren eingesetzt werden, die Immobilieneigentümer, die örtliche Wirtschaft und die Bürger in eigenverantwortlichem und koordinier-

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

tem Handeln unterstützen. Die öffentlichen Finanzhilfen können dabei für Investitionen zur Profilierung und Standortaufwertung eingesetzt werden, insbesondere für:

- die Aufwertung des öffentlichen Raums
- die Instandsetzung und Modernisierung von das Stadtbild prägenden Gebäuden (einschl. der energetischen Erneuerung)
- Bau- und Ordnungsmaßnahmen für die Wiedernutzung von Grundstücken mit leer stehenden, fehl- oder untergenutzten Gebäuden und von Brachflächen einschließlich einer städtebaulich vertretbaren Zwischennutzung

Leistungen beauftragter Fachbüros zur Vorbereitung von Investitionen, wie integrierte Stadtentwicklungskonzepte, städtebauliche Innenstadtkonzepte, Fachkonzepte sowie städtebauliche Koordinations- und Managementleistungen (StMI 2008).

Das Programm Aktive Stadt- und Ortsteilzentren gehört zu der neuen Generation von Förderprogrammen, deren Anspruch es ist, klassisches Ressortdenken zu überwinden und integrierte Handlungsansätze zu entwickeln.

2 Spezifische Zielsetzungen des Förderprogramms in Moosburg

Die Innenstadt von Moosburg ist weitgehend als Sanierungsgebiet ausgewiesen. Erste Sanierungsmaßnahmen im öffentlichen Raum wurden mit Hilfe der Städtebauförderung Ende der 1990er Jahre durchgeführt. Inzwischen ist ein Investitions- und Sanierungsstau vor allem im Bereich privater Immobilien zu erkennen. Aber auch die öffentlichen Räume bedürfen einer Aufwertung der funktionalen und gestalterischen Qualitäten. Fließender und ruhender Verkehr prägen das Stadtbild und mindern die Aufenthaltsqualität in der Innenstadt. In den kommenden Jahren sollen gezielt öffentliche und private Sanierungsmaßnahmen initiiert und begleitet werden. Der Umbau der ehemaligen Sparkasse in das Haus der Bildung ist ein erstes Pilotprojekt der öffentlichen Hand. Der Bahnhof und sein Umfeld sollen aufgewertet und besser an die Altstadt angebunden werden.

Mit der im Oktober 2009 gegründeten Moosburg Marketing eG steht eine vorhandene Organisationsstruktur zur Verfügung, in der öffentliche und private Interessen gebündelt werden können. Der Aufbau einer öffentlich-privaten Partnerschaft im Rahmen des Städtebauförderungsprogramms soll deshalb auf dieser vorhandenen Organisationsstruktur aufbauen und diese ggf. unterstützen und stärken. Gemeinsam mit der Moosburg Marketing eG sollen Aufwertungsmaßnahmen an der Schnittstelle zwischen öffentlicher Hand und privaten Akteuren umgesetzt werden.

Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept (ISEK) für Moosburg - Projektstruktur und Vorgehensweise

1 Integration der Fachplanungen im ISEK

Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept (ISEK) mit seinem abgestimmten Ziel- und Maßnahmenkatalog ist die Grundlage der Aufwertungsbemühungen. Es wurde für Moosburg im Zeitraum vom Mai 2011 bis Juli 2012 erstellt und mit Mitteln der Stadt Moosburg und der Städtebauförderung finanziert.

Das ISEK für die Stadt Moosburg bündelt und integriert die Erkenntnisse und Zielaussagen aus den folgenden Fachplanungen:

Städtebau und Freiraum
Die städtebaulichen Untersuchungen wurden vom Architektur- und Stadtplanungsbüro PLANKREIS durchgeführt. Dabei wurden die Themen Siedlungsstruktur, Gestalt, Grün- und Freiraum in ihrem Bestand erhoben und analysiert. Der Fachbeitrag Verkehr wurde aus städtebaulicher Sicht begleitet und Inhaltlich ergänzt, ebenso wie die Bestandsanalysen der Nutzungen und Funktionen in der Innenstadt.
Die Bestandserhebung erfolgte durch eigene Begehungen vor Ort sowie mehrere Gespräche mit der Stadtverwaltung und weiteren interessierten und engagierten Akteuren. Im Rahmen zweier Klausurtagungen konnten die gewonnenen planerischen Erkenntnisse ergänzt und Entwicklungsvorstellungen zielführend diskutiert werden.

Verkehr
Der verkehrliche Fachbeitrag wurde vom Münchner Büro RatioPlan erarbeitet; er umfasst die baulich-verkehrstechnische Bestandsaufnahme, eine fachliche Bewertung der aktuellen Situation im Stadtzentrum sowie Konzeptentwürfe für den Fuß- und Radverkehr, für den Stadtbus und zur verkehrlichen Beruhigung des Stadtzentrums. Situationsbewertung und Konzeptentwurf orientieren sich an folgenden Zielkriterien:

- Erreichbarkeit des Stadtzentrums für die verschiedenen Verkehrsteilnehmer sowie
- Aufenthaltsqualität im Stadtzentrum für die Bewohner, Besucher und Kunden.

Voraussetzung für eine solche Situationsbewertung war
- die Sichtung und Auswertung vorliegender Untersuchungen und Gutachten im Hinblick auf verkehrlich relevante Bestandsdaten (Arbeitsschritt 1) sowie
- die Bestandsaufnahme zur Erfassung von Grundlinien und Merkmalen des örtlichen Verkehrswegenetzes einschließlich des Stellplatzangebotes im Untersuchungsgebiet (Arbeitsschritt 2).

Eigene Verkehrserhebungen, nicht zuletzt auch Parkraumerhebungen, waren zunächst nicht vorgesehen.

Bevölkerungsentwicklung
Die Analyse der Bevölkerungsentwicklung wurde vom Büro Heinritz, Salm & Stegen auf der Basis sekundärstatistischer Auswertungen sowie eines Rohdatensatzes der Einwohnermeldedatei der Stadt Moosburg durchgeführt.

Einzelhandel und Stadtmarketing
Im Jahr 2009 wurde für die Stadt Moosburg von der iq-Projektgesellschaft ein Einzelhandelskonzept erstellt, das auf umfangreichen Primärerhebungen aufbaut (Kartierungen und Befragungen). Für das Integrierte Stadtentwicklungskonzept wurden deshalb keine erneuten Bestandserhebungen im Einzelhandel durchgeführt. Die Aussagen des Einzelhandelskonzeptes aus dem Jahr 2009 wurden vom Büro Heinritz, Salm & Stegen vielmehr auf ihre Aktualität hin überprüft und in den integrierten Planungsprozess zum ISEK eingebracht. Die Ergebnisse des Einzelhandelskonzeptes werden im ISEK zur Beschreibung der Einzelhandelsstruktur in komprimierter Form wiedergegeben und in die konzeptionellen Darstellungen des

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

ISEK integriert. Im Bereich Stadtmarketing erfolgte eine Einarbeitung in die Strukturen und Projekte der Moosburg Marketing eG. Gemeinsam mit den Entscheidungsträgern der Moosburg Marketing eG wurden Überlegungen zur künftigen Ausrichtung der Genossenschaft, den möglichen Schnittstellen zum Stadtentwicklungsprozess und zum Aufbau eines Projektmanagements und Projektfonds angestellt.

2 Projektsteuerung und Organigramm

Der Erarbeitungsprozess eines Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes ist genauso wichtig, wie das eigentliche Konzept als „Produkt". Die Herausforderung besteht darin, die zahlreichen Akteure, die an der Stadtentwicklung beteiligt sind, in den Arbeitsprozess einzubinden. Dazu gehören sowohl der Aufbau einer ressortübergreifenden Arbeitsstruktur innerhalb der Verwaltung als auch eine intensive Zusammenarbeit zwischen den einzelnen Fachplanungen, der Politik, der Wirtschaft sowie der Öffentlichkeit.

Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept als Produkt ist ein konzeptioneller Handlungsrahmen, mit dem zukünftige Entwicklungen in den verschiedenen Funktionsbereichen der Stadtentwicklung abgewogen und räumlich gesteuert werden können. Das ISEK als Gesamtkonzept ermöglicht es, Entwicklungsvorhaben gegeneinander abzuwägen und die für die Gesamtstadt tragfähigste Lösung zu finden. Dadurch, dass die wesentlichen Fachdisziplinen, die Entscheidungs- und Verantwortungsträger sowie die Öffentlichkeit in die Entwicklung des ISEK eingebunden sind, ist es möglich, die Entwicklung der Gesamtstadt auf einem hohen Übereinstimmungsgrad zu betreiben. Isolierte Einzelbetrachtungen und ein damit in Zusammenhang stehendes „Durchwursteln" (in der englischen Literatur häufig als „muddling-through" bezeichnet) können mit Hilfe des ISEK-Prozesses und des ISEK-Produktes zu Gunsten einer abgewogenen Gesamtentwicklung vermieden werden.
Zunächst muss eine klare Projekt- und Organisationsstruktur erarbeitet werden. Im weiteren Prozessverlauf stellen dann die Koordination der Fachplanungen und die Beteiligung der relevanten Akteure ein umfangreiches Handlungsfeld der Projektsteuerung dar. Aufgabe der Projektsteuerung ist es, alle Aktivitäten in diesem Prozess zu planen, zu organisieren und zu koordinieren.

Die öffentlich-private Lenkungsgruppe
Die öffentlich-private Lenkungsgruppe (Zusammensetzung siehe Organigramm) verwaltet vornehmlich den öffentlich-privaten Projektfonds und qualifiziert die hieraus zu finanzierenden Projekte. Sie koordiniert die Tätigkeiten der Projektmanagerin und begleitet den Stadtentwicklungsprozess. Sie steht dem Stadtrat ggf. mit Stellungnahmen begleitend zur Verfügung.

Bürgerbeteiligung und -information
Eine breite Öffentlichkeitsarbeit mit eigenem Internetauftritt (www.isek-moosburg.de), zahlreichen Berichterstattungen in den einschlägigen lokalen und regionalen Medien sowie ein Schaukasten an der Fassade der ersten investiven Maßnahme (Haus der Bildung) des Projektes „Leben findet Innenstadt" hat die Bürger kontinuierlich über die Fortschritte des Stadtentwicklungskonzeptes und des Stadtentwicklungsprozesses informiert. Ferner hat das Planerteam auf der jährlichen Bürgerversammlung über den Projektstand informiert und in zahlreichen Gesprächen die Fachöffentlichkeit beteiligt. Eine weitere Bürgerinformation wird nach Vorlage des Entwicklungskonzeptes zur Darstellung seiner Inhalte stattfinden. Eine tiefergehende Bürgerbeteiligung ist bei der Vorbereitung und Umsetzung konkreter Maßnahmen geplant.

3 Prozessphasen

Der Stadtentwicklungsprozess in Moosburg gliedert sich in vier Phasen. Zunächst ging es für die Fachplaner darum, sich im Zuge der **Bestandserhebungen** in die Inhalte und Strukturen Moosburgs einzuarbeiten. Neben der klassischen Feldarbeit lag ein Schwerpunkt auch darin, die für die Stadtentwicklung wichtigen Menschen, ihre Interessen und Institutionen kennen zu lernen. Dazu zählen neben der Politik und der Verwaltung auch zielgruppenspezifische und zielgruppenunspezifische Interessenvertretungen, Immobilieneigentümer und einzelne Akteure der Wirtschaft sowie der Industrie.

In der **Analysephase** wurden einerseits die Ergebnisse der Bestandserhebungen fachplanerisch interpretiert und einer ersten Bewertung unterzogen. Andererseits wurde parallel hierzu eine Organisationsstruktur (öffentlich-private Lenkungsgruppe, Beteiligungsprozess und Projektmanagement) aufgebaut, mit deren Hilfe nach Ferstigstellung der konzeptionellen Grundlage (ISEK) die darin formulierten Maßnahmen tragfähig umgesetzt werden können.

An die Analysephase schließt sich die Phase der **Konzepterstellung** an, in der die Ergebnisse der Bestandserhebungen zusammengefasst und so bewertet werden, dass sich hieraus Entwicklungsziele für die Stadt ableiten lassen. Fachspezifische Handlungsgrundlagen wie ein städtebauliches Konzept, ein Verkehrskonzept und ein Zentren- und Sortimentskonzept wurden in dieser Phase ausgearbeitet und im ISEK zusammengeführt. Zum Erreichen der Stadtentwicklungsziele und zur Beseitigung der in der Analyse abgeleiteten Defizite werden einzelne Maßnahmen formuliert und in übergeordneten Handlungsfeldern zusammengefasst. Das ISEK bündelt so die Aussagen der fachplanerischen Teilkonzepte und Erkenntnisse und fertigt mit ihren Inhalten transparente Rahmenbedingungen als Entscheidungs- und Handlungsgrundlage für Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Bürger.

In der vierten Phase werden die im ISEK formulierten Maßnahmen **umgesetzt** und die dafür erforderliche und bereits während der zweiten und dritten Phase aufgebaute Organisationsstruktur verstetigt. Bereits während der dritten Phase wurde mit der Umsetzung erster Maßnahmen begonnen, damit einerseits die aufgebauten Strukturen „getestet" und weiterentwickelt werden können und andererseits erste Ergebnisse sichtbar werden.
Zur Umsetzung erster Impulsprojekte wurde mit der Moosburg Marketing eG ein Dienstleistungsvertrag geschlossen. Die Moosburg Marketing eG übernimmt in den Programmjahren 2012 und 2013 das **Projektmanagement**. Das Projektmanagement wird von der Stadt Moosburg mit Unterstützung der Städtebauförderung finanziert.
Ein öffentlich-privater **Projektfonds** in Höhe von 50.000 Euro jährlich wurde für die Jahre 2012 und 2013 bereits von den Förderbehörden bewilligt und bereits aufgelegt. Mit Stand Juni 2012 wurden bereits 11.500 Euro an privaten Mitteln in den Fonds einbezahlt.
Die öffentlich-private Lenkungsgruppe koordiniert die Umsetzung der Maßnahmen, die aus dem Projektfonds finanziert werden.

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

Regierung von Oberbayern
Sachgebiet Städtebauförderung

Stadtrat

Stadtverwaltung
Bauamt, Hauptamt

öffentlich – private Lenkungsgruppe

1. Bürgermeisterin
2 Mitarbeiter der Verwaltung (nur ein Stimmrecht)
4 Stadträte
2 Mitglieder der Moosburg Marketing eG
2 Personen aus der Industrie
2 Personen von Banken und Sparkassen
1 Projektmanagerin (ohne Stimmrecht)

begleitet die Erstellung des ISEK und den Aufbau von Organisationsstruktur und Projektfonds

Aufgaben:
Verwaltung des Projektfonds
Qualifizierung der Projekte des Projektfonds
Controlling des Projektmanagements
Begleitung des Gesamtprozesses

Entscheidung
Abstimmung

Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK)

Erarbeitung durch Fachbüros aus den Bereichen Städtebau, Verkehr sowie Wirtschafts- und Sozialgeographie

Integriertes Handlungs- und Maßnahmenkonzept

Stadtverwaltung und Politik

Umsetzung von Maßnahmen im Aufgabenbereich der öffentlichen Hand

Zentrenkonzept, Bauleitplanung, Verkehrsführung
kommunale Baumaßnahmen etc.

ISEK gibt Handlungsrahmen vor

öffentlich-privater Beteiligungsprozess

Begleitung und Controlling

Projektmanagerin
Moosburg Marketing eG als Dienstleister mit rund 600 Stunden pro Jahr

Qualifizierung und Beratung von Gewerbetreibenden
Verbreiterung der Mitgliederbasis bzw. der privaten Beteiligung am ISEK-Prozess
Flächenmanagement/Belebung von Leerständen
Ortseingänge und Beschilderung
Marktgeschehen
ausgewählte Events und Veranstaltungen

öffentlich-privater Projektfonds
2012: 50 TSDE
2013: 50 TSDE

Bürgerinformation und –beteiligung
Moosburger Zeitung
Internetauftritt
Informationsveranstaltung
Bürgerbeteiligung
Schaukasten

Impulsgebung fachliche Begleitung und

Externe Begleitung

Projektsteuerung
(Heinritz, Salm & Stegen)

- Koordination Fachplanungen ISEK
- Aufbau Organisationsstrukturen
- Moderation Beteiligungsprozess
- laufende fachliche Beratung

Städtebauliche Beratung
(Plankreis Architekten)

- Städtebau und Grünordnung

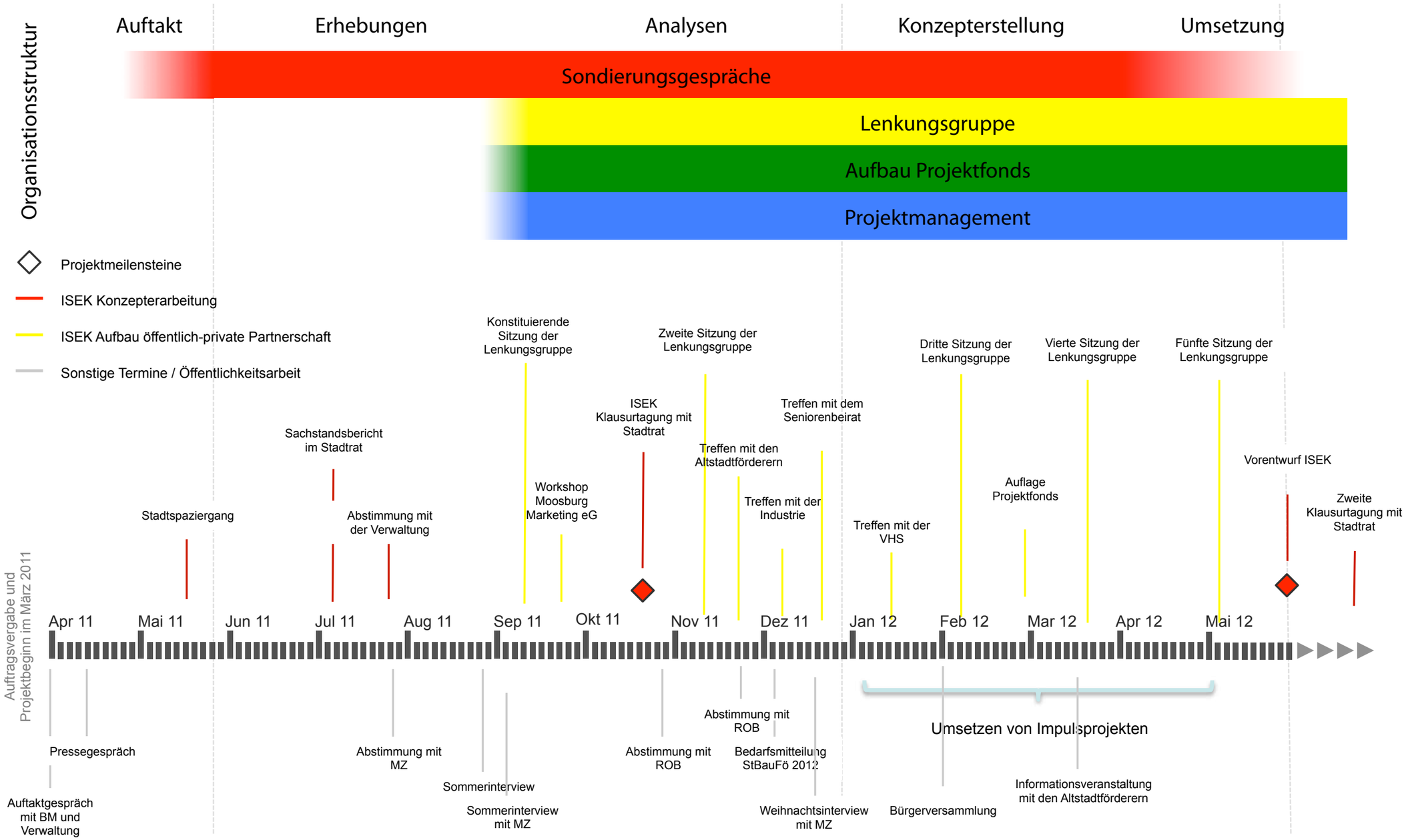
Verkehrliche Beratung
(RatioPlan)

- Netz- und Bestandsanalyse Fließender und ruhender Verkehr, ÖPNV

01 Abbildung
Projektstruktur

Darstellung: Heinritz, Salm & Stegen 2012

02 Abbildung
Blueprint der öffentlichen Abstimmungstermine und Projektmeilensteine



Darstellung: Heinritz, Salm & Stegen 2012

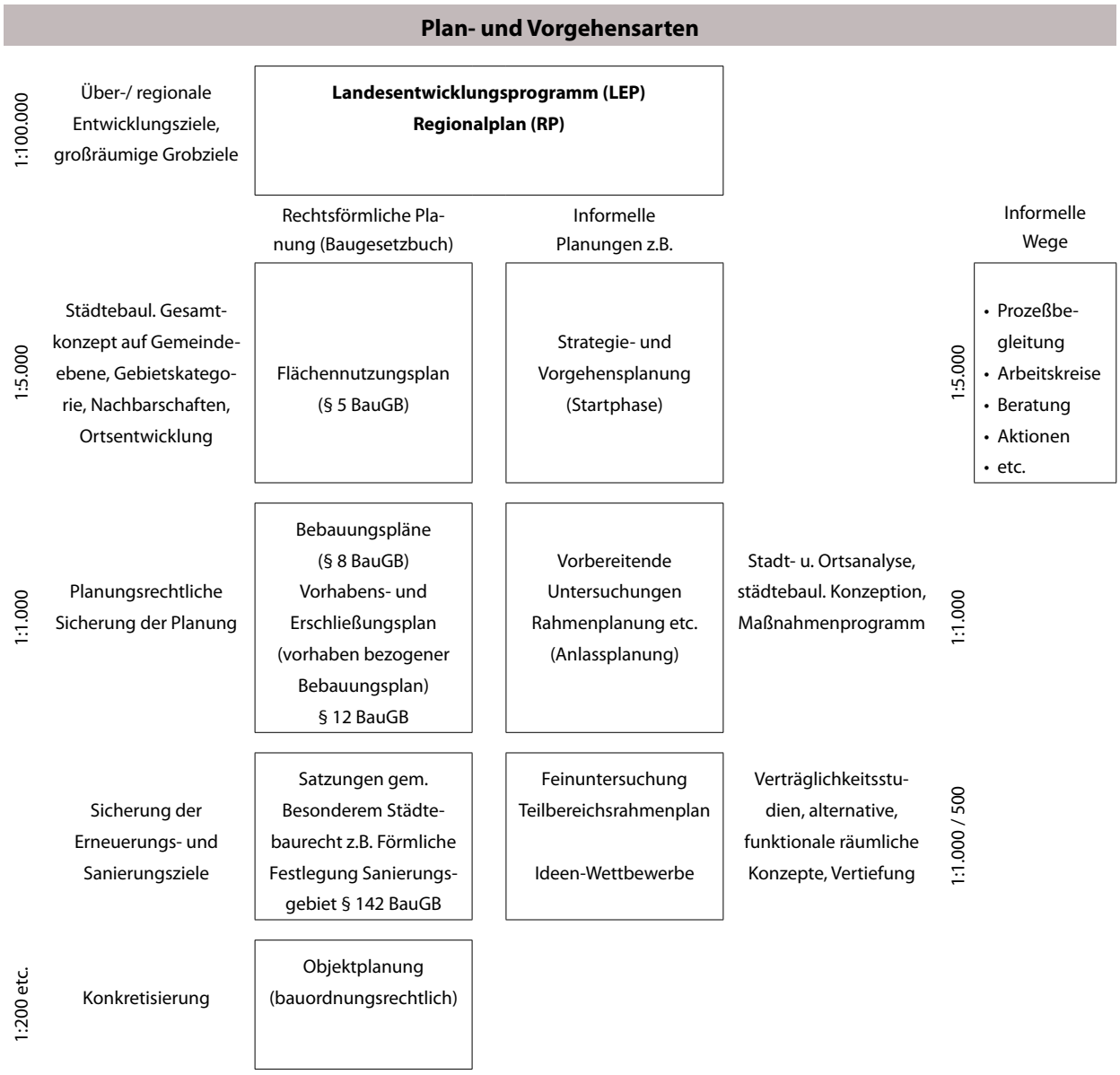
4 Zur Einordnung eines ISEK in die Systematik der Stadtentwicklungsplanung

Die Stadtentwicklungsplanung baut in der Bundesrepublik Deutschland auf ein zweistufiges Planungssystem auf. Auf der einen Seite gibt es übergeordnete und die Gesamtzusammenhänge berücksichtigende sowie auf einen längeren Planungszeitraum ausgerichtete Pläne/Konzepte, die einen strategischen und konzeptionellen Hintergrund einnehmen und damit der Abwägung von Entscheidungen im Gesamtzusammenhang dienlich sind (sowohl für Politik als auch für Verwaltung und Förderbehörden). Auf der anderen Seite gibt es maßnahmenbezogene Pläne, die einen ausführbaren Konkretisierungsgrad aufweisen müssen (durchführungsbezogener Plan). Letztere werden als formelle oder verbindliche Planungsinstrumente bezeichnet, während erstere zu den informellen Planungsinstrumenten gezählt werden. Eine Zwischenstufe stellen Rahmenpläne dar. Sie werden für größere Teilbereiche eines Gemeindegebietes ausgearbeitet und haben u.a. das Ziel, Bebauungspläne oder auch Einzelmaßnahmen in einem größeren Planungszusammenhang zu verankern.

Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept (ISEK) berücksichtigt auf gesamtstädtischer Ebene bauliche, ökologische, ökonomische, soziale und räumliche Gegebenheiten in ihren statischen und dynamischen Aspekten mit dem Ziel, einen Überblick über die Situation und die in ihr wirkenden Zusammenhänge und Veränderungen zu gewinnen.

Ein integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK) ist ein abgestimmter informeller und umsetzungsorientiert angelegter Handlungsrahmen für die Zukunftsentwicklung einer Kommune. Es enthält, Ziele, Handlungsfelder sowie einzelne Projekte und dient der lokalen Politik bei der Entscheidungsfindung zur Umsetzung von Einzelmaßnahmen sowie der lokalen und überregionalen Verwaltung bei deren Ausführung, bzw. Vorbereitung und Genehmigung. Weil es einen Gesamtüberblick über die Entwicklungsperspektiven der Stadt verschafft, ist es Voraussetzung für eine fundierte und abgewogene Stadtentwicklung sowie die Zuteilung von Fördermitteln. Gesamtstädtische Entwicklungskonzepte sowie auch Rahmenpläne sind vom Korsett der gesetzlichen Bestimmungen befreit. Durch einen Beschluss des kommunalen Parlamentes können die Ziele jedoch recht gut abgesichert werden und müssen so bei der Umsetzung konkreter Einzelmaßnahmen im Zuge der Bauleitplanung berücksichtigt werden. Wenn die Kommune bei der Aufstellung eines Bebauungsplans von einer sonstigen städtebaulichen Planung (bspw. ISEK und Rahmenpläne) abweicht, muss sie die Gründe dafür darlegen.

Ähnlich der Flächennutzungsplanung ist das ISEK ein vorbereitendes Planungsinstrument, welches auch die Aussagen des FNP zu berücksichtigen hat. Verbindliche Planungsschritte folgen aus den Zielen, Handlungsfeldern und Maßnahmen des ISEK. Im Sinne der Förderbehörden müssen die verbindlichen Planungsschritte aus den Zielen und Handlungsfeldern des ISEK ableitbar sein. Zu ihnen gehören die verbindliche Bauleitplanung sowie die Entwurfs-, Genehmigungs- und Ausführungsplanung. Der Entwurfsplanung kann je nach Aufgabenstellung ein konkurrierendes Verfahren (Planungswettbewerb) vorangestellt werden. So können vor der Vergabe eines konkreten Auftrages verschiedene Meinungen und Auffassungen zur Aufgabenstellung eingeholt werden. Dieses kann ein Gebäude, den Freiraum oder sogar ein zusammenhängendes Ensemble auf unterschiedlichen Konkretisierungsebenen (Rahmenplanung bis Objektplanung) betreffen.



03 Abbildung
Verbindlichkeit und Genauigkeit von Plänen

Darstellung: Plankreis 2012

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

Vorhandene Planungen, Gutachten und Konzepte

Flächenpotentiale in der Kernstadt

Der aktuelle Flächennutzungsplan der Stadt Moosburg (Stand Mai 2006) weist langfristig ausreichende Flächenpotentiale aus, um eine nachhaltige Siedlungsentwicklung gewähren zu können. Grundsätzlich sollte dabei einer Innenentwicklung einer Entwicklung im Außenbereich der Vorrang eingeräumt werden.
So steht auf Seite 29 ff. im Erläuterungsbericht zum Flächennutzungsplan vom 10.05.2006:
„Die Kennzeichnung des Mittelzentrums Moosburg als bevorzugt zu entwickelnder zentraler Ort veranlasst den Stadtrat unabhängig vom kurzfristigen Bevölkerungswachstum, die Ausweisung von größeren Wohnbauflächen.
[...] Diese großzügige Ausweisung soll die Grundstückspreise günstig beeinflussen. Größere Wohnbauflächen ermöglichen eine stufenweise Entwicklung, damit die Stadt in der Lage bleiben kann, die erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen zeitlich und finanziell entsprechend vorzuhalten.

[...] 2002 leben in Moosburg 17.051 Einwohner auf rund 260 ha Netto- Wohn- und Mischbauflächen. Das bedeutet 65 EW / ha Nettowohndichte und 152 m^2 durchschnittliche Nettobaufläche je Einwohner - was auf eine relativ lockere Bebauung hinweist und darauf, dass eine weitere Verdichtung in den vorhandenen Bauflächen möglich ist.

2002 bewohnen 17.051 Einwohner 6.908 Wohnungen, das ergibt eine durchschnittliche Belegungsdichte von 2,47 Einwohnern je Wohnung und entspricht in etwa dem Durchschnitt im Landkreis Freising mit 2,6 Einwohnern je Wohnung.

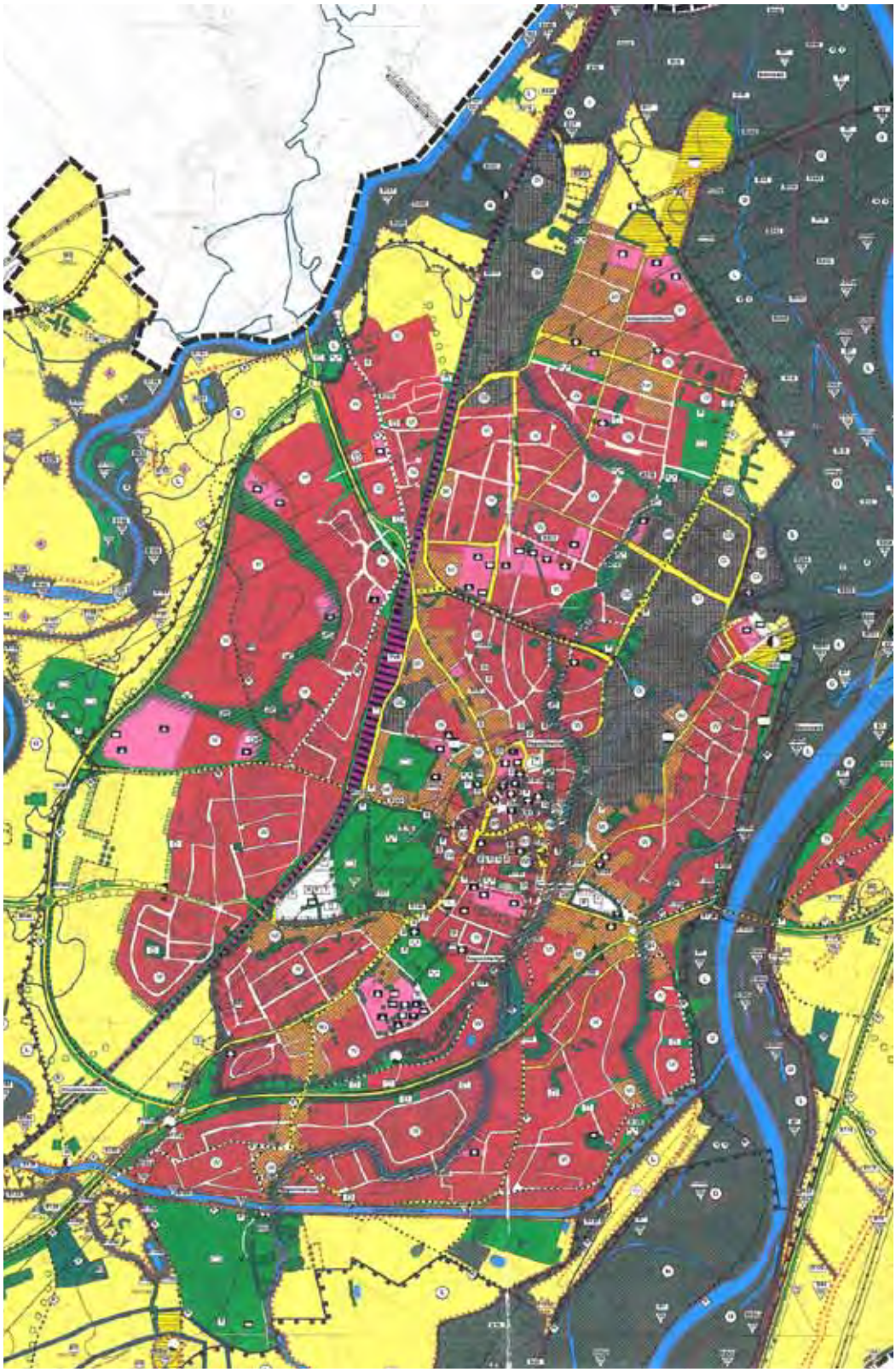
Die Belegungsdichten der Wohnungen werden weiter sinken, Einpersonenhaushalte werden zunehmen, die Ansprüche an die Wohnungsgrößen werden steigen und damit der Bedarf an Wohnflächen je Einwohner.
[...] So wurden in den Jahren 1990 - 2002 je Jahr rd. 40 Wohngebäude mit insgesamt rd. 90 Wohnungen fertig gestellt, ohne dass größere zusammenhängende Wohnbauflächen überbaut wurden. Im wesentlichen fanden Verdichtungen im Innenbereich statt, durch z.T. intensiv genutzte Einzelvorhaben, wie u.a. die Bebauungen auf dem Setzbräugelände, am Viehmarktplatz, an Landshuter-, Leinberger- und Egerlandstraße.
Weitere Verdichtungen in den Innenbereichen und weitere Schließungen von Baulücken sind möglich, sodass der Bedarf an Bruttowohnbauland aufgrund des angenommenen Wohnflächenmehrbedarfes rein rechnerisch gedeckt ist. Durch die erfolgten Änderungen im Flächennutzungsplan und die Aufstellung von verschiedenen Bebauungsplänen sind in Moosburg gegenwärtig annähernd 60,0 ha Wohn- und gemischte Bauflächen unbebaut vorhanden.“

	bestehende Flächenpotentiale nach FNP/BP	Potential aus Neuausweisungen im FNP 2006	*Summe*
Wohngebiet	~ 60,0 ha	~15,5 ha	~75,5 ha
Mischgebiet	~ 2,0 ha	~ 1,5 ha	~ 3,5 ha
Gewerbegeb.	~ 28,0 ha	--	~ 28,0 ha

01 Tabelle
Flächenpotentiale in der Kernstadt

Quelle:
Flächennutzungsplan Stadt Moosburg 2006

04 Abbildung
Ausschnitt Flächennutzungsplan 2006



Quelle:
Stadt Moosburg 2006

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

Bebauungspläne

im Sanierungsgebiet:

- BP Nr. 14, Zehentstadel,
  rechtskräftig 25.11.1985,
  1. Änderung 13.04.1990

- BP Nr. 33, Am Stadtgraben
  rechtskräftig 21.06.1984
  1. Änderung 20.06.1992

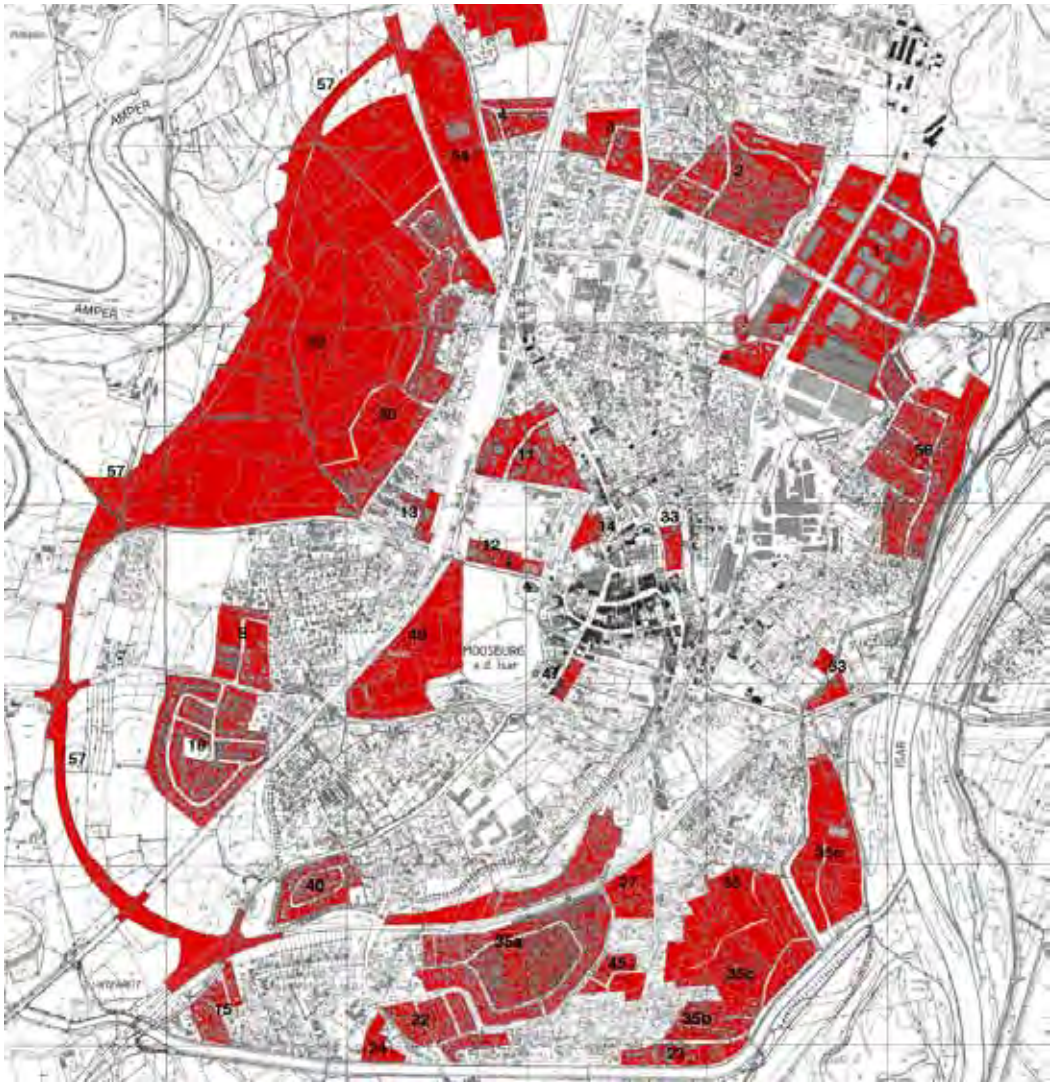
an das Sanierungsgebiet angrenzend:

- BP Nr. 11, Fronänger,
  rechtskräftig 02.10.1971

- BP Nr. 12, An der Bahnhofstraße,
  rechtskräftig 02.02.1973

- BP Nr. 47, An der Kolpingstraße,
  rechtskräftig 17.10.1987

- BP Nr. 49, Am Stadion,
  rechtskräftig 10.08.1990



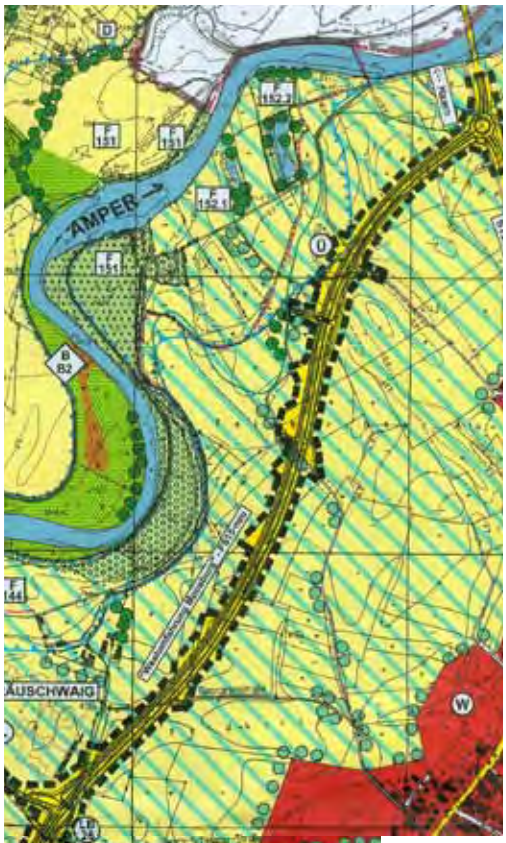
05 Abbildung
Übersicht
Bebauungspläne in
der Kernstadt

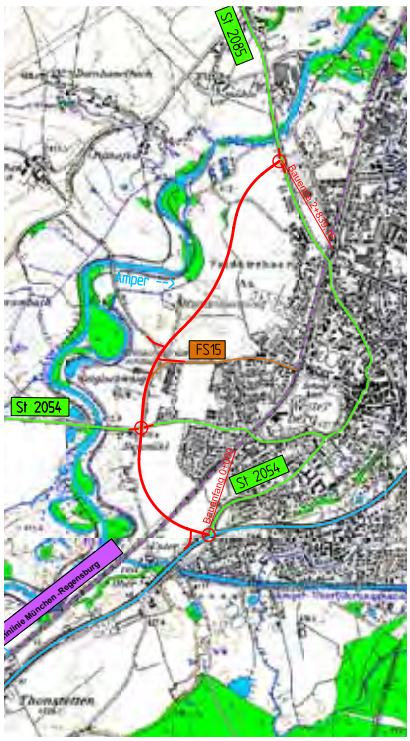
Quelle:
Stadt Moosburg 2011

06 Abbildung
Neue Trasse der Westumfahrung

Westumfahrung

Nachdem im Frühjahr 2010 die Normenkontrollklage gegen den Bau der Westtangente abgewiesen wurde, konnte zügig mit dem Bau begonnen werden. Die Fertigstellung ist für Herbst 2012 geplant. Durch die Westtangente soll der Durchgangsverkehr von der St 2085 Nord zur B 11 Richtung Freising aus der Innenstadt herausverlagert werden, ebenso der Großteil des Durchgangsverkehrs in Richtung Landshut sowie der Durchgangsverkehr von der St 2054 von Westen kommend. Die Entlastungen umfassen nahezu das gesamte Stadtgebiet und liegen bei rd. 30 % in der Thalbacher Straße, bei rd. 40 % in der südlichen Münchener Straße und bei knapp 50 % in der Westerbergstraße. Zusätzliche verkehrsberuhigende Maßnahmen in der Innenstadt (Geschwindigkeitsreduzierung, „verkehrsberuhigende Geschäftsbereiche“, etc.) werden zu einer weiteren Entlastung führen. (siehe Verkehrsuntersuchung Moosburg 2009, Harald Kurzak)





Quelle:
Stadt Moosburg 2011

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

Bahnhofsneubau

Werktags halten 85 Regionalzüge nach München und in Richtung Landshut, Regensburg, Nürnberg und Passau. Mehr als 4.400 Reisende und Besucher frequentieren den Bahnhof täglich. Vor dem Bahnhofsgebäude befinden sich Bushaltestellen für drei Landkreislinien und eine Stadtbuslinie. (Quelle: DB Netz)

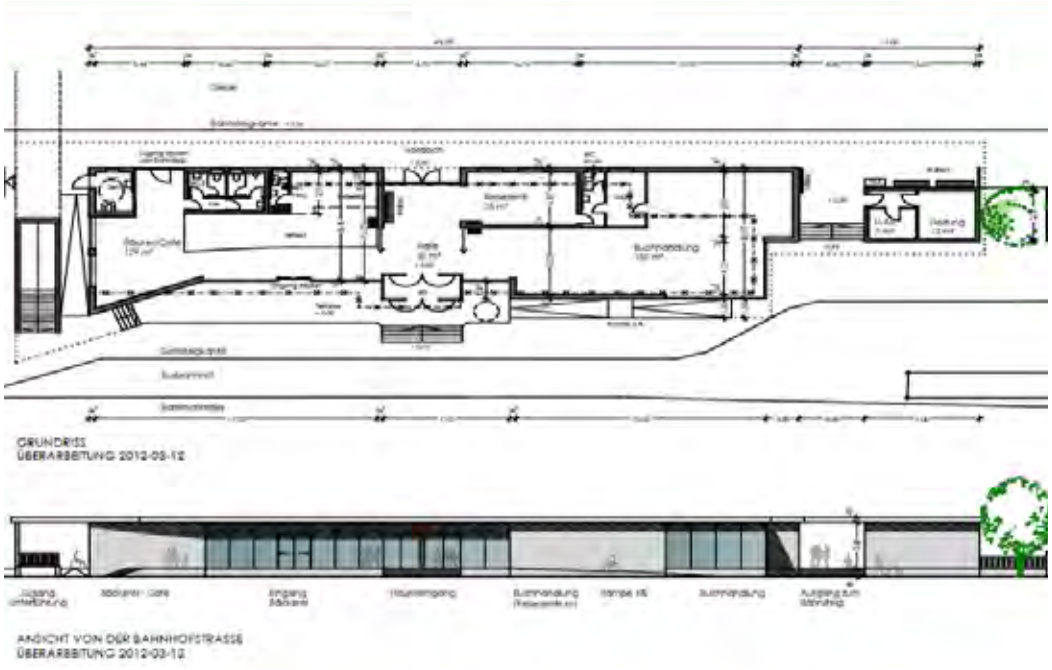
Die DB AG beabsichtigt, Stand Mai 2012, das Bahnhofsgebäude in Moosburg abzureißen und durch einen Neubau zu ersetzen. Dabei soll der Bahnhof funktional und gestalterisch als„Stadteingang“ barrierefrei ausgebaut und aufgewertet werden. In dem Gebäude sollen neben der DB Reisezentrale, eine Buchhandlung sowie ein Backshop/Café und öffentliche Toilettenanlagen untergebracht werden.

Aus heutiger Sicht erscheint es wichtig, dass neben den baulichen Bestrebungen der DB AG auch das Bahnhofsumfeld eine Aufwertung erfährt und eine hohe architektonische Qualität im Neubau angestrebt wird. Neben gestalterischen Maßnahmen im öffentlichen Raum ist hier v.a. die baustrukturelle Entwicklung/Sanierung der Gebäude/Flächen gegenüber des Bahnhofs zu nennen.

Um ggf. für einen städtebaulichen Mehraufwand Fördermittel im Rahmen der Städtebauförderung akquirieren zu können, bedarf es den Aufbau einer sog. Förderkulisse. Ein erster Schritt wäre hier die Festlegung eines Untersuchungsgebiets mit dem Ziel der Ausweisung eines neuen Sanierungsgebiets.

Fördefähige Maßnahmen könnten dann ggf. sein:

- Gestaltung öffentlicher Räume, d.h. Bahnhofvorplatz inkl. städtebauliche Vernetzung
- evtl. städtebaulicher Mehrazfwand am Bahnhofsgebäude



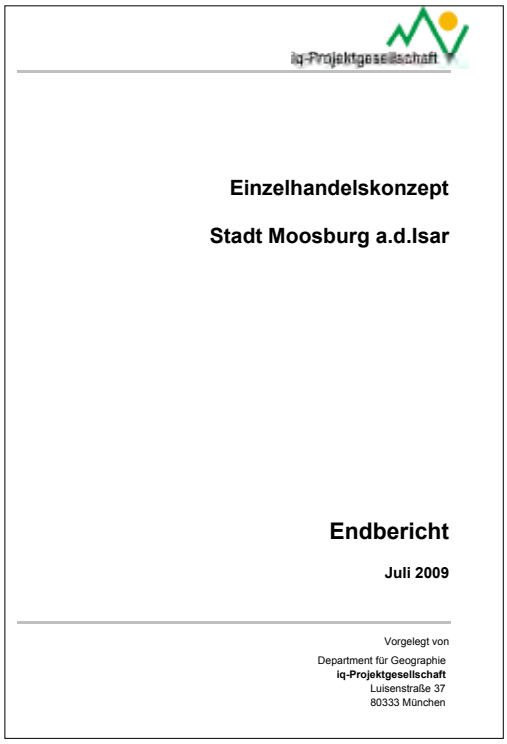
07 Abbildung
Planentwurf
Bahnhof-Neubau

Quelle: DB Netz 2012

Einzelhandelsentwicklungskonzept

Wie bereits in der Einführung dargelegt, wurden die Aussagen des Einzelhandelsentwicklungskonzeptes der iq-Projektgesellschaft aus dem Jahre 2009 auf ihre Aktualität hin überprüft und ggf. angepasst.

Die Konzeptansätze der iq-Projektgesellschaft werden in ein Zentren- und Sortimentskonzept zur Steuerung der Einzelhandelsentwicklung überführt. Das ISEK baut dabei auf den Vorschlägen der iq-Projektgesellschaft zur Abgrenzung eines zentralen Versorgungsbereiches (definierter Begriff im Städtebaurecht) und für eine ortsbezogene Liste zentrenrelevanter Sortimente auf.


iq-Projektgesellschaft

Einzelhandelskonzept

Stadt Moosburg a.d.Isar

Endbericht

Juli 2009

Vorgelegt von

Department für Geographie
iq-Projektgesellschaft
Luisenstraße 37
80333 München

08 Abbildung
Deckblatt Einzelhandelskonzept der iq-Projektgesellschaft aus dem Jahr 2009

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

Sanierungsgebiet Altstadt - eine Bilanz

Im Jahr 1977 stellte die Stadt Moosburg den Antrag auf Aufnahme in das Bayerische Städtebauförderungsprogramm, um mit finanzieller und staatlicher Hilfe die anstehenden Sanierungen vorzubereiten. Am 23.03.1977 beschloss der Stadtrat die Durchführung der Vorbereitenden Untersuchungen. Nach Abschluss der Vorbereitenden Untersuchungen im Jahre 1980 wurden zur weiteren Vorbereitung der Sanierung verschiedene sogenannte „Vorgezogene Maßnahmen" durchgeführt, wie z.B. Bebauungspläne und die Neugestaltung von Straßen, Plätzen und Gassen. Eine Aufnahme in die damaligen Förderungsprogramme von Bund und Land erfolgte 1986 bzw. 1990.
Um die eigentliche Sanierung einzuleiten, d.h. um weitere öffentliche Sanierungsmaßnahmen durchführen zu können sowie private Sanierungsinitiativen anzuregen, wurden die Vorbereitenden Untersuchungen aus dem Jahre 1980 im Jahr 1992 aktualisiert und fortgeschrieben mit dem Ziel der Ausweisung eines Sanierungsgebiets. Die Sanierungssatzung wurde im Juli 1994 gemäß § 143 BauGB rechtsverbindlich.
Die Maßnahmen im 19,2 ha umfassende Sanierungsgebiet „Altstadt" (siehe Abb. 9) werden im vereinfachten Verfahren durchgeführt. Die Anwendung der besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften der §§152 bis 156 BauGB sind ausgeschlossen. Die Vorschriften des § 144 BauGB über genehmigungspflichtige Vorhaben, Teilungen und Rechtsvorgänge finden mit Ausnahme von § 144 Abs. 2 Anwendung.
In den 1992 fortgeschriebenen bzw. aktualisierten vorbereitenden Untersuchungen von 1980 werden u.a. folgende Ziele zur erfolgreichen Sanierung der Altstadt benannt. Dort heißt es ab S. 7 ff (Auszug):

- Das historische Ortsbild ist zu schützen und zu pflegen. Das vorhandene Baugefüge soll in seiner Form. Maßstälichkeit, Proportion und den für die Straßenräume und den Ortsgrundriß bedeutsame Raumkante erhalten bleiben. Die vorhendene historische Bausbustanz ist, soweit möglich, zu erhalten und zur besseren Nutzbarkeit wiederherzustellen.

- Zur Verbesserung der Wohn- und Arbeitsverhältnisse, zur besseren Belichtung, Besonnung und Belüftung ist es unabdingbar, dass die bauliche Dichte über das gegenwärtige Maß nicht hinausgehen darf.

- Zur Sicherung der Wohnnutzung (Anm.: in der Altstadt) neben der geschäftlichen Nutzung ist die Mischung innerhalb der Gebäude sinnvoll [...] Vorgeschlagen wird Nutzungsverhältnis von 60 % geschäftlicher Nutzung und 40 % Wohnnutzung im engeren Geschäftsbereich sowie im erweitereten Geschäftsbereich ein Nutzungsverhältnis von 50 % zu 50 %.

- Durch Angebotsverbesserung und Aufwertung des Einkaufsumfeldes kann im gesamten Geschäftsbereich ein befürchteter Kaufkraftabfluss gemindert werden. Im Bezug auf Angebot, Güte und Größe der Läden ist die Qualität zu fördern. Darüberhinaus ist der wohnungsnahe Einzelhandel zu stärken.

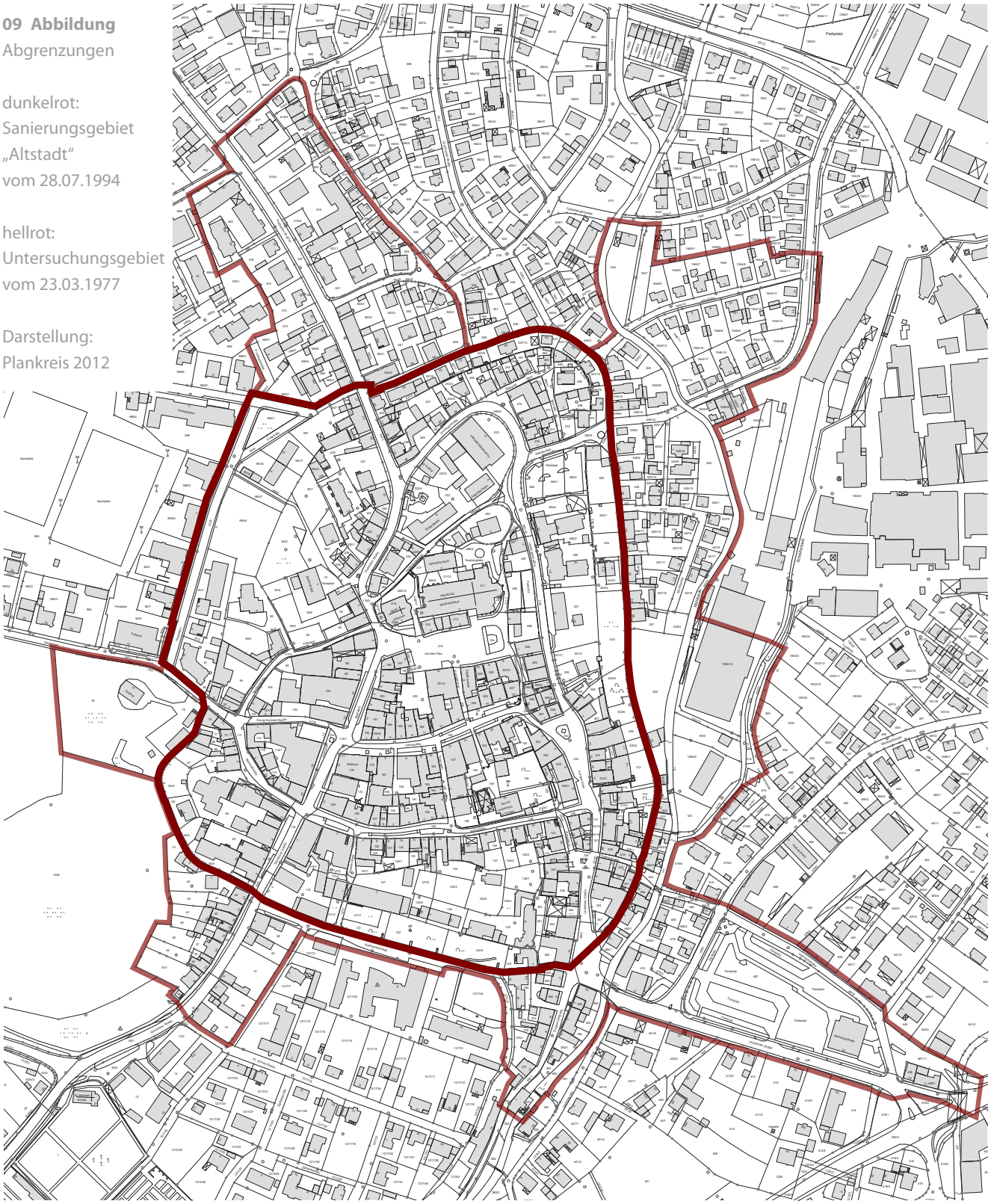
- Da in der Altstadt die Straßenflächen als wichtiger und notwendiger Freiraum für die dichte Bebauung dienen, müssen diese innerhalb der „Stadtmauern" verkehrsberuhigt ausgebildet werden.
  Die Verbesserung der verkehrlichen Situation, mit Förderung der Mobilität für alle Bürger im gesamten Stadtgebiet ist dafür wesentliche Voraussetzung.
  Darüber hinaus muss bei allen Planungen der Stadt die Reduzierung des Autoverkehrs Priorität haben. Der sog. „Umweltverbund" muss größere Anteile am Verkehrsgeschehen übernehmen.

09 Abbildung
Abgrenzungen

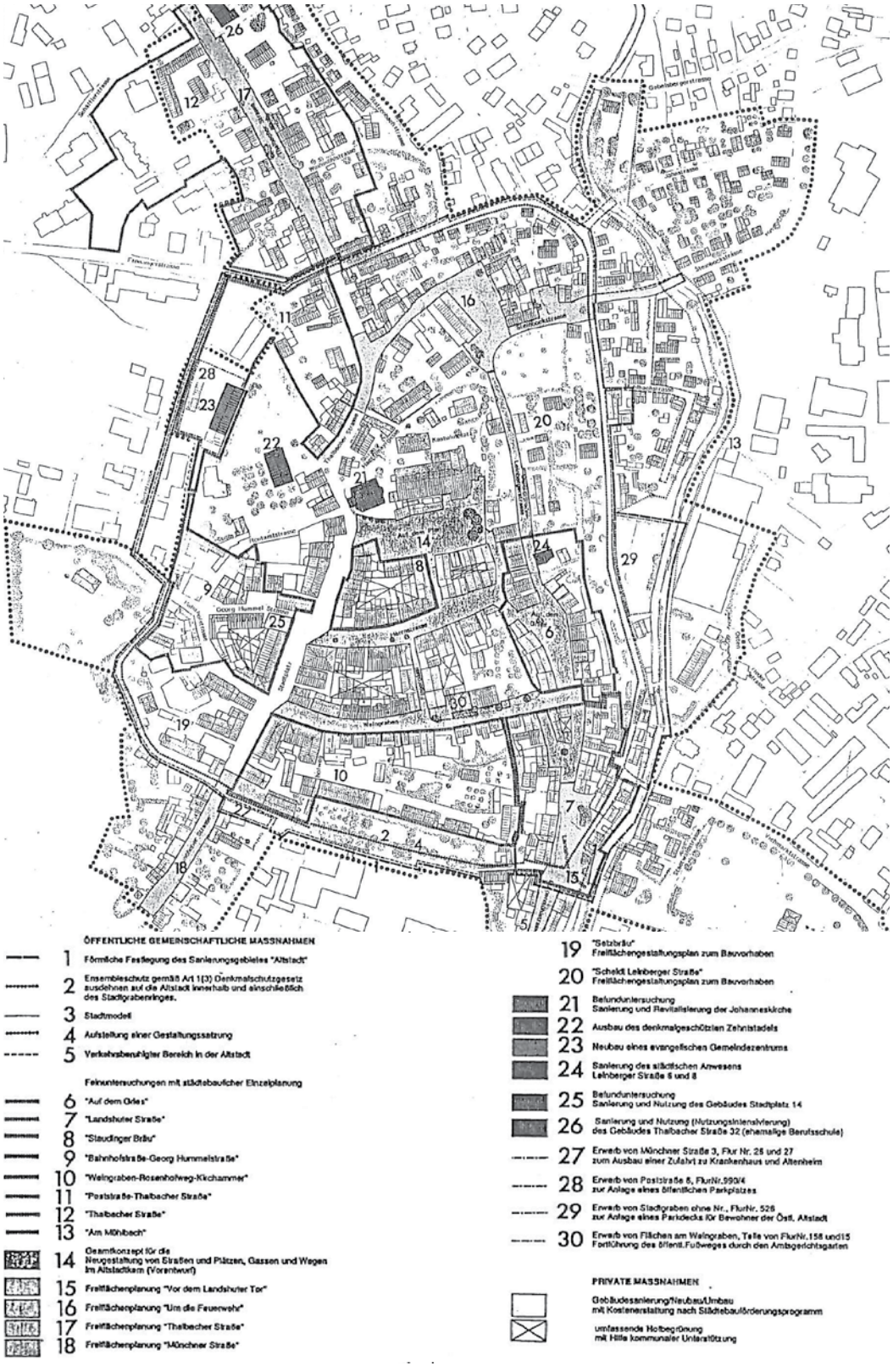
dunkelrot:
Sanierungsgebiet
„Altstadt“
vom 28.07.1994

hellrot:
Untersuchungsgebiet
vom 23.03.1977

Darstellung:
Plankreis 2012



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



10 Abbildung
Sanierung der Altstadt
Massnahmenplan
1992

Quelle:
Stadt Moosburg mit
SBS Planungsgemeinschaft 1992

Bisher realisierte Maßnahmen, u.a.

Zehntstadl und Umfeld



Narrensteig und Weingraben



Kastulusplatz



Stadtmauer



Neben weiteren Vor- und Feinuntersuchungen sowie Grunderwerbsmaßnahmen, wurden in den vergangenen Jahrzehnten zahlreiche Ordnungs- und Baumaßnahmen im Sinne der Sanierungsziele durchgeführt (Bewilligungsjahr in Klammern):

Ordnungsmaßnahmen, u.a.:

- Neugestaltung des Stadtplatzes (St 2053) mit anschließenden Gehwegbereichen und Parkflächen (1984)
- Umgestaltung des Kastulusplatzes, des Bereichs um die Johanniskirche und Haertlmayergasse mit Ordnung des ruhenden Verkehrs (1990 bzw. 1996)
- Freiflächengestaltung des Viehmarktplatzes als Parkplatz und Volksfestplatz (1990)
- Herrenstraße und angrenzende Bereiche (1994)
- Weingraben und Rosenhofgässchen (1996)
- Krankenhausweg (1998)
- Rentamstraße (1999)

Baumaßnahmen, u.a.:

- Sanierung der Stadtmauer (In Teilabschnitten zwischen 1989-1995)
- Sicherung des Zehntstadels

Trotz des bis dahin erfolgreichen Planungsprozesses wurde ab dem Jahr 2004 und in den Folgejahren auf eine Anmeldung zu einem Städtebauförderungsprogramm verzichtet, der Stadterneuerungsprozess wurde vorerst ausgesetzt.
U.a. wurde folgende, im Bericht zur Sanierung der Altstadt von 1992 aufgeführte, zentralen Maßnahmen nicht durchgeführt:

- Sanierung / Neugestaltung „Auf dem Gries“ und Landshuter Straße
- Sanierung / Neugestaltung „Auf dem Plan“
- Sanierung / Neugestaltung Georg-Hummel-Straße in Verbindung mit einer Auf-

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

wertung der Bahnhofstraße zur Stärkung der Verbindung Bahnhof-Innenstadt
- Weiterführende städtebauliche Untersuchungen im Bereich der Thalbacher Straße/Leinbergerstraße
- Freiflächenplanungen Münchner Straße, Thalbacher Straße, Landshuter Straße, u.a. auch zur Aufwertung der Stadteingänge

Ebenso erlagen die Bemühungen die Sanierung ortsbildprägender privater Gebäude voranzutreiben. Vor allem sind hier die Anwesen Auf dem Plan Nr. 9 und Nr. 10 sowie das Anwesen Leinbergerstraße 5 zu nennen.

Der rasche gesellschaftliche, demographische und wirtschaftliche Strukturwandel der letzten Jahre hatte der Stadt die Dringlichkeit zur Gegensteuerung bereits sehr deutlich vor Augen geführt und sie veranlasst, eine Aufnahme in das Bund-Länderprogramm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren" zu beantragen. Die im Herbst 2010 positiv bescheinigte Aufnahme in das Programm eröffnet der Stadt nun die Möglichkeit, den Stadtentwicklungsprozess wieder aufzunehmen und Ansätze für eine Moosburg spezifische Aufwertung zu entwickeln.
Dabei wird auf den in der Fortschreibung der vorbereitenden Untersuchung aus dem Jahre 1992 formulierten Zielsetzungen aufgebaut. Maßnahmen, die damals definierten und bis heute nicht durchgeführten wurden, werden soweit noch aktuell und erforderlich, in die neue Maßnahmenliste aufgenommen.

Waren es bisher „klassische" bauliche Themen, die die Stadtsanierung prägen, so werden diese in Zukunft durch Maßnahmen aus öffentlich-privaten Kooperationen sowie Handlungsfelder zur Stärkung des Wirtschaftsstandorts Innenstadt ergänzt. Dabei gilt es mit allen Beteiligten eine Organisationsstruktur aufzubauen, die letzendlich die Umsetzung trägt und vorantreibt.

Als erste große Entwicklungsmaßnahme des wiederaufgenommenen Sanierungsprozesses ist der Ankauf und Umbau bzw. die energetische Sanierung des ehemaligen Sparkassengebäudes zu nennen. Im neue „Haus der Bildung" wird nach Fertigstellung im Jahr 2013 v.a. die VHS neue Räumlichkeiten vorfinden.

Mit Hinweis auf die in den folenden Kapitel dargestellten Untersuchungsergebnisse der Bestandsanalysen sowie der daraus abgeleiteten konzeptionelle Zielaussagen zeigt sich, dass das bestehende Sanierungsgebiet „Altstadt" in seiner Abgrenzung nach wie vor seine Berechtigung hat. Je nach Sachlage und Handlungserfordernissen kann zu einem späteren Zeitpunkt überlegt werden, ob eine Erweiterung des Sanierungsgebiets (z.B. im Bereich Landshuter Straße/ Viehmarktplatz) zur Erfüllung der anstehenden Planungsaufgaben und damit zur Erreichung der Planungsziele beiträgt. Gleiches gilt für die Überprüfung der Genehmigungspflichten und/ oder deren Ausschlüsse z.B. gemäß § 144 Abs. 2 BauGB (insbesonder Ziff. 5).

Kurzportrait der Stadt Moosburg

Die Stadt Moosburg an der Isar befindet sich 45 km nordöstlich von München und liegt zwischen den beiden Flüssen Isar und Amper. Erste Besiedelungen dieses Gebietes lassen sich anhand von Ausgrabungsfunden auf das Jahr 1800 v. Chr. zurückdatieren. Um das Jahr 770 wurde erstmals das Benediktinerkloster Mosabyrga urkundlich erwähnt. Lange Zeit selbständig, wurde das Kloster im Jahr 895 durch Kaiser Arnulf an das Bistum Freising übergeben. Zwischen 1140 und 1146 wurde das Kloster schließlich einer Kanonikerstiftung übertragen und in einen weltlichen Kollegialstift umgewandelt. Aufgrund der Bedeutung als Verkehrsknotenpunkt und der Bedürfnisse des Stifts, war das 12. Jahrhundert durch einen rasanten Aufschwung geprägt, der im Jahre 1155 mit der Verleihung des Marktrechts ihren vorläufigen Höhepunkt erreichte und damit die städtische Entwicklung einleitete. Nicht einmal 200 Jahre später – im Jahr 1331 – wurde Moosburg der städtische Freiheitsbrief verliehen. Damit ist Moosburg die älteste Stadt im oberbayrischen Landkreis Freising.

Die Dreirosenstadt an der Isar mit ihren 17.539 Einwohnern (01.12.2011) übernimmt mittelzentrale Versorgungsfunktionen für das als ländlicher Raum ausgewiesene Umland (siehe hierzu auch im Anhang: Ausschnitt Landesentwicklungsprogramm sowie Ausschnitt Regionalplan)-. Moosburg befindet sich auf einer Entwicklungsachse von überregionaler Bedeutung, für die im Allgemeinen infrastrukturelle Einrichtungen gebündelt, Betriebe angesiedelt und Wohnungen erstellt werden sollen. Für den ländlichen Raum sieht der Regionalplan 14 der Region München folgende Entwicklungsziele vor:

- Stärkung der Wirtschaftsstruktur
- Erhaltung einer leistungsfähigen und umweltverträglichen Land- und Forstwirtschaft
- Verbesserung der Verkehrserschließung besonders im Hinblick auf den motorisierten Individualverkehr
- Sicherung und funktionsgerechte Nutzung hochwertiger Landschaftsteile sowie Erhaltung der für den ländlichen Raum typischen Siedlungsstrukturen

Als Mittelzentrum gilt es für Moosburg eine landesplanerische Versorgungsaufgabe zu erfüllen, was für den Bereich des Einzelhandels heißt, einen Beitrag zur Deckung des gehobenen Warenbedarfs durch vielseitige Einkaufsmöglichkeiten zu leisten. Mittelzentren im ländlichen Raum sollen laut Regionalplan zusätzlich als Impulsgeber für eine stärker endogene Entwicklung des Teilraums fungieren. Moosburg soll dabei zur Sicherung und Herstellung einer flächendeckenden Versorgung in seiner zentralörtlichen Ausstattung bevorzugt entwickelt werden.

Moosburg liegt in der Mitte der drei Kreisstädte Freising, Erding und Landshut von denen es jeweils 20 km entfernt ist. Neben den Staatstraßen 2054 und 2085 sowie der Bundesstraße 11 ist Moosburg an die Autobahn A92 München – Deggendorf über die Ausfahrten Moosburg Süd und Nord angebunden. Als Regionalexpresshaltepunkt der Strecke München – Regensburg ist es zudem in den Münchner Verkehrs- und Tarifverbund MVV eingegliedert.

Die Wirtschaftsstruktur der Stadt ist stark durch den industriellen Sektor geprägt. Mehr als die Hälfte aller sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten sind im produzierenden Gewerbe tätig. Dies ist aufgrund der langen Geschichte Moosburgs als Industriestadt allerdings wenig verwunderlich. Bereits 1906 siedelte sich mit Süd-Chemie einer der größten Arbeitgeber in Moosburg an. Bis 1939 kamen weiter Unternehmen wie beispielsweise Steinbock, Driescher oder Peschler hinzu. In den letzten Jahren nahm die Zahl der Beschäftigten in diesem Bereich etwas ab. Auch insgesamt ist ein leichter Rückgang

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

sozialversicherungspflichtiger Arbeitsplätze zu verzeichnen.

Die Notwendigkeit zur bevorzugten Entwicklung von Moosburg zeigt sich vor allem anhand verschiedener Kennzahlen bezüglich des Arbeitsmarktes. So liegt beispielsweise der Wert für die Arbeitsplatzzentralität deutlich unter 0,5 (2010: 0,41). Auch die Kennzahl ‚sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort je Einwohner' ist mit 0,27 deutlich geringer als im Landkreis Freising mit 0,45 oder in Oberbayern mit 0,39. Ebenso belegt das durchweg negative Pendlersaldo der letzten Jahre (2010: -1.635), dass Moosburg als Arbeitsort über keine Zentralität verfügt.

Der aktuelle Flächennutzungsplan der Stadt Moosburg sieht eine Konzentration der baulichen Entwicklung auf das Innenstadtgebiet vor, um so einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung zu entsprechen. Dabei stehen vor allem die Erhaltung angemessener Freiräume zu den umgebenden Biotopkomplexen und Naturräumen im Mittelpunkt. Im Flächennutzungsplan von 2006 wird von 60 ha unbebautem Wohnbauland, zusätzlichen 33 ha durch Neuausweisungen und Umwidmungen ehemals gewerblich genutzter Gebiete gesprochen.

Die Ausweisung von Wohnbaugebieten und Vorbehaltsflächen für öffentliche Einrichtungen orientiert sich an der Bevölkerungsvorausberechnung, nach der eine Bevölkerungsentwicklung von bis zu 20.000 Einwohnern bis zum Jahr 2028 denkbar ist.

Im Jahr 2002 lebten ca. 17.000 Einwohner auf rund 260 Netto- Wohn- und Mischbaufläche was einer Nettowohndichte von 65 Einwohnern pro Hektar entspricht. Dies deutet auf eine eher lockere Bebauung mit der Möglichkeit zur weiteren Verdichtung in der vorhandenen Baufläche hin.

	insgesamt	Land- und Forstwirtschaft	produzierendes Gewerbe	Handel, Gastgewerbe und Verkehr	Unternehmensdienstleistungen	Öffentliche und private Dienstleistungen	SV-Beschäftigte je EW
	absolut	*in Prozent*					
Oberbayern	1.693.238	< 1	27	23	26	24	0,39
Lkr. Freising	74.314	< 1	22	48	16	14	0,45
Moosburg	4.781	< 1	56	20	8	16	0,27

02 Tabelle
Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung 2011 (Stichtag 30.06.2010)

Demographie

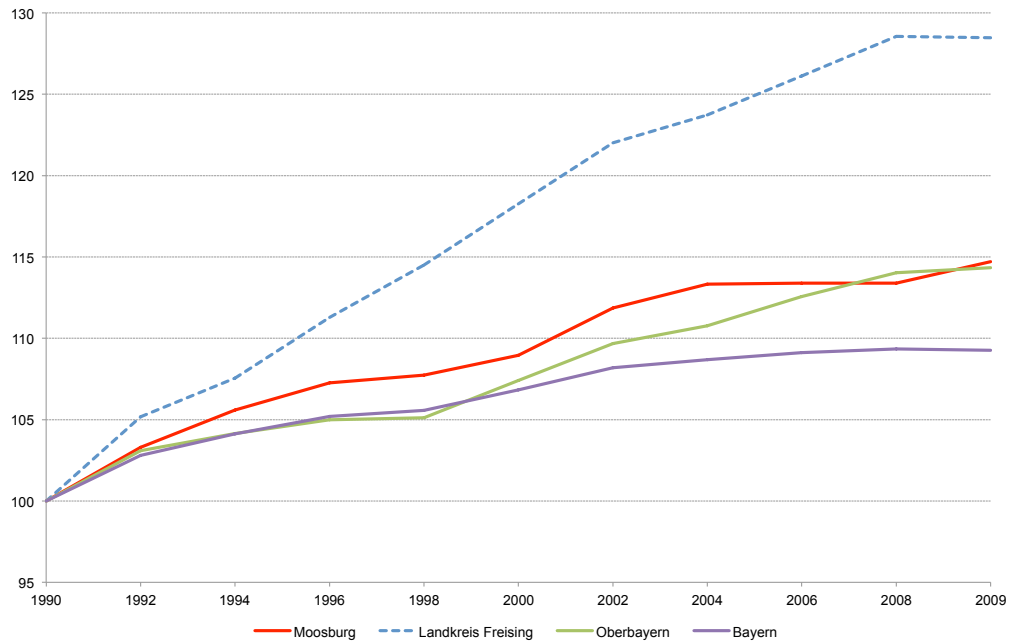
1 Bevölkerungsentwicklung und -stand im räumlichen Vergleich

Am 12. April 2011 waren in der Stadt Moosburg 17.304 Personen mit erstem Wohnsitz gemeldet (EMA Moosburg 2012). Dieses sind 2,4 Prozent mehr als zehn Jahre zuvor. Größere Zuwächse hatte die Stadt vor allem in den 1990er Jahren zu verzeichnen. Seit 2004 schwächte sich das Bevölkerungswachstum etwas ab und liegt nun unter den Vergleichswerten des Landkreises und des Regierungsbezirkes, jedoch noch über den Wachstumswerten des Freistaates.

Das Bevölkerungswachstum der letzten Jahrzehnte kann in Moosburg vor allem auf ein positives Wanderungssaldo zurückgeführt werden. Dabei profitiert die Dreirosenstadt von ihrer attraktiven Lage zwischen den Wirtschafts- und Arbeitsmarktzentren München, Landshut und Freising sowie einer prospektiven Siedlungspolitik. Die Altstadt hat als Wohnstandort in dieser Zeit weniger von den Wanderungsgewinnen profitiert als die übrige Stadt. Von 1998 bis 2002 hat auch noch ein positives natürliches Bevölkerungssaldo zum Wachstum beigetragen. Im Jahr 2003 überstieg in Moosburg erstmals die Anzahl der Sterbefälle die Anzahl der Geborenen. In den letzten Jahren ist das Verhältnis relativ ausgeglichen. Mal ist die Zahl der Gestorbenen größer und mal die Zahl der Geburten. Insgesamt ist die natürliche Bevölkerungsentwicklung kein „Wachstumsmotor" des Mittelzentrums. Der Wachstumsprozess hat sich in den vergangenen Jahren verlangsamt.

Betrachtet man die Veränderung der Bevölkerungszusammensetzung von 2000 bis 2009 so fällt auf, dass der Anteil jüngerer Menschen (unter 40 Jahre) an der Gesamtbevölkerung rückläufig ist. Am besten kann dieses mit Hilfe des Alten- und Jugendquotienten beschrieben werden. Beide Quotienten stellen das jeweilige Verhältnis junger (bis unter 18 Jahre) und älterer (65 Jahre und älter) Menschen zur restlichen Bevölkerung (18-64 Jahre) dar. Lag der Jugendquotient im Jahr 2000 mit 32 Prozent noch deutlich über dem Altenquotienten (23 Prozent), so haben

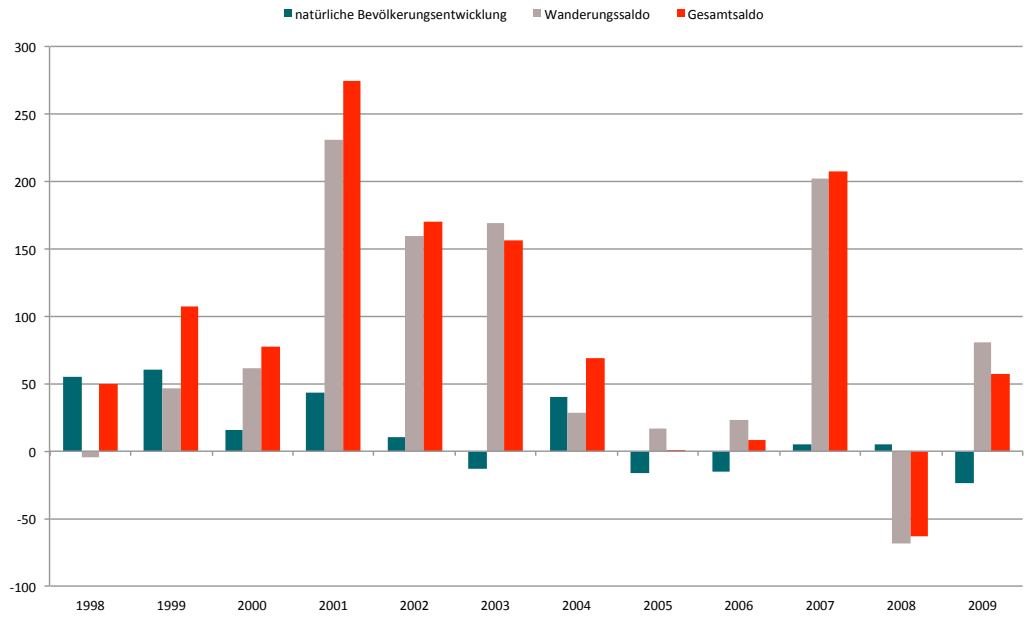
11 Abbildung
Bevölkerungsentwicklung 1990 - 2009



Quelle:
Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, 2010

Darstellung:
Heinritz, Salm & Stegen 2011

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



12 Abbildung
Bevölkerungsbewegungen 1998 - 2009

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, 2011

Darstellung: Heinritz, Salm & Stegen 2011

sich die Werte bis 2009 angeglichen. Unterteilt man die mittlere Altersgruppe noch einmal in „18 bis unter 40 Jährige“ und „40 bis unter 65 Jährige“ so ist auffällig, dass sich ein ausgeglichener Anteil beider Altersgruppen an der Gesamtbevölkerung mit jeweils einem Drittel im Jahr 2000 zu einem deutlich höheren Anteil der „40 bis unter 65 Jährigen“ im Jahr 2009 verschoben hat. Dieser Alterungsprozess wird sich auch in Zukunft weiter fortsetzen (vgl. Blick in die Zukunft).

Im April 2011 waren innerhalb des Sanierungsgebietes 1205 Personen mit erstem Wohnsitz gemeldet. Das Durchschnittsalter dieser 1205 Bewohner lag bei 41 Jahren und damit rund zwei Jahre unter dem Durschnittsalter der gesamten Moosburger Bevölkerung. An der nordöstlichen Grenze des Sanierungsgebietes (nördlich der Feuerwehr) gibt es einen Bereich, der durch eine etwas ältere Bewohnerstruktur gekennzeichnet ist. Hier gibt es einige Immobilien, in denen nur noch

	bis unter 18 Jahre		18 bis unter 40 Jahre		40 bis unter 65 Jahre		65 Jahre und älter		Bev. gesamt	AQ[2]	JQ[3]
	abs.	*rel.*	*abs.*	*rel.*	*abs.*	*rel.*	*abs.*	*rel.*			
2000	3431	21%	5289	32%	5443	33%	2444	15%	16607	23%	32%
2003	3509	20%	5275	31%	5745	33%	2677	16%	17206	24%	32%
2006	3337	19%	4903	28%	5952	34%	3092	18%	17284	28%	31%
2009	3179	18%	4740	27%	6286	36%	3282	19%	17487	30%	29%
2028	2960	16%	4800	26%	6530	35%	4520	24%	18810	40%	26%
San.-Gebiet (2011)	188	16%	417	35%	411	34%	189	16%	1205	23%	23%

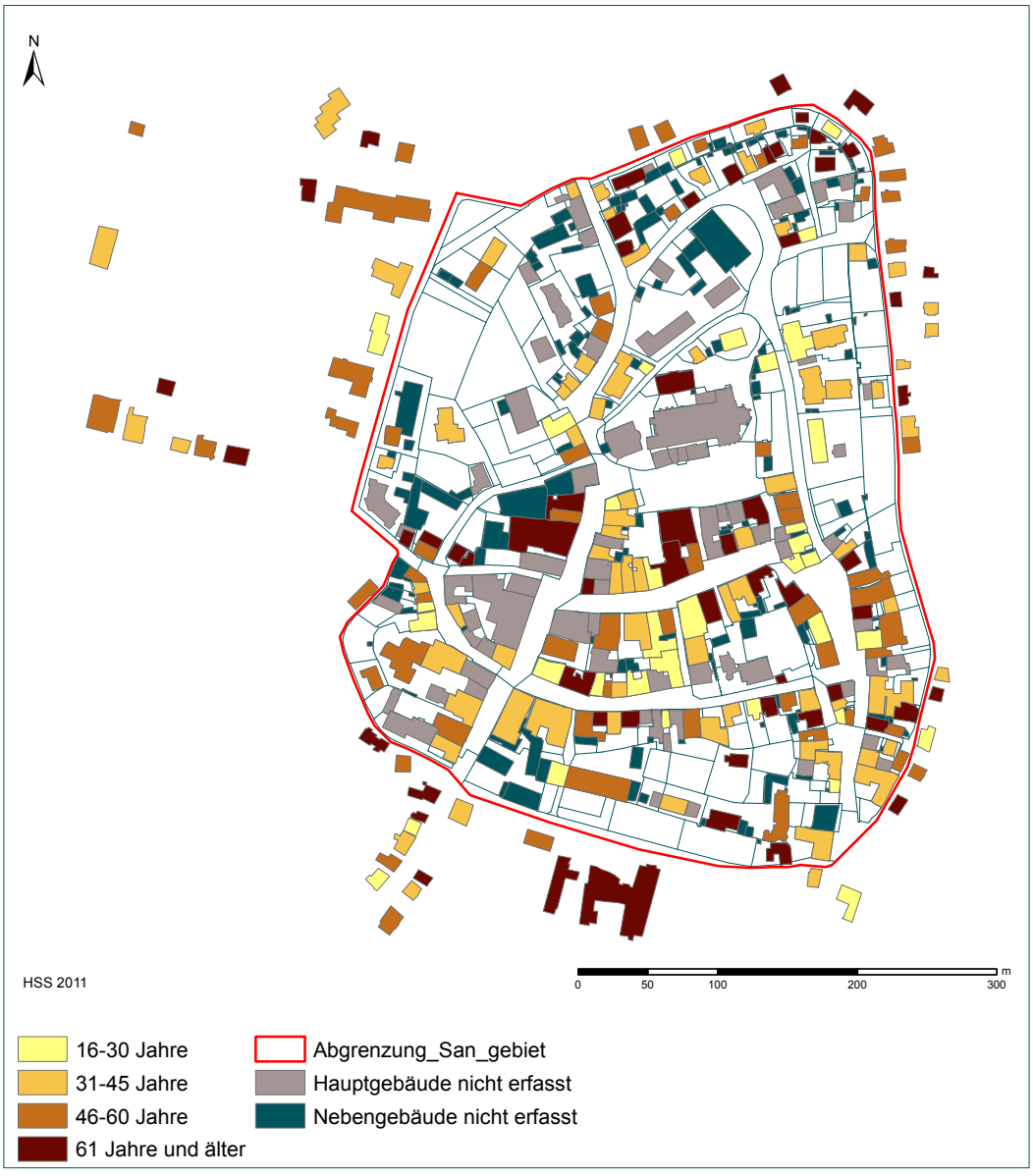
[2] AQ = Altenquotient: Bevölkerung ab 65/ Bevölkerung 18-64 * 100: Verhältnis der ab 65-Jährigen zu den 18-64-Jährigen

[3] JQ = Jugenquotient: Bevölkerung bis unter 18/ Bevölkerung 18-64 * 100: Verhältnis der unter 18-Jährigen zu den 18-64-Jährigen

03 Tabelle
Veränderung der Bev.- zusammensetzung 2000 - 2028 und Zusammensetzung im Sanierungsgebiet 2011

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung und EMA Stadt Moosburg, 2011

13 Abbildung
Durschnittsalter der gemeldeten Personen pro Haus im Sanierungsgebiet



Quelle: EMA Stadt Moosburg, 2011

Darstellung: Heinritz, Salm & Stegen 2011

eine Person gemeldet und zugleich älter als 60 Jahre ist. Dem entgegen weisen die zentralen Einkaufslagen des Weingrabens und der Herrnstraße eine eher jüngere Bewohnerstruktur auf, und die Häuser sind zumeist mit mehr als fünf Personen belegt.

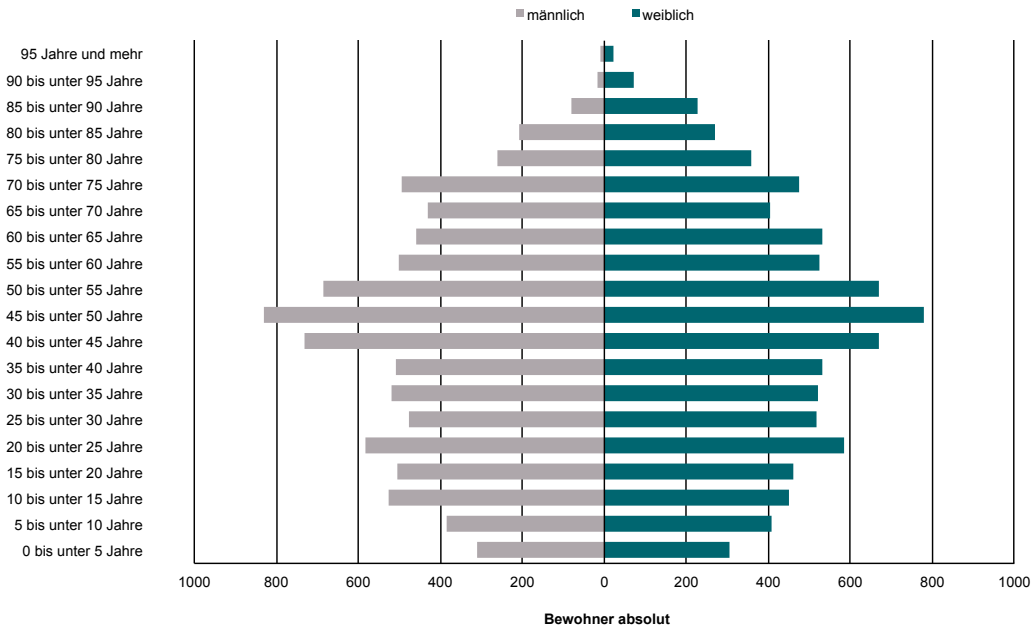
Heinritz, Salm & Stegen _ Plankreis _ RatioPlan (c) 2012

2 Altersstruktur

Die Zusammensetzung der Bevölkerung kann mit Hilfe einer Bevölkerungspyramide noch differenzierter dargestellt werden als in den zuvor skizzierten Altersklassen.

Der Blick auf die Bevölkerungspyramide der gesamten Stadt Moosburg zeigt einen relativ ausgeglichen Aufbau der Altersstruktur. Die Zahl der jüngeren und älteren Menschen hält sich weitestgehend die Waage. Sie kompensieren somit den großen Anteil der mittleren Altersklassen. Die sogenannten „Babyboomer“ zwischen 40 und 55 Jahren sind überdurchschnittlich stark vertreten. Das ist auch derjenige Lebensabschnitt, in dem nach Abschluss der Familienplanung i.d.R. der Erwerb von Eigentum stattfindet. Moosburg ist als Wohnstandort zwischen den Wirtschafts- und Arbeitsmarktzentren Landshut und Freising für diese „Häuslebauer“ attraktiv.

Der sehr deutlich erkennbare Rückgang der Jahrgänge zwischen 25 und 40 Jahren resultiert aus dem sogenannten zweiten Geburtenrückgang zwischen 1965 und 1975 (Pillenknick). Der erneute Anstieg der Altersklasse der 20 bis 25 Jährigen ist mitunter durch die für junge Erwachsene gute Wohnlage mit der Nähe zum Hochschulstandort Freising zu erklären. Bei den Jahrgängen ab 75 Jahren ist, entsprechend der längeren Lebenserwartung, eindeutig der Überhang an Frauen festzustellen.
Der Blick auf die Altersstruktur des Sanierungsgebietes zeigt den breiteren Unterbau in den Klassen von 20 bis 50 Jahren und belegt damit noch einmal die insgesamt jüngere Bevölkerungszusammensetzung des Sanierungsgebietes gegenüber der Gesamtstadt. Denkt man sich die jüngsten vier Altersklassen weg, so entstünde sogar eine fast klassische Pyramidenform, die für einen großen Anteil junger Menschen und einen geringen Anteil älterer Menschen steht. Hervorzuheben ist ferner der starke Einbruch zu den jüngsten Altersklassen. Eine eindeutige Erklärung hierfür zu finden ist schwierig. Es ist mehr die Dominanz der 21 bis 30 Jährigen, die in dem eher kleinräumigen und besser bezahlbaren Wohnraum der Altstadt unter-

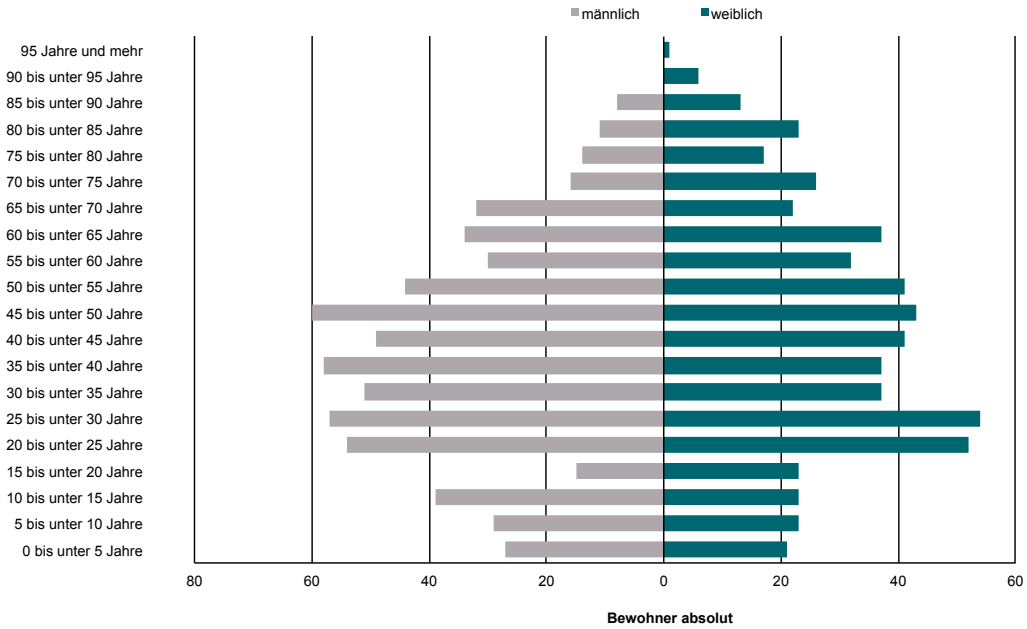


14 Abbildung
Bevölkerungsstruktur der Stadt Moosburg

Quelle: EMA Stadt Moosburg 2011

Darstellung: Heinritz, Salm & Stegen 2011

15 Abbildung
Bevölkerungsstruktur im Sanierungsgebiet der Stadt Moosburg



Quelle:
EMA Stadt Moosburg 2011

Darstellung:
Heinritz, Salm & Stegen 2011

kommen und die Anzahl von Kindern und Jugendlichen als so gering erscheinen lassen.

3 Nicht-Deutsche Bevölkerung

Am 12. April 2011 waren in der Stadt Moosburg 2.368 Bürger mit ausländischer Staatsangehörigkeit gemeldet (EMA Moosburg 2011). Dieses entspricht einem Anteil von 13,7 Prozent der Gesamtbevölkerung. Gut die Hälfte hiervon sind türkischer Herkunft (53%). 21 Prozent stammen aus den Ländern des ehemaligen Jugoslawien, wovon die Personen aus dem Kosovo den größten Anteil ausmachen (140 Personen). Insgesamt leben in der Stadt Moosburg Menschen aus über 70 Ländern. Eine räumliche Konzentration nichtdeutscher Bevölkerung besteht in der Riesengebirgs- und der Leinbergerstraße, in denen ihr Anteil mehr als die Hälfte aller Bewohner einnimmt.

Der Anteil nicht deutscher Bevölkerung im Sanierungsgebiet (v.a. Stadtplatz, Weingraben, Auf dem Gries und Herrnstraße) liegt bei gut einem Drittel. Dieses kann u.a. auch als eine Erklärung für den jüngeren Altersdurchschnitt innerhalb des Sanierungsgebietes herangezogen werden. Die nebenstehende Tabelle stellt die Anteile der Nicht-Deutschen Bevölkerung aufgeschlüsselt nach Altergruppen dar.

Die Segregationstendenzen im Bereich der Riesengebirgsstraße sowie im Sanierungsgebiet sollten ernst genommen werden. Aufwertungsbemühungen innerhalb des Sanierungsgebietes tragen zur Stabilisierung der Immobilienwerte und der Altstadt als Wohnstandort bei.

4 Blick in die Zukunft

Prognosen über die künftige Bevölkerungsentwicklung kommen unter der Annahme über die Entwicklung demographischer Indikatoren wie Geburten- und Sterberate, Binnen- und Aussenwanderung sowie Lebenserwartung zu stande. Diese Einflussfaktoren können nicht vollständig vorhergesagt werden, so dass der Blick in die Zukunft als Richtungsanzeiger für frühzeitiges strategisches

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

	Sanierungsgebiet				Stadt ohne Sanierungsgebiet			
	Deutsche		Ausländer		Deutsche		Ausländer	
	abs.	rel.	abs.	rel.	abs.	rel.	abs.	rel.
bis unter 5	28	57%	21	43%	486	86%	82	14%
bis unter 10	28	54%	24	**46%**	644	87%	96	13%
bis unter 15	25	39%	39	**61%**	761	84%	150	17%
bis unter 20	18	47%	20	**53%**	763	82%	166	18%
bis unter 25	75	71%	31	29%	908	86%	154	15%
bis unter 30	71	64%	40	36%	735	83%	147	17%
bis unter 35	60	67%	29	33%	773	81%	177	19%
bis unter 40	61	64%	35	37%	747	79%	197	21%
bis unter 45	64	71%	26	29%	1103	84%	209	16%
bis unter 50	61	59%	42	41%	1339	89%	169	11%
bis unter 55	66	78%	19	22%	1178	93%	91	7%
bis unter 60	38	61%	24	39%	889	92%	74	8%
bis unter 65	56	79%	15	21%	825	90%	95	10%
bis unter 70	34	63%	20	37%	696	90%	82	11%
bis unter 75	34	81%	8	19%	877	95%	51	6%
bis unter 80	25	81%	6	19%	573	97%	17	3%
bis unter 85	32	94%	2	6%	433	98%	10	2%
bis unter 90	21	100%	0	0%	288	100%	0	0%
bis unter 95	6	100%	0	0%	83	100%	0	0%
95 und mehr	1	100%	0	0%	31	100%	0	0%

04 Tabelle
Anteile Deutscher und Nicht-Deutscher Bevölkerung in den Altersklassen im Sanierungsgebiet und in der Gesamtstadt ohne Sanierungsgebiet 04/2011

Quelle: Einwohnermeldeamt der Stadt Moosburg, 2011

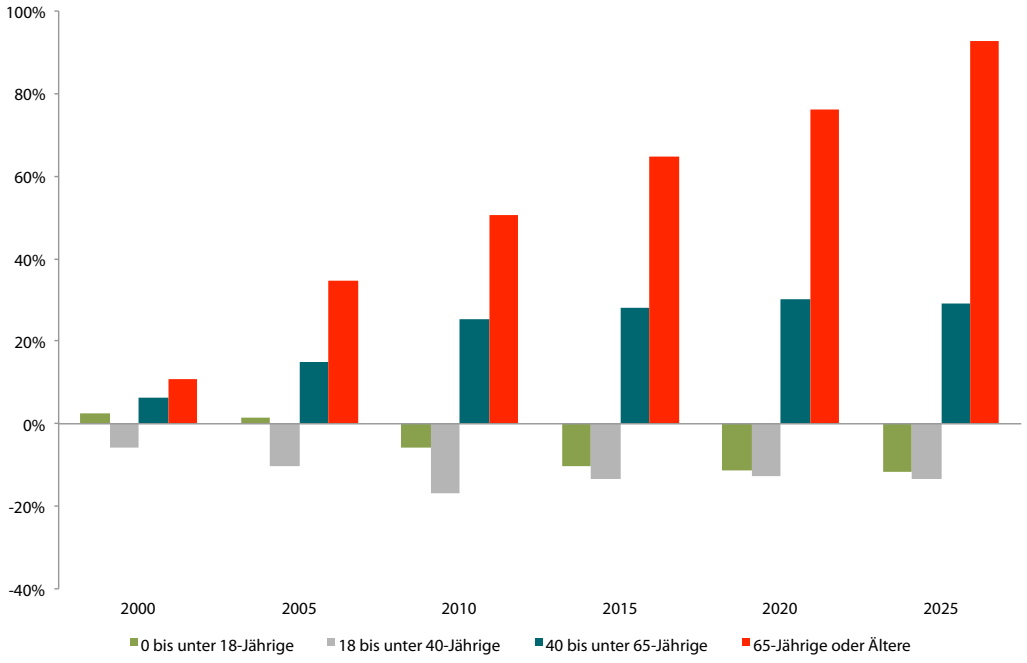
und politisches Handeln verstanden werden muss und nicht als exakte Vorhersage missverstanden werden darf.

Das Bayerische Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung prognostiziert in seiner Vorausberechung aus dem Jahr 2010 für die Stadt Moosburg eine weitere Bevölkerungszunahme um 7,9 Prozent bis zum Jahr 2028 auf 18810 Einwohner. Das Mittelzentrum profitiert hier von der allgemeinen Zuwanderung nach Oberbayern und speziell in den Münchner Raum sowie die Landkreise Freising und Erding. Sie gehören im bundesweiten Vergleich zu den stabilsten Landkreisen mit einem weiter anhaltenden Bevölkerungswachstum von jeweils über 10 Prozent bis zum Jahr 2028. Dabei spielt die natürliche Bevölkerungsentwicklung keine Rolle. Es wird angenommen, dass die Zahl der Geburten (bei gleichzeitig steigender Lebenserwartung) auf niedrigem Niveau konstant bleiben wird.

Insofern wird sich in Moosburg in noch stärkerem Maße als bislang der Alterungsprozess der Bevölkerung vollziehen. Vor allem der Anteil der sogenannten Hochbetagten mit 75 Jahren und älter an der Gesamtbevölkerung wird gegenüber dem Jahr 2008 um über 60 Prozent zunehmen und sich gegenüber 1995 mehr als verdoppeln.

Hieraus lässt sich bereits heute eine erhöhte Nachfrage nach altenpflegerischen Hilfs- und Dienstleitungen sowie altengerechten Wohnformen ableiten, zu deren Erfüllung jetzt die notwendigen Planungsschritte vollzogen werden müssen. Das Thema Barrierefreiheit nimmt in diesem Zusammenhang insbesondere für das Stadtzentrum als Ort höchster Erreichbarkeit und als Wohnstandort für alle Generationen eine überaus zentrale Bedeutung ein.

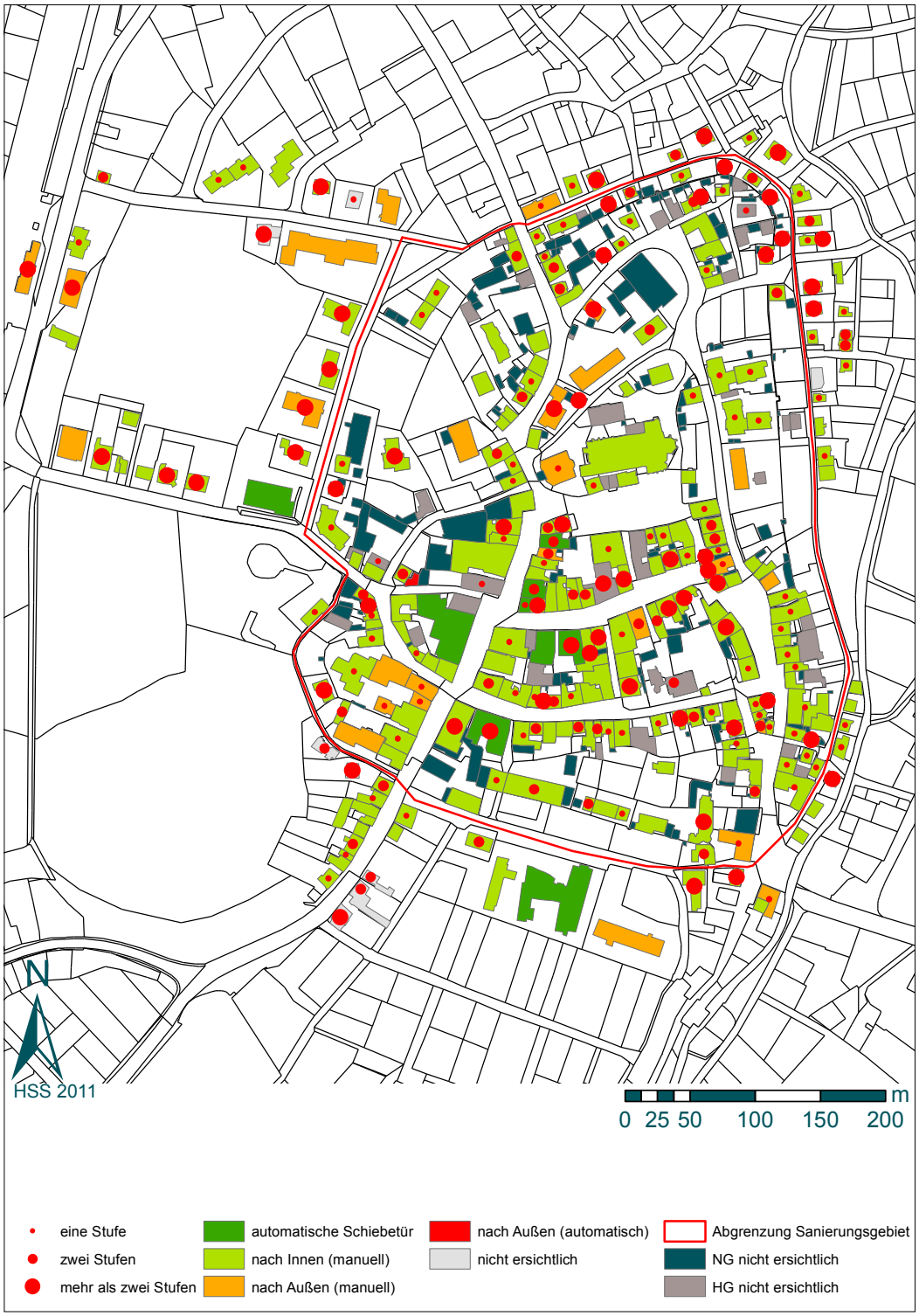
16 Abbildung
Entwicklung der Altersgruppen in Prozent zum Bezugsjahr 1995



Quelle:
Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, 2010 u. 2011

Darstellung:
Heinritz, Salm & Stegen 2011

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



17 Abbildung
Barrieren in der Altstadt (Gebäudezugang)

Darstellung: Heinritz, Salm & Stegen 2011

Städtebau und Freiraum

Durch das Aufzeigen städtebaulich-räumlicher Zusammenhänge, charakteristischer Gestaltungselemente, Bau- und Grünstrukturen sowie Nutzungs- und Funktionsverteilungen sollen wichtige stadtstrukturelle und stadtgestalterische Werte und Besonderheiten erkannt werden, die heute das Stadtbild prägen und zur Identifikation mit dem Ort beitragen. Nicht zuletzt fördert ein intaktes Stadtbild die Aufenthaltsqualitäten und trägt zu einer angenehmen Atmosphäre bei.

1 Historische Entwicklung

Als Klosteransiedlung wird Moosburg im Jahre 769 das erstemal erwähnt. Der bedeutende Verkehrsknotenpunkt vor dem nahen Isarübergang sowie Bedürfnisse des Stifts und des Adels führten dazu, dass sich ab 1147 verschiedene Erwerbszweige und eine Zollstation nachweisen lassen. Die Marktrechtsverleihung war die Folge, die städtische Entwicklung setzte ein.
Das Stift als Wallfahrtsort sowie eine steigende Bevölkerungsanzahl lassen den Neubau der heutigen Kastuluskirche notwendig werden. Dieses kunsthistorische Denkmal zeugt noch heute von der zentralen Bedeutung des Ortes im 12. Jahrhundert.
Das Stadtrecht wurde im Jahre 1331 verliehen. 1339 erlangte die Stadt das Recht, ihren Befestigungsgürtel mit den Stadttoren weiter auszubauen. Das blühende kulturelle und wirtschaftliche Leben in der Stadt wurde im Jahre 1599 durch die Verlagerung des Stifts nach Landshut stark geschwächt. Die Folgen des 30jährigen Krieges und mehrere Stadtbrände schwächten die Stadt zwischen dem 17. und 18. Jahrhundert wirtschaftlich. Erst im 19. Jahrhundert setzte sich die Entwicklung der Stadt fort. So wurden u.a. die Stadttore abgerissen um den baulichen Entwicklungen Platz zu machen, 1857 wurde die Eisenbahnlinie München Landshut in Betrieb genommen. Noch heute wird die Innenstadt durch den Baustil dieser Zeit geprägt.

Mit der Ansiedlung zahlreicher Industrieunternehmen in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts (z. B. Süd-Chemie im Jahre 1906) entwickelte sich Moosburg zu einer bedeutenden Industriestadt. Noch heute findet man zahlreiche Arbeitsplätze im Industriebereich.

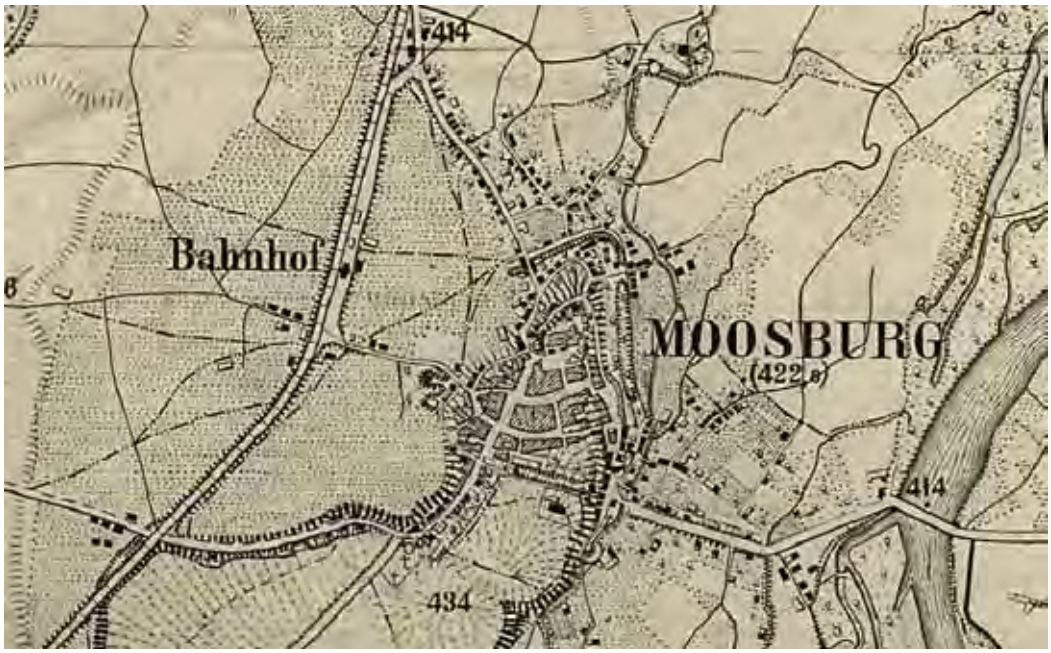
Kurz nach Ausbruch des 2. Weltkriegs wurde nördlich der Innenstadt auf einer Flächen von 35 ha ein Kriegsgefangenenlager eingerichtet (STALAG VII A). Nach Kriegsende wurden hier ab 1948 Heimatvertriebene angesiedelt, ein eigener Stadtteil „Moosburger-Neustadt“ entstand. (Quelle: www.moosburg.de)

2 Siedlungsstruktur und Gestalt

Mit einem Durchmesser von rund 1,8 km in West-Ost-Richtung und rund 3,5 km in Nord-Süd-Richtung zeigt sich der Siedlungskörper der Stadt Moosburg in einer geschlossenen und kompakten Form. Nicht zuletzt ist dies auf die „beengte“ Lage zwischen Isar mit Auenwald im Osten und der Amper mit Ampermoos im Westen zurück zu führen. Mit der Errichtung des Gewerbegebiets Degernpoint östlich der Isar wurde das kompakte Siedlungsgefüge in den letzten Jahren jedoch aufgebrochen. Größere Flächen für die Siedlungserweiterung v.a für Wohnen und öffentliche Einrichtungen befinden sich im Westen der Stadt und werden durch den Neubau der sog. Westumfahrung begrenzt.
Losgelöst von der Kernstadt gibt es 8 kleinere Weiler und Dörfer, die Moosburg zugehören.

Trotz der Siedlungsentwicklung der letzten Jahrzehnte blieb der historisch gewachsene Ortskern in seiner Gestalt und Ausprägung weitestgehend erhalten. Die im Grundriss mittelalterlich geprägte Altstadt zeigt sich auch heute noch in einer kompakten und geschlossenen Bauweise. Wie schon erwähnt, prägen vor allem Gebäude aus dem 19. Jahrhundert das Stadtbild. Zahlreiche der meist

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



18 Abbildung
Urpositionsblatt der Stadt von 1874

Quelle: Bayerische Vermessungsverwaltung



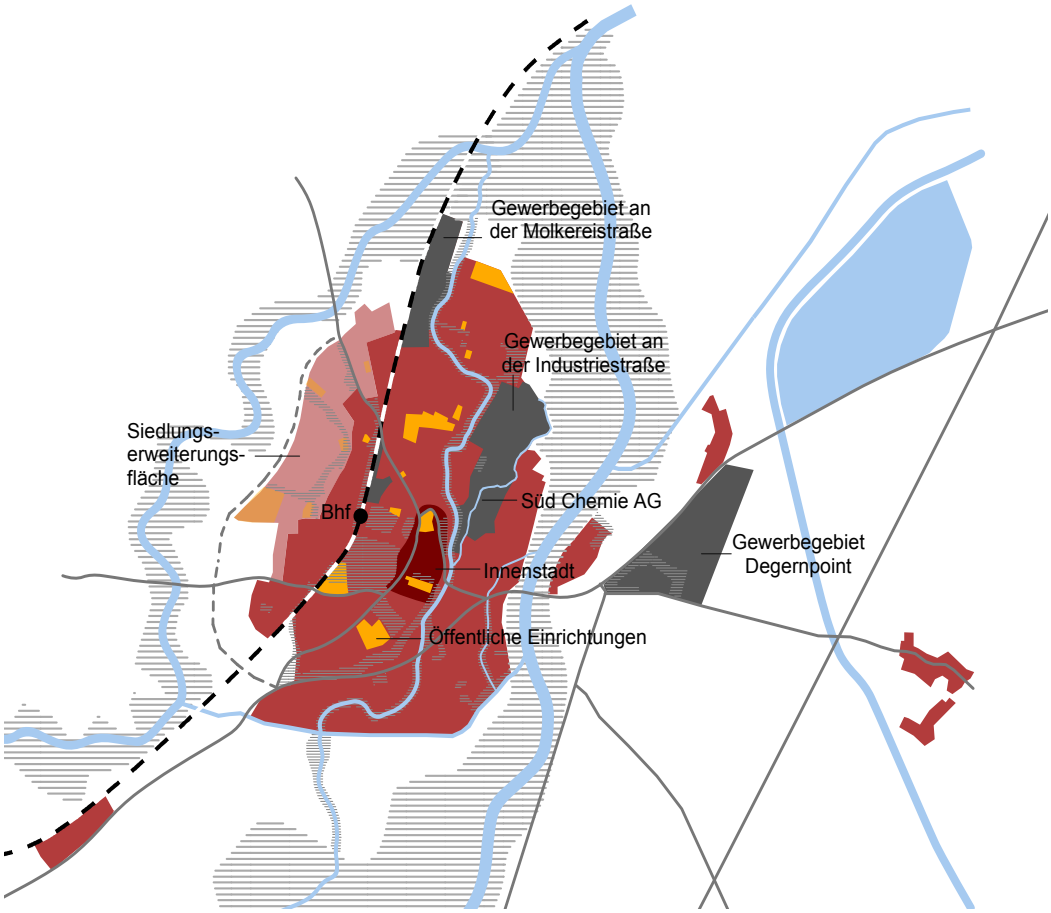
19 Abbildung
Stadtkarte von 1812

Quelle: Bayerische Vermessungsverwaltung

giebelständig zum Straßenraum stehenden Häuser stehen heute unter Denkmaschutz. Eine z.T. detaillierte Fassaden und Häusergestaltung lassen ein einheitliches, städtebaulich wertvolles Stadtbild entstehen, welches in den Bereichen „Auf dem Plan", „Stadtplatz" und „Auf dem Gries" ensemblegeschützt ist.
Neben der Kleinteiligkeit der Bebauung, der markante Abfolgen von weiten Platzräumen und engen Straßen und Gassen charakterisieren vor allem die Kirchtüme von St. Kastulus und St. Johannes das Bild der Stadt.
Infolge der topografischen Lage auf einem gegenüber dem Flußufer der Isar bis zu 14m ansteigenden Geländerückens, bilden die beiden Kirchtürme in Verbindung mit dem kompakten Siedlungskörper der Innenstadt eine weithin Sichtbare markante Stadtsilhouette aus.

Verlässt man den zentralen, durch Blockrandbebauung geprägten Innenstadtbereich, findet man schnell eine Siedlungsstruktur vor, die in Verbindung mit einer Einfamilienhausbebauung und den üppigen Hausgärten als kleinstädtisch/dörflich zu beschreiben ist.
Im Kontrast hierzu stehen zum Teil in nächster Nachbarschaft und bis nahezu an die Innenstadt reichende Gewerbe- und Industrieansiedlungen (u.a. Süd-Chemie), die v.a. durch großkubaturige Hallenbauten zu charakterisieren sind. Die über das letzte Jahrhundert gewachsene Gemengelage ist fester Bestandteil des Siedlungsbildes von Moosburg, trotz ausgeprägter Gestaltbrüche und nicht unerheblichen Immissionsbelastungen.
Die Gebäude im Sanierungsgebiet weisen eine Geschossigkeit von zwei bis maximal vier Stockwerken auf, ein homogenes

20 Abbildung
Großräumige Nutzungszonierung



Darstellung: Plankreis 2012

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



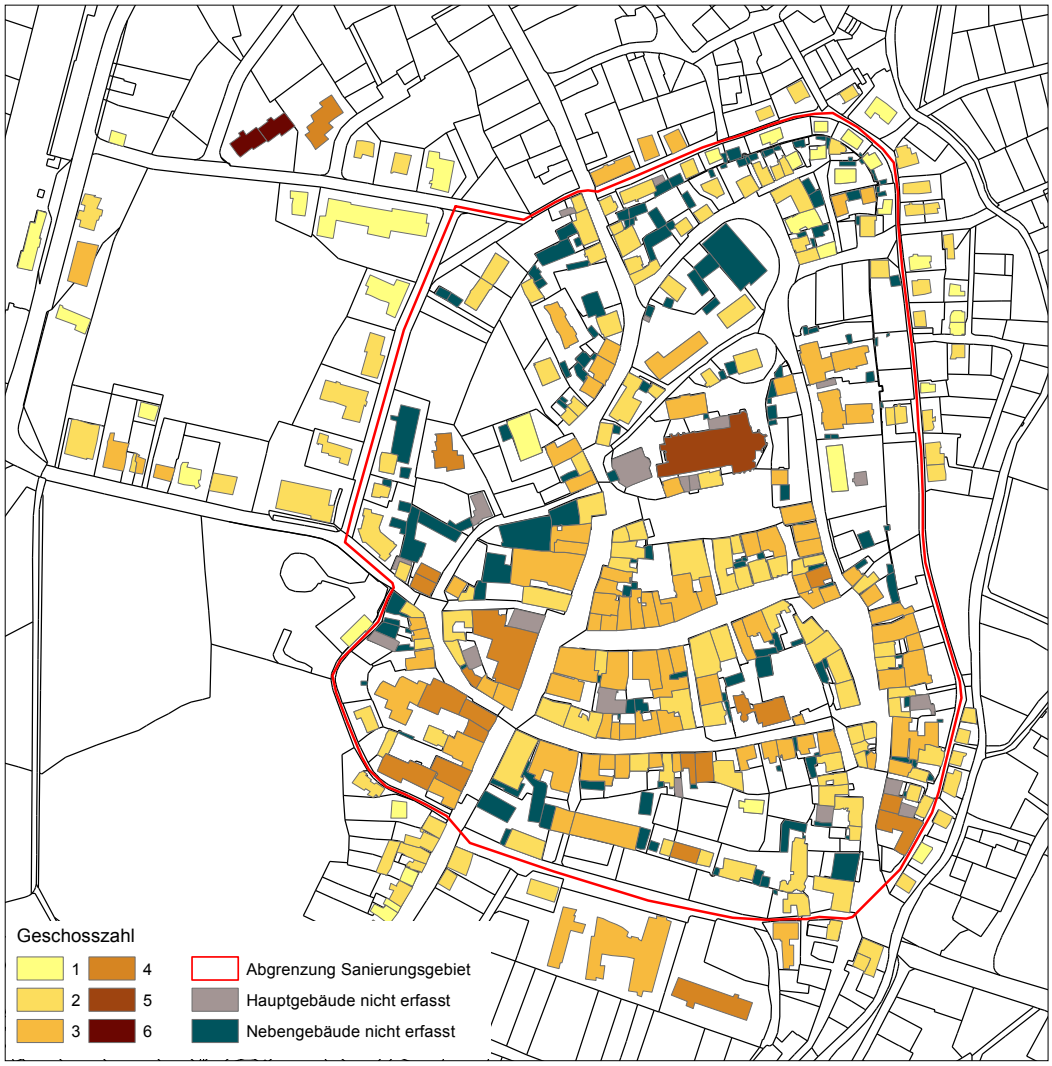
21 Abbildung
Siedlungsstruktur und Denkmalschutz

Darstellung:
Plankreis 2012

Erscheinungsbild ist zu erkennen. Das Rathaus mit dem Rathausturm sowie die Kirchen St. Kastulus und St. Johannes bilden aufgrund der baulichen Höhe markante städtebauliche Dominaten. Der Bereich zwischen Innenstadt und Bahnhof wird von einer ein bis zwei geschossigen Bebauung in offener Bauweise geprägt.
Große Bereiche, deren stadtstrukturelle Qualitäten zuvor hervorgehoben wurden, zeigen gestalterische Defizite. Vor allem im Bereich „Auf dem Plan“ sowie „Auf dem Gries“ stören eine mangelhafte Oberflächengestaltung sowie ungenügende Gebäudequalitäten die Erlebbarkeit der Ensembles. Neben einem hohen Versiegelungsgrad mindern eine große Anzahl an Parkplätzen (Auf dem Plan) und eine hohe Verkehrsbelastung (Auf dem Gries) die Aufenthaltsfunktion.

In diesem Zusammenhang ist auch festzustellen, dass sowohl von Norden als auch von Osten und Süden her kommend der städtebaulichen Situation angemessene Stadteingänge fehlen.
Neben einer großen Anzahl an sanierten Gebäuden, finden sich in zentraler Lage Gebäude, deren Zustand nach Augenschein

22 Abbildung
Geschosszahlen

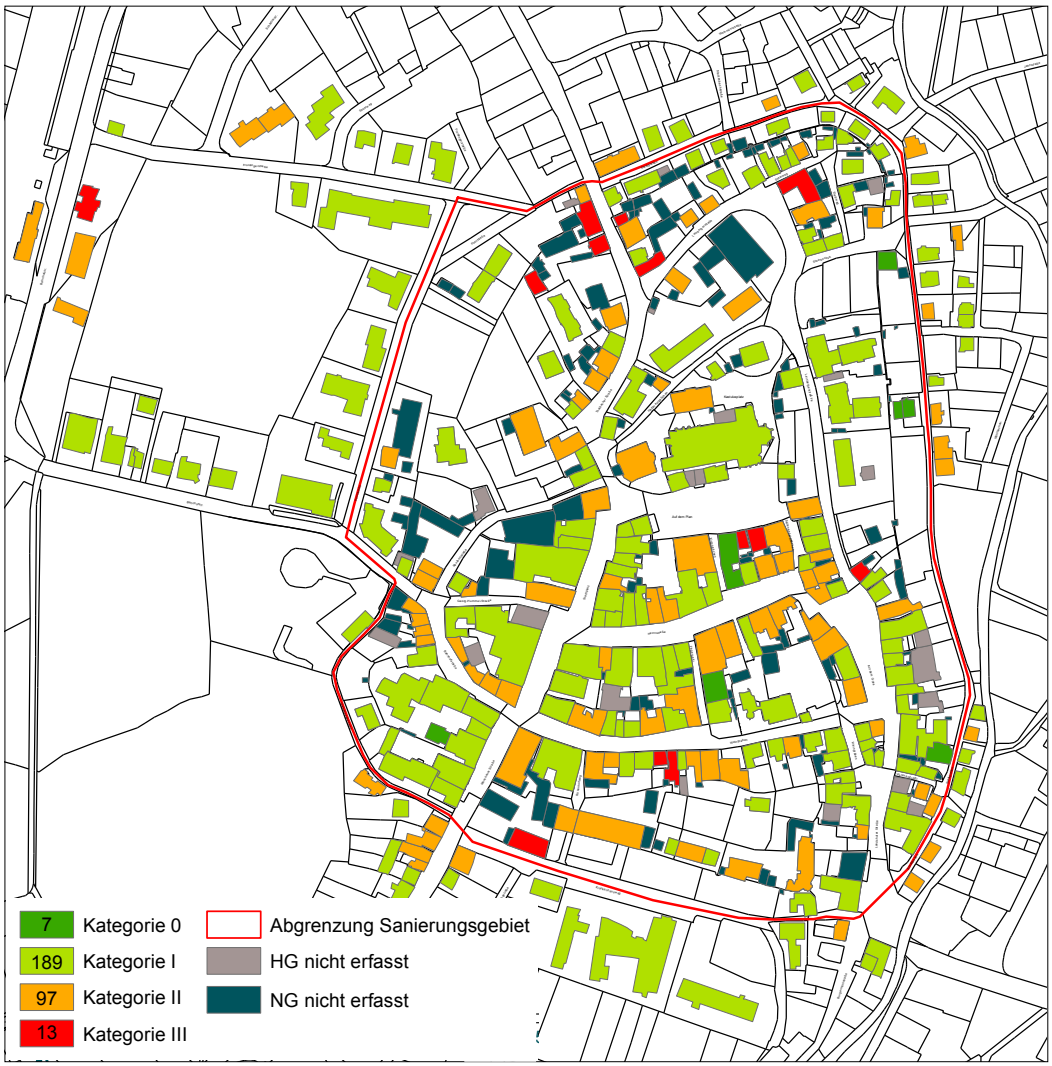


Darstellung: Heinritz, Salm & Stegen 2011

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

hohe Mängel aufweist. Eine Sanierung dieser zum Teil denkmalgeschützen und ortsbildprägenden Gebäude ist für die Aufwertung der Innenstadt von großer Bedeutung.

Neben der angesprochenen Gemengelage östlich der Innenstadt mit Gewerbe/Industrie und Wohnen, zeigen sich westlich weitere Bereiche mit siedlungsstrukturellen Defiziten bzw. Entwicklungsbedarf. Hier ist v.a. die funktionale und strukturelle Anbindung des Bahnhofs an die Innenstadt zu nennen. Daneben finden sich Aufgaben der Stadtsanierung wie z.B. Aufwertung des Stadteingangs Bahnhof, Aufwertung der öffentlichen Räume, Stärkung minder genutzter Grundstücke, Entsiegelung, Beseitigung von „Hinterhofatmosphären“ u.v.m..



23 Abbildung
Gebäudezustand

Kategorie 0:
Gebäude nach Augenschein ohne Mängel

Kategorie I:
Gebäude nach Augenschein mit geringfügigen Mängeln; „Schönheitsreperaturen“ ggf. erforderlich

Kategorie II:
Gebäude nach Augenschein mit Mängeln; Renovierung erforderlich

Kategorie III:
Gebäude nach Augenschein mit erheblichen Mängeln; umfassende Sanierung erforderlich

Darstellung: Heinritz, Salm & Stegen 2011

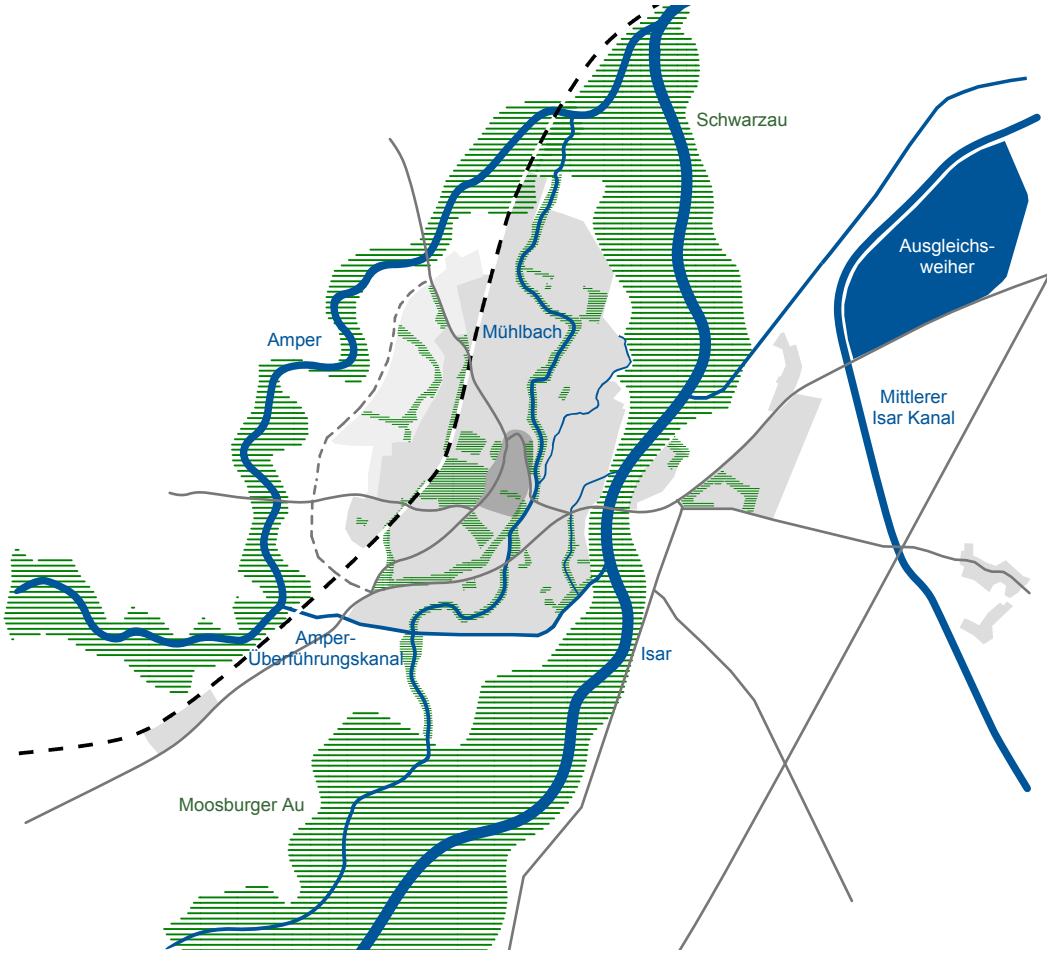
3 Grün- und Freiräume

Moosburg liegt zwischen Isar und Amper - in einer landschaftlich attraktiven und topografisch leicht bewegten Umgebung. Der Stadtkern liegt auf einem ca. 15 m hohen Sporn, der nach Norden hin ausläuft.
Mit der Isar und der Amper sowie den dazugehörigen Auen, Auenwäldern und Feuchtgebieten befinden sich wertvolle Naherholungsgebiete in kurzer Distanz zum Siedlungskörper. Zahlreiche Fuß- und Radwege erschließen diese Bereiche und machen Sie für die Bürgernutz- und erlebbar. Dennoch wurde die frühere Zuwendung des Siedlungskörpers bzw. der Stadt v.a. zur Isar hin nicht zuletzt aufgrund der Hochwasserschutzdämme eingeschränkt.

Neben den zahlreichen Möglichkeiten der aktiven Naherholung zeigen sich die Bereiche Isar und Amper von einer hohen ökologischen und klimatischen Wertigkeit mit Vernetzungsfunktionen in die weiteren Landschaftsräume. Von dort aus ergeben sich zahlreiche Blickbezüge auf die markante Stadtsilhouette.

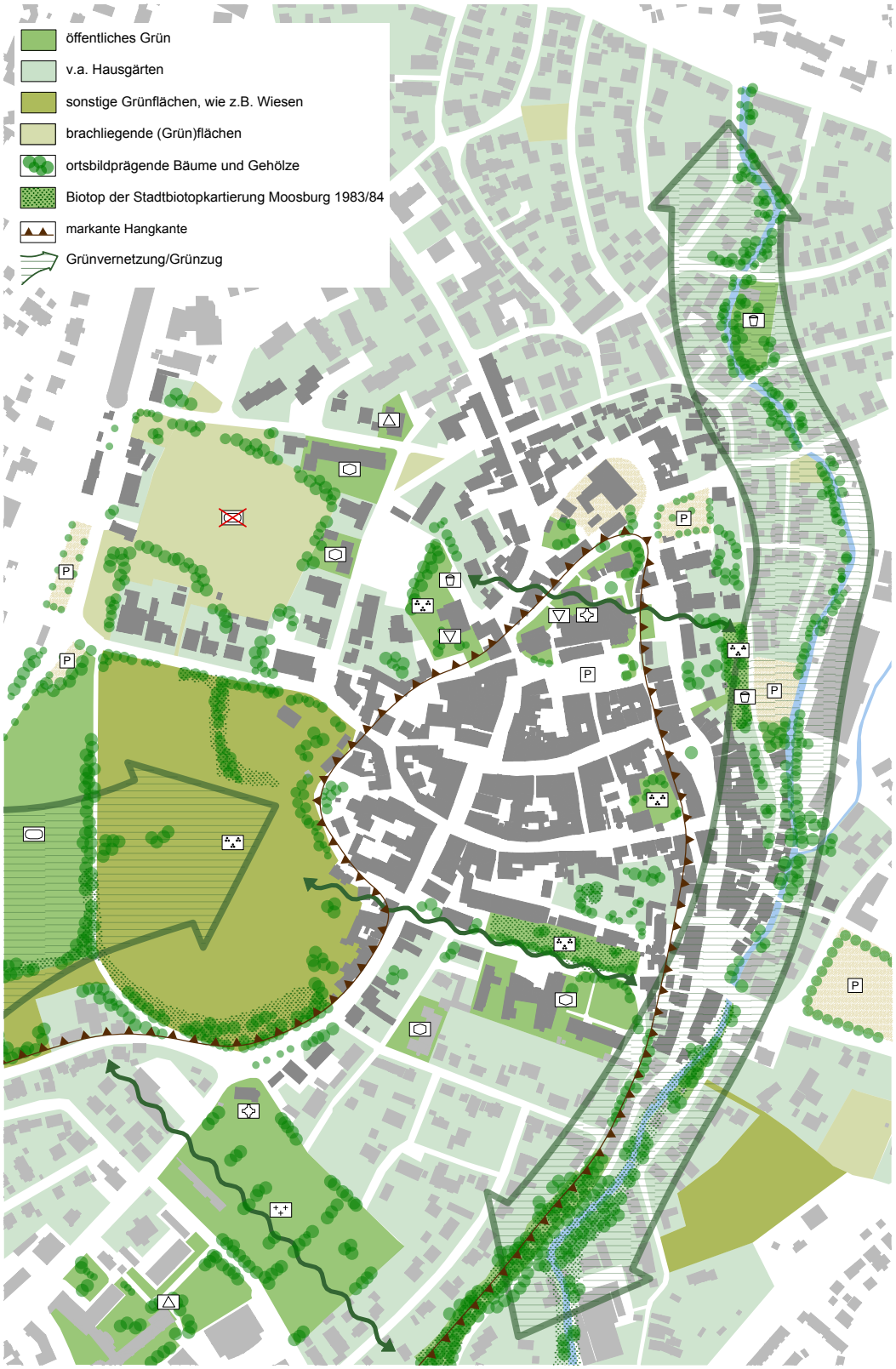
Moosburg liegt in einem Gebiet mit zahlreichen Gewässern. Neben den 2 Hauptflüssen begrenzt der Amper-Überführungskanal im Süden den Siedlungskörper. Der Mühlbach durchquert die Stadt von Süden nach Norden, am östlichen Rand der Altstadt unterhalb der Hangkante. Er ist ein natürliches Gliederungselement im Siedlungskörper, das durch Begrünung, Hausgärten, kleineren

24 Abbildung
Großräumige Grün- und Freiraumvernetzung



Darstellung:
Plankreis 2012

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



25 Abbildung
Grün- und Freiräume

Darstellung:
Plankreis 2012

Freiflächen mit Spielanlagen durch Fuß- und Radwege für die Bewohner der Stadt erlebbar wird. Der Schleiferbach, ein Seitenarm des Mühlbachs, durchfließt das Gewerbe- und Industriegebiet und ist nur bedingt im Ortsbild wahrnehmbar.

Innerhalb des Siedlungsbereichs unterstreichen markante Grünstrukturen das topografisch bewegte Relief, d.h. die Hangkante wird v.a. im Bereich der Münchner Straße sowie oberhalb der Burgermühlstraße durch ortsbildprägende Gehölz- und Baumgruppen sichtbar gemacht - das Grün prägt die Stadtsilhouette entscheidend mit.

Die im Südwesten der Innenstadt angrenzede Schloss-Asch Wiese bildet in Verbindung mit den Sportanlagen des SG Moosburg eine bedeutende innerörtliche Grünfläche, die neben der Sport-, Freizeit und Naherholungsfunktion auch ökologische Bedeutung für die dicht bebaute Innenstadt einnimmt.

Nördlich daran angrenzend befindet sich in zentraler Lage zwischen Bahnhof und Innenstadt eine rund 2,5 ha große Brachfläche, auf der bis 2011 eine Sportanlage situiert war. Bei einer zukünftigen Nutzungszuführung sollte neben einer fußläufigen Durchwegung, auch um die Verbindung zwischen Bahnhof und Innenstadt zu verbessern, auf eine angemessenen Durchgrünung geachtet werden.

Entlang des Verlaufs der ehemaligen Stadtmauer bzw. des Stadtgrabens findet man im Bereich des Krankenhauswegs und östlich der Leinbergerstraße kleine Parkanlagen mit altem Baumbestand und hoher Aufenthaltsqualität.

Dem mittelalterlichen Charakter entsprechend, weist die kompakte Innenstadt nur wenig Grünflächen auf. Lediglich rund um die Kirchen, „Auf dem Plan“ und „Auf dem Gries“ finden sich ortsbildprägende Einzelbäume im öffentlichen Raum. Kleinere Grünanlage sind rund um das Zehntstadel, nördlich des Kindergartens St. Elisabeth und im Bereich des Landwirtschaftsamtes angelegt. Die Grünbereiche laden mit ihrer Aufenthaltsqualität zum innerstädtischem Verweilen ein.

Ein z.T. lichte Baumreihe umgrenzt den im südosten der Altsdtadt befindlichen Festplatz. Der hohe Versiegelungsgrad ist der flexiblen und funktionalen Nutzung dieser Freifläche geschuldet.

Verlässt man den Innenstadtbereich prägen z. T. üppige Hausgärten das Ortsbild.

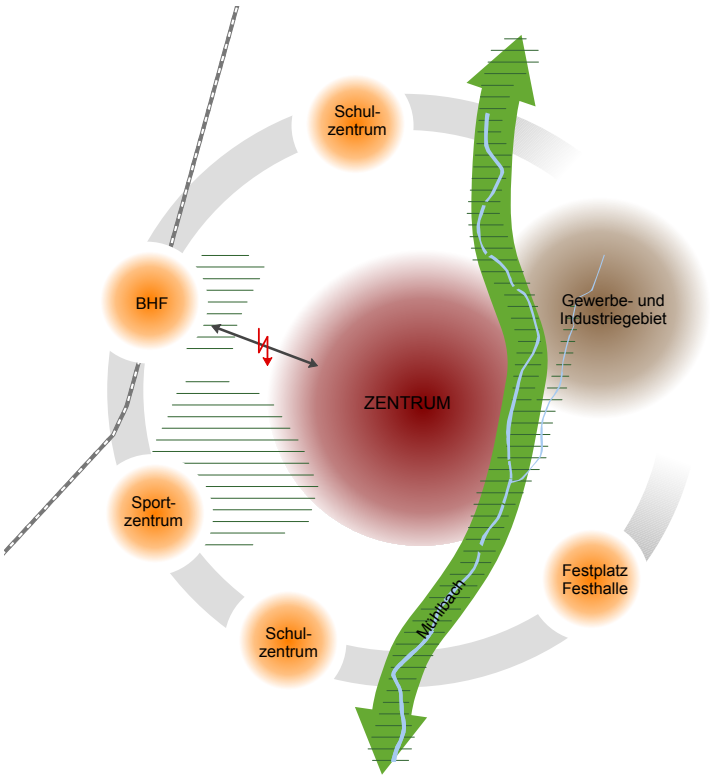
Heinritz, Salm & Stegen _ Plankreis _ RatioPlan (c) 2012

4 Nutzungen und Funktionen

Moosburg ist im Landesentwicklungsplan als Mittelzentrum eingestuft. Neben der Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs (Grundversorgung) finden sich in Moosburg insbesondere Einrichtungen des periodischen Bedarfs, wie z.B. weiterführende Schulen, kulturelle Einrichtungen, Kino, Schwimmbad aber auch Notare, Rechtsanwälte und Fachärzte.

Moosburg weist hinsichtlich der „funktionalen Aufteilung“ eine klare Struktur auf. Der kompakte Siedlungskörper gliedert sich in ein klar definiertes Zentrum mit einem typischen Besatz an Gewerbe, Handel, Dienstleistungen und Wohnnutzungen sowie in darum liegende v.a. durch Wohnnutzung bestimmte Gebiete, die mit öffentlichen Einrichtungen, wie Kindergärten oder Schulen ausgestattet sind. Mit der Kastulus Realschule, der A.-Vitzthum Grundschule sowie der dort befindlichen Stadthalle bildet sich im Süden ein Schwerpunkt an öffentlichen Einrichtungen heraus, ebenso im Norden mit dem Karl-Ritter-v. Frisch Gymnasium, der Theresia-Gerhardinger-Grundschule und der Georg-Hummel-Mittelschule sowie kirchlichen Einrichtungen. Während die Freizeit und Naherholungssuchenden v.a im nahe gelegenen Natur- und Landschaftsraum der Isar und Amper auf ihre Kosten kommen, findet man in Zentrumsnähe, südwestlich der Innenstadt, mit Eisstadion, Tennisplätzen, Sportplätzen und dem Jugendhaus zahlreiche Sport- und Jugendeinrichtungen.

Entlang des Krankenhauswegs gruppieren sich zentrumsnah mit dem AWO-Seniorenwohnpark und der Kranken- und Altenpflegestation Moosburg soziale Einrichtungen.
Eine schon angedeutete Besonderheit in Moosburg ist das ausgedehnte innerörtliche



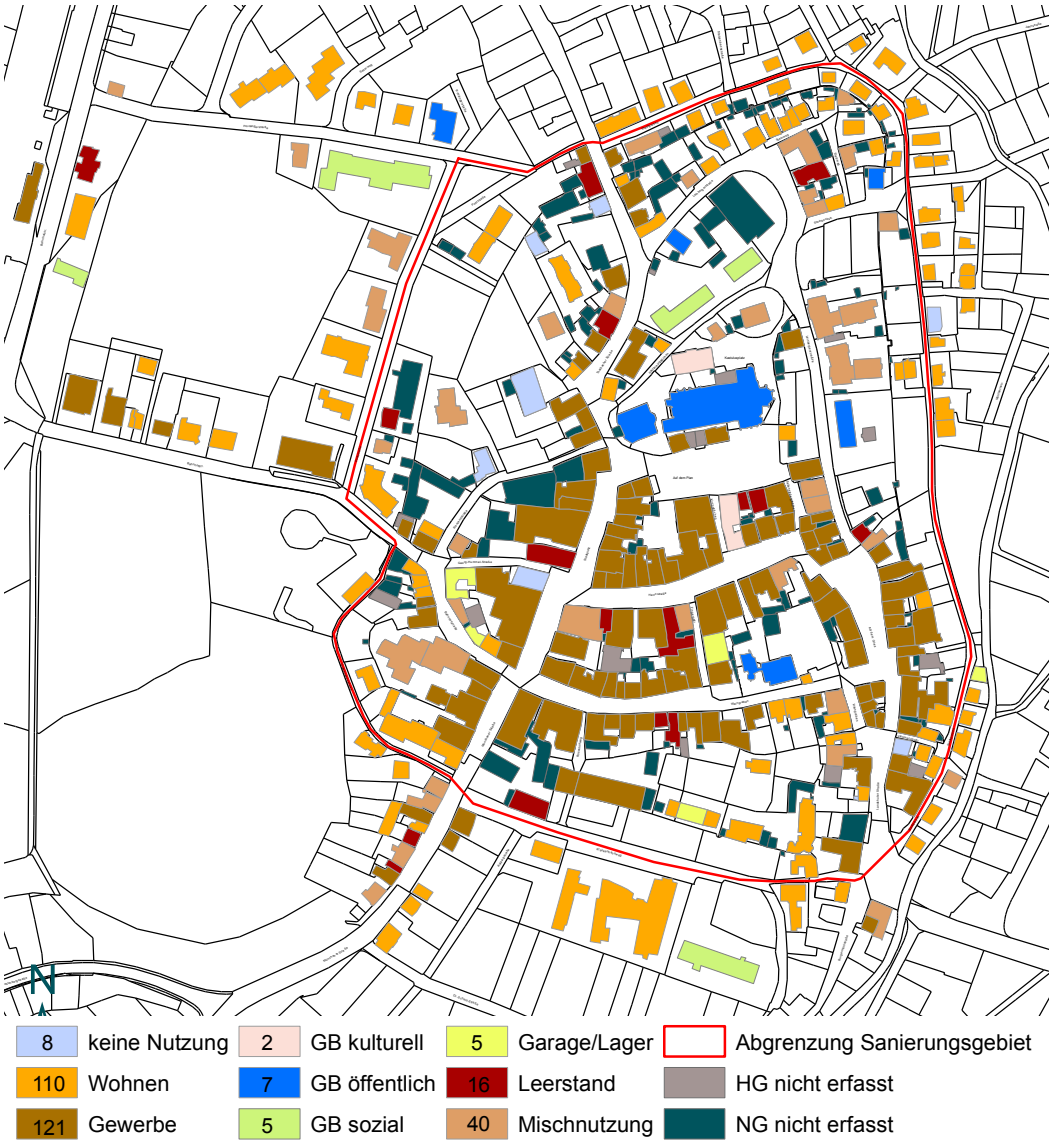
26 Abbildung
Pictogramm
Funktionen

Darstellung:
Plankreis 2012

Industrie- und Gewerbegebiet, welches sich bis fast an das Zentrum erstreckt. Ein Band aus großflächigen Industriebetrieben „durchschneidet“ den nordöstlichen Siedlungskörper, nur wenige öffentliche Wege und Straßen ermöglichen das Durchqueren - eine Barrierewirkung ist auszumachen. Neben Einkaufsmärkten im Bereich der Neuen Industriestraße finden sich hier mit der Süd-Chemie AG und der Firma Jungheinrich die zwei größten Arbeitgeber der Stadt. Mit der Neuausweisung des Gewerbegebiets Degernpoint auf der „grünen Wiese“ östlich des Stadtkörpers, wirkt man zwar dem Gedanken des kompakten Siedlungskörpers entgegen, die Autobahnnähe sowie Grundstückszuschnitte machen das Gebiet jedoch für großflächige Gewerbeansiedlungen attraktiv. Eine Entwicklung darf hier nicht in Konkurrenz zur Innenstadt stehen (vgl. Zentren- und Sortimentskonzept im Einzelhandel).

Rund um den Stadtplatz sowie in der angrenzenden Herrnstraße, dem Weingraben sowie

27 Abbildung
Erdgeschossnutzung

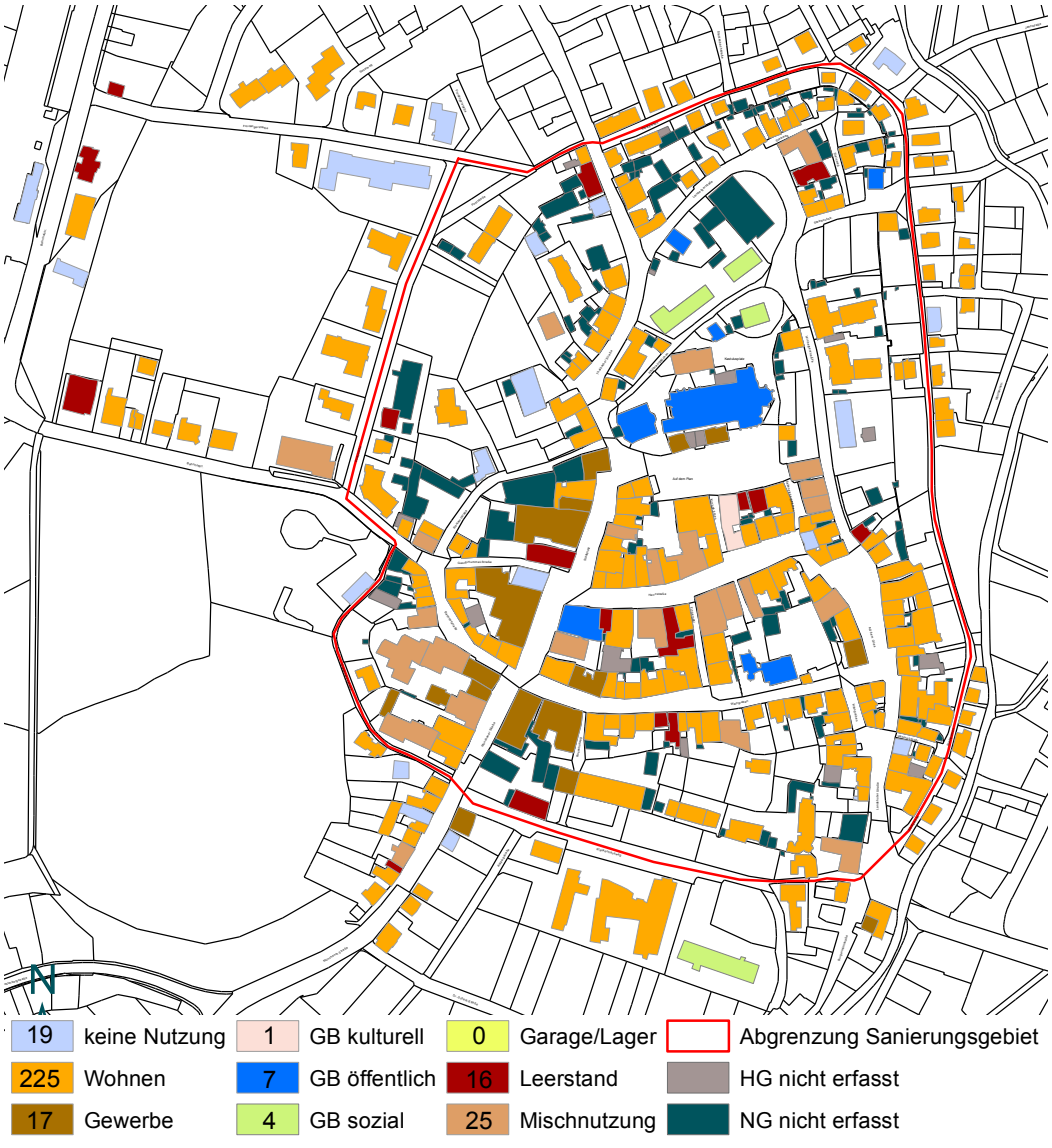


Darstellung: Heinritz, Salm & Stegen 2011

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

„Auf dem Gries“ sind vor allem Gewerbe, Handels- und Dienstleistungsfunktionen angesiedelt, die sich über eine hohe Besucherfrequenz auszeichnen. „Auf dem Plan“ finden sich hingegen mit 2 Gastronomiebetrieben und der Stadtbücherei (Eingang von der Herrnstraße aus) nur wenige frequenzbringende Nutzungen. Zudem prägen u.a. Leerstände in ortsbildprägenden, sanierungsbedürftigen Häuser das Bild des Platzes.
Allgemein gilt es festzustellen, dass in der Innenstadt ein Supermarkt/Vollsortimenter fehlt. Einkäufe des täglichen Bedarfs sind hier nur eingeschränkt möglich, der Wochenmarkt „Auf dem Plan“ bietet ein begrenztes Angebot.

Die Nutzungs- und Funktionsdichte in der Innenstadt ist mit einem nicht unerheblichen Verkehrsaufkommen (Ziel- und Quellverkehr) verbunden, welches durch den Nord-Süd/ Süd-Nord gerichteten Durchgangsverkehr noch verstärkt wird. Eine gute Erreichbarkeit in Verbindung mit einer ausreichenden



28 Abbildung
Obergeschossnutzung (aggregiert)

Darstellung: Heinritz, Salm & Stegen 2011

Anzahl an Stellplätzen steht hier im Konflikt mit einer notwendigen, der städtebaulichen Situation angemessenen, Anhebung der Aufenthaltsqualitäten. Mit der Fertigstellung der Westumfahrung sind verkehrliche Entlastungseffekte zu erwarten.

Die in der Moosburger Innenstadt/Altstadt vorzufindende Mischnutzung ist kleinstadttypisch. Neben den Handels- und Gewerbenutzungen in den Erdgeschossen, ist der hohe Besatz an Wohnungen in den Obergeschossen positiv hervorzuheben. Dies ist für den Charakter einer auch Abends lebendigen Innenstadt von großer Bedeutung.

Eine gute fußläufige Erreichbarkeit von Geschäften, zentralen Einrichtungen oder des Bahnhofs (Stichwort „Kurze Wege“) wird gerade vor dem Hintergrund einer älter werdenden Gesellschaft den Wohnungsmarkt immer stärker beeinflussen. Bei der Entwicklung zentrumsnaher Flächenpotentiale sollte dies berücksichtigt werden.

Größere zentrumsnahe Flächenpotentiale finden sich v.a. westlich der Innenstadt, im Bereich der ehemaligen Sportplätze. Neben der Verbindungsfunktion zwischen Bahnhof und Innenstadt, die dieser Bereich einnimmt, darf eine bauliche Entwicklung nicht in Konkurrenz zur Innenstadt/Altstadt stehen bzw. diese in ihrer Zentrumsfunktion nicht schwächen.

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

5 Zusammenfassung der Stärken und Schwächen

Siedlungsstruktur und Gestalt

- gut ablesbarer und erhaltener historischer Stadtgrundriss, v.a. im Bereich zwischen Leinbergerstraße, Thalbacher Straße, Stadtplatz, Münchener Straße, Krankenhausweg und „Auf dem Gries“
- ensemble- und denkmalgeschützter Gebäudebestand
- Kirchtürme von St. Kastulus und St. Johannes sowie Rathausturm als „städtebauliche Dominanten“. Zudem bilden Sie eine weithin Sichtbare markante Stadtsilhouette
- spannende Abfolge von Straßen, Gassen und Plätzen im Bereich der „Altstadt“
- Defizite in der Oberflächengestaltung von Platz- und Straßenräumen, insbesondere im Bereich „Auf dem Plan“ und „Auf dem Gries“
- Defizite in der Möblierung des öffentlichen Raums
- z.T. denkmalgeschütze, ortsbildprägende Gebäude in einem schlechten Bauzustand
- zwischen Innenstadt und Bahnhof Bereiche mit siedlungsstrukturellem Entwicklungsbedarf, v.a. des Bahnhofsumfelds
- fehlende Stadteingänge als „Auftakt“ in die historische Altstadt

Grün und Freiraum

- nahe gelegener attraktiver Natur- und Landschaftsraum mit Erholungsfunktionen und positiver Auswirkung auf die Wohnqualitäten
- topografische Lage ermöglicht zahlreiche Blickbeziehungen auf die Stadt sowie in den Landschaftsraum
- ortsbildprägende Gehölz- und Baumgruppen unterstreichen v.a. an den Hangkanten die besondere topografische Situation
- Situierung der ortsbildprägenden Einzelbäume unterstreichen v.a. „Auf dem Gries“ und „Auf dem Plan“ die wertvolle städtebauliche/stadträumliche Situation
- Mühlbach als gliederndes Element im Siedlungskörper mit wertvoller ökologisch/klimatischer Funktion sowie ortsbildprägender Grünstrukturen, die zum Großteil durch Wege erlebbar sind
- große Freiflächenpotentiale zwischen Innenstadt und Bahnhof
- z.T. funktionale und gestalterische Mängel von Freiflächen mit hohem Versiegelungsgrad in der Innenstadt, v.a. Auf dem Plan und Festplatz
- Mängel in den Grünstrukturen rund um den Festplatz
- v.a. außerhalb des historischen Ortskerns fehlendes Straßenbegleitgrün

Nutzungen und Funktionen

- kompakter Siedlungskörper mit guter Ausstattung an öffentlichen Einrichtungen (z.B. Bildungseinrichtungen)
- hohe Funktions- und Nutzungsvielfalt, v.a. im Zentrum Mischnutzung mit einem hohen Anteil an Wohnen
- kompakter Siedlungskörper mit kurzen Wegen
- zentrumsnahe Flächenpotentiale zur funktionalen Stärkung der Innenstadt (zentrumsnahes Wohnen, Standort eines Vollsortimenters etc.)
- funktionale Anbindung Innenstadt – Bahnhof
- Defizite in der funktionalen Ausprägung des Zentrums, d.h. Fehlen eines Vollsortimenters, fehlender „Frequenzbringer“ Auf dem Plan, Leerstände in zentraler Lage
- teilweise unzureichende Wohnumfeldqualitäten
- Gemengelage Wohnen/Industrie/Gewerbe mit Immissionsbelastungen
- z.T. fehlende gemeinschaftliche, kulturelle Einrichtungen in zentraler Lage, auch im Hinblick auf die demographische Entwicklung

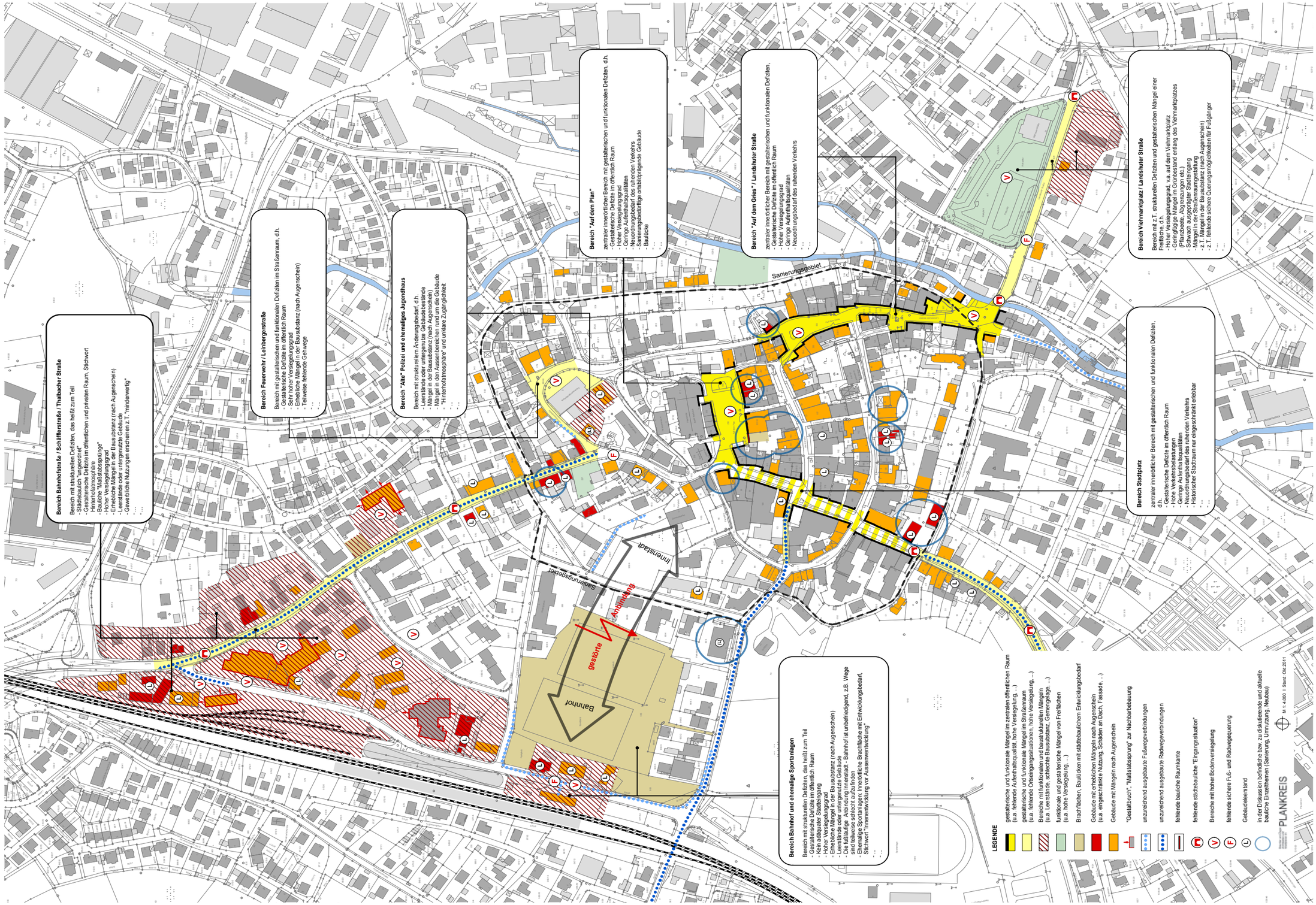
Heinritz, Salm & Stegen _ Plankreis _ RatioPlan (c) 2012



29 Abbildung
Zusammenfassende Darstellung der Stärken und Qualitäten

Darstellung:
Plankreis, 2012

30 Abbildung
Zusammenfassende Darstellung der Schwächen und Mängel



Darstellung:
Plankreis, 2012

Verkehr

Das vorliegende integrierte Stadtentwicklungskonzept Moosburg (ISEK) beinhaltet den Entwurf einer verkehrlichen Strategie zur Verbesserung der Lebensqualität im Stadtzentrum von Moosburg. Als „Mittel zu diesem Zweck" sieht die Verkehrsplanung seit den 1990er Jahren die nachhaltige Weiterentwicklung des örtlichen Verkehrssystems, und zwar nicht nur in dem Stadtzentrum, sondern – soweit erforderlich – auch in den jeweils angrenzenden Stadtteilen vor.

Bezogen auf den begrenzten Planungsumgriff „Stadtzentrum" bedeutet die nachhaltige Weiterentwicklung des örtlichen Verkehrssystems in erster Linie:

- die Gewährleistung höchstmöglicher Erreichbarkeit für alle Verkehrsteilnehmer
- bei höchstmöglicher Aufenthaltsqualität für die Stadtbewohner, Besucher und Kunden
- zu geringstmöglichen Kosten für die Steuerzahler.

Während die aktuelle Situation im jeweiligen Untersuchungsgebiet an den beiden erstgenannten Leitzielen zu messen ist, wird zur Bewertung jeder konkreten Maßnahme der jeweils zu erwartende Zugewinn an Erreichbarkeit und Aufenthaltsqualität (der Netto-Nutzen) ins Verhältnis zu den dafür aufzuwendenden Kosten gesetzt.

Strukturmerkmal	Bezugsdatum bzw. Gruppe	Spalte	Vergleichswerte							
			Stadt Moosburg		Lkr Freising		Oberbayern		Bayern	
Fläche in km²	31.12.2009	1	43,84	100%	799,81	100%	17529,78	100%	70550,11	100%
Verkehrsfläche [ha]		5	219	5,0%	4100	5,1%	69762	4,0%	336809	4,8%
davon Str./Wege/Plätze		6	198	4,5%	3189	4,0%	60419	3,4%	311240	4,4%
Bevölkerung	27.05.1970	12	13050		86287		3324104		10479386	
	25.05.1987	13	14251		90689		3598126		10902643	
	31.12.2009	14	17487	**100%**	165483		4346465	**100%**	12510331	**100%**
	12.04.2011		17.304							
Veränderung im Vergleich zu	1970	16	34,0		74,5		30,8		19,4	
	1987	17	22,7		40,1		20,8		14,7	
Einwohner/km²	1970	18	298		119		190		149	
	2009	19	399		207		248		177	
Einwohner nach Altersgruppen	unter 6	20	1030		9802		242136		648443	
	6 bis unter 15	21	1583	18,2%	16062		377530	17,3%	1112380	17,4%
	15 bis unter 18	22	566		5454		130919		410041	
	18 bis unter 25	23	1546		14939		352256		1044046	
	25 bis unter 30	24	1023	63,1%	11451		289507	63,7%	771537	63,1%
	30 bis unter 50	25	5231		54226		1343610		3719893	
	50 bis unter 65	26	3226		28420		784898		2353073	
	65 oder mehr	27	3282	18,8%	25129		825609	19,0%	2450918	19,6%
sozialvers.-pflichtig Beschäftigte am Arbeitsort	**insgesamt**	52	4817	**100,0%**	73367		1672532	**100,0%**	4505412	**100,0%**
	Land- u. Forstw.	56	13	0,3%	250		6063	0,4%	22851	0,5%
	prod. Gewerbe	57	2743	56,9%	16398		474292	28,4%	1608031	35,7%
	Handel u. Verk.	58	918	42,8%	35979	77,3%	388427	71,3%	1013120	63,8%
	sonstige Dienstl.	59	1143		20740		803750		1861410	
darunter Einpendler		61	3104	64,4%	58673	80,0%	1033180	61,8%	2904976	64,5%
Besch. am Wohnort	**insgesamt**	63	6452	**133,9%**	64892	**88,4%**	1553041	**92,9%**	4441816	**98,6%**
darunter Auspendler		64	4739	73,5%	50198	77,4%	913689	58,8%	2841380	64,0%
Pendlersaldo		66	-1635		8475		119491		63596	
Wohnungsbestand	31.12.2009	106	7475		69335		2105677		5996081	
Personen/Wohnung	31.12.2009		2,3		2,4		2,1		2,1	
Pkw/1000 Einwohner	01.01.2011				554		544		556	
Kfz/1000 Einwohner	01.01.2011				704		665		700	
Kfz/Haushalt	2011/2009				1,7		1,4		1,5	
Kfz rechnerisch					116.500		2.890.399		8.757.232	
Kfz statistisch	01.01.2011				116.796		2.901.853		8.761.017	
Straßenverkehrs-unfälle 2009	**Unfälle insges.**	114	79		930		23093		67003	
	mit Pers.Schaden	115	65		746		18498		52912	
	mit Sachschaden	116	14		184		4595		14091	
	Verunglückte	117	81		1018		24244		70811	

05 Tabelle
Strukturdaten und Kenngrößen der Stadt Moosburg

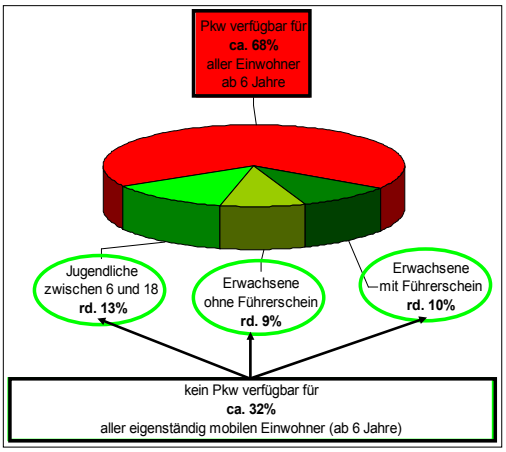
Quelle: Gemeindedaten 2010 sowie Bestand an Kfz in Bayern am 1. Januar 2011, hrsg. vom Bayerischen Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung

1 Bestandsaufnahme: Stadtstruktur, Verkehrswegenetz und Stellplatzangebot

Stadtstruktur und Untersuchungsgebiet

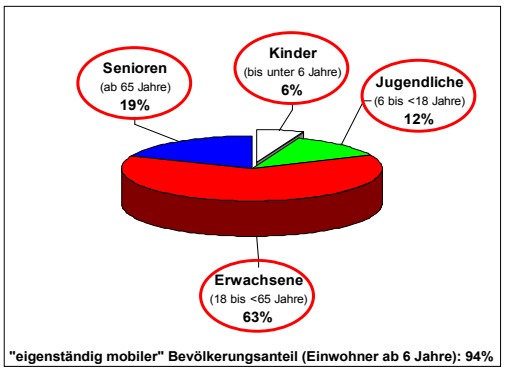
Lage, historische Entwicklung und die daraus resultierenden aktuellen Strukturmerkmale einer Stadt oder Gemeinde sind wichtige „Eckpfeiler" für die Analyse ihrer verkehrlich bedeutsamen Flächennutzungs- und Straßennetzstrukturen, für die Beurteilung des örtlichen Verkehrssystems insgesamt und nicht zuletzt auch für die Entwicklung eines zukunftsorientierten Verkehrskonzeptes.

Die wichtigsten Strukturdaten und Kenngrößen Moosburgs sind in der Strukturdatentabelle (Tabelle 05) zusammen- und den entsprechenden Kenngrößen des Landkreises Freising, des Bezirks Oberbayern und das Landes Bayern gegenübergestellt. Diese Daten liefern nicht zuletzt auch die Basis für die beiden Grafiken zur Alterstruktur der Stadtbevölkerung und zu der daraus abzuleitenden „Pkw-Verfügbarkeit". Die folgenden beiden Abbildungen zeigen, dass der „eigenständig mobile Bevölkerungsanteil" – dazu zählen alle Stadtbewohner ab 6 Jahren – bei 94% liegt und dass schätzungsweise nahezu jedem Dritten (32%) dieser eigenständig mobilen Einwohner kein Pkw zur Verfügung steht. Zu dieser „Mobilitätsgruppe" zählen alle Jugendlichen zwischen 6 und 18 Jahren (13%), Erwachsene ohne Führerschein (ca. 9%) sowie Erwachsene mit Führerschein (etwa 10%).



32 Abbildung
Pkw-Verfügbarkeit in Moosburg geschätzt auf der Grundlage des Mobilitätspanels 2009 (16.457 eigenständig mobile Einwohner = 100%)

Darstellung: RatioPlan 2012



31 Abbildung
Altersstruktur der Stadtbewohner nach Mobilitätsgruppen

Darstellung: RatioPlan 2012

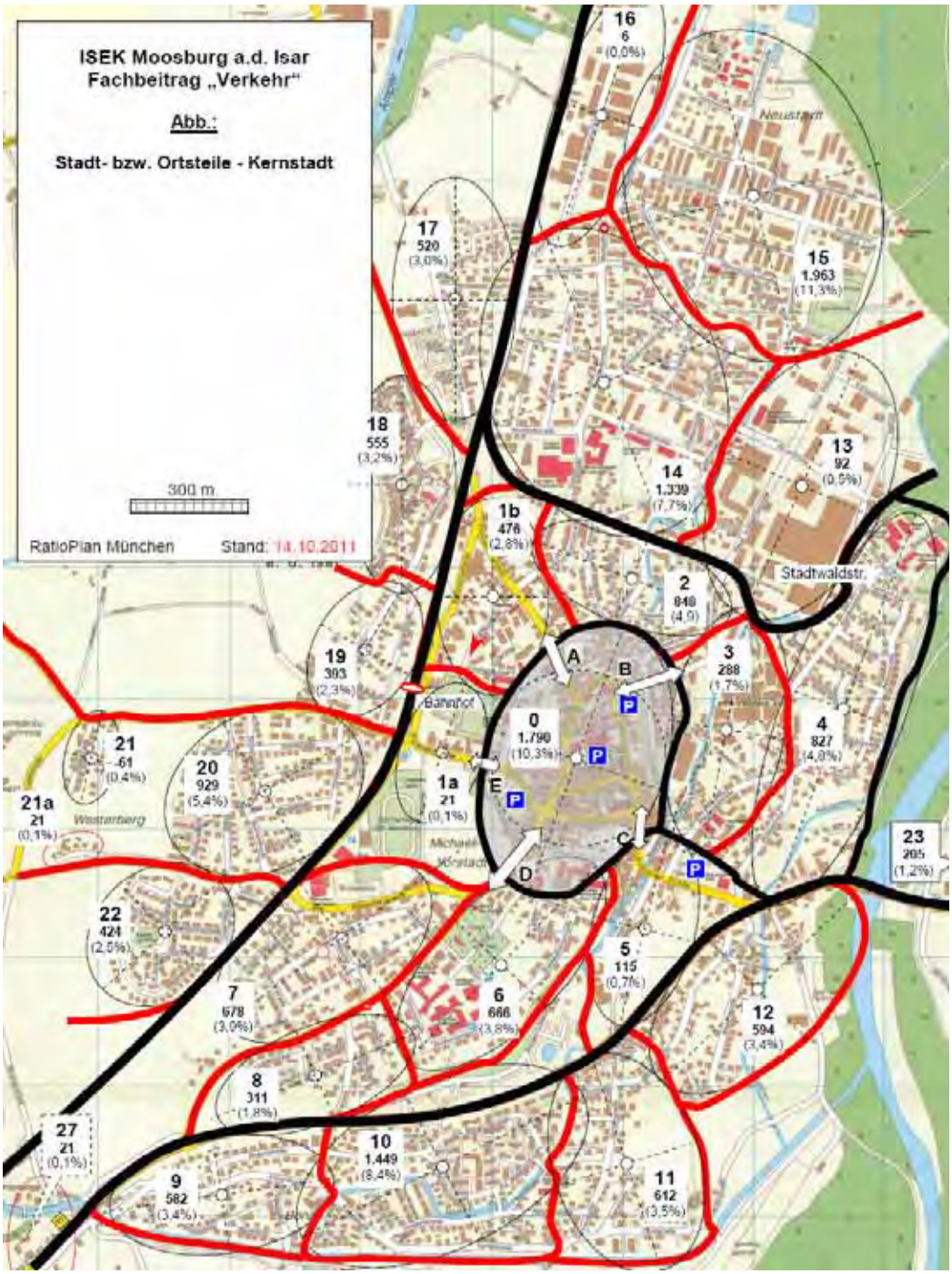
Die Kernstadt gliedert sich in vier „Stadtteile" (Stadtzentrum/Innenstadt, Bonau, Neustadt und „westlich der Bahn") bzw. in Stadtviertel, die mit den Zahlen 0 bis 22 gekennzeichnet sind. Hinzu kommen die teilweise nach Himmelsrichtungen zusammengefassten Ortsteile außerhalb der Kernstadt, die in dem Strukturplan (Abb. 32) nicht abgebildet sind und die Kennzahlen 23 bis 30 tragen. Die Einwohnerzahlen der einzelnen Stadtviertel und Ortsteile sind der Tabelle 06 zu entnehmen. Das „engere Untersuchungsgebiet" umfasst das Stadtzentrum mit rund 1.700 Einwohnern (10%), zum weiteren oder „erweiterten Untersuchungsgebiet" zählen zusätzlich die Stadtviertel 1 bis 8, die das Stadtzentrum unmittelbar und mittelbar umgeben und hier im weitesten Sinn als „Innenstadt" bezeichnet werden. Die geografische Mitte der Stadt und insbesondere des Stadtzentrums bzw. der Altstadt wird im Bereich „Auf dem Plan" verortet.

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

06 Tabelle
Stadtstruktur/Stadtteile in Moosburg

			Stadt- bzw. Ortsteile	Einwohner Anzahl	Einwohner Anteil	Summen			
Stadtteile / Stadtviertel innerhalb der Kernstadt	Innenstadt (Mitte-Süd)	0	**Stadtzentrum**	1.742	10,1%	1.742	10,1%	**1.742**	10,1%
		1a	äußere Bahnhofstraße	21	0,1%	1.763	10,2%		
		1b	zwischen Fronänger- und Statzenbachstr.	503	2,9%	2.266	13,1%		
		2	zwischen Statzenbach- und Steinbockstr.	848	4,9%	3.114	18,0%	**2.487**	14,4%
		3	Gewerbegebiet Südchemie	288	1,7%	3.402	19,7%		
		4	Unteres Gereut ("Blumenviertel")	827	4,8%	4.229	24,4%		
		5	nördliche Gärtnerstraße	115	0,7%	4.344	25,1%		
		6	Breitenberg ("Friedhofsviertel")	666	3,8%	5.010	29,0%	**1.770**	10,2%
		7	Merian-/Anton-Nagel-Straße	678	3,9%	5.688	32,9%		
		8	Kapellenacker	311	1,8%	5.999	34,7%		
	Bonau	9	Bonau West	582	3,4%	6.581	38,0%		
		10	Mühlbachbogen	1.449	8,4%	8.030	46,4%	**3.237**	18,7%
		11	Oberes Gereut - südliche Gärtnerstraße	612	3,5%	8.642	49,9%		
		12	Oberes Gereut - Jägerstraße	594	3,4%	9.236	53,4%		
	Neustadt	13	Gewerbegebiet Neustadt	92	0,5%	9.328	53,9%		
		14	Obere Neustadt	1.339	7,7%	10.667	61,6%	**3.400**	19,6%
		15	Untere Neustadt	1.963	11,3%	12.630	73,0%		
		16	Gewerbegebiet Molkereistr.	6	0,0%	12.636	73,0%		
	westlich der Bahn	17	Thalbacher Au	520	3,0%	13.156	76,0%		
		18	nördliche Feldkichner Au	555	3,2%	13.711	79,2%		
		19	südliche Feldkichner Au	393	2,3%	14.104	81,5%		
		20	Westerberg Nord - Planetenviertel	929	5,4%	15.033	86,9%	**2.903**	16,8%
		21	Westerberg Nord - Herbst-/Winterstraße	61	0,4%	15.094	87,2%		
		21a	Westerberg Nord - "An der St 2054"	21	0,1%	15.115	87,3%		
		22	Westerberg Süd - Komponistenviertel	424	2,5%	15.539	89,8%		
Ortsteile in Randlage oder außerhalb der Kernstadt	östlich der Isar	23	Isarstraße	205	1,2%	15.744	91,0%		
		24	(Gewerbegebiet) Degernpoint	104	0,6%	15.848	91,6%		
		25	Aich	530	3,1%	16.378	94,6%		
		26	**Pfrombach**	311	1,8%	16.689	96,4%		
		NN	Troll	14	0,1%	16.703	96,5%		
		NN	Oberpolln	5	0,0%	16.708	96,6%		
	Südwest	27	Ober-/Unterreit	21	0,1%	16.729	96,7%		
		28	**Thonstetten**	194	1,1%	16.923	97,8%	**1.595**	9,2%
			Grünseiboldsdorf	5	0,0%	16.928	97,8%		
			Moosham	6	0,0%	16.934	97,9%		
	West	29	**Niederambach**	59	0,3%	16.993	98,2%		
			Kirchamper	53	0,3%	17.046	98,5%		
			Oberambach	48	0,3%	17.094	98,8%		
			Feldkirchen	20	0,1%	17.114	98,9%		
		30	Pillhofen	20	0,1%	17.134	99,0%		
			nicht zugeordet	170	1,0%	17.304	100,0%	**170**	1,0%
				17.304	**100,0%**			**17.304**	**100%**

33 Abbildung
Stadtstruktur/Stadtteile in Moosburg

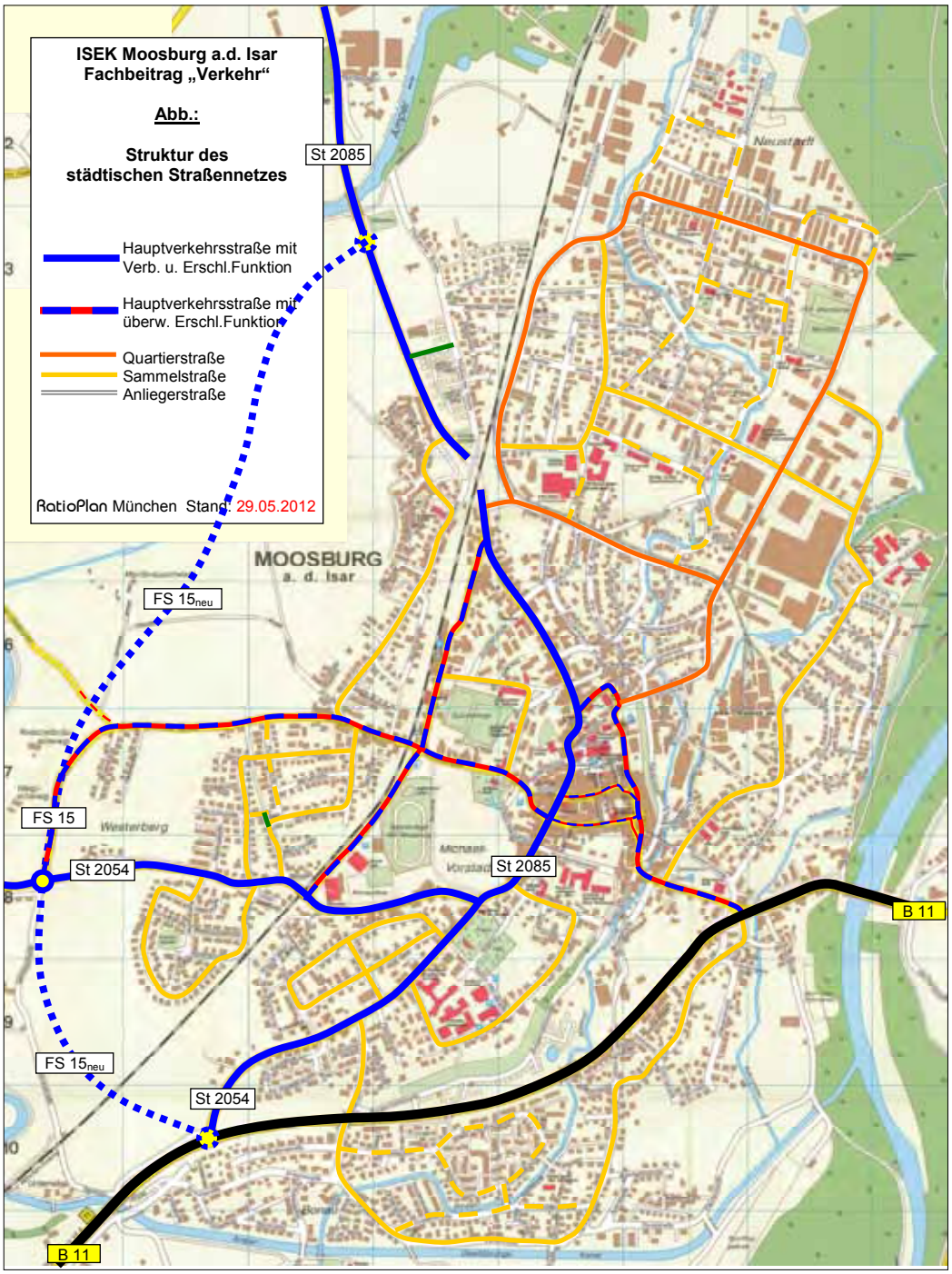


Darstellung:
RatioPlan 2012

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

Verkehrswegenetz und relevante Merkmale

Die einzige Eisenbahntrasse führt von München über Freising nach Moosburg und von hieraus weiter über Landshut, Dingolfing und Landau a.d. Isar nach Deggendorf. Zum regionalen Straßennetz gehören die Bundesautobahn A92 (bzw. E53) sowie die Bundesstraße B11, die über die Anschlussstelle



34 Abbildung
Struktur des städtischen Straßennetzes

Darstellung:
RatioPlan 2011

„Moosburg-Nord“ an die genannte Autobahn angebunden ist und die Kernstadt durchschneidet. Nachgeordnete Straßen (innerhalb des Stadtgebietes mit regionaler Bedeutung sind die Staatsstraßen St 2331, St 2054 (Münchener-/Westerbergstraße), St 2055 (zur BAB-Anschlussstelle „Moosburg Süd“) und St 2085 (als Münchener- und Thalbacher Straße durch das Stadtzentrum) sowie die Kreisstraße FS15 (Amper-, Georg-Schweiger- und Bahnhofstraße).

Die Struktur des städtischen Straßennetzes wird auf Grundlage der einschlägigen RICHTLINIEN FÜR (DIE) INTEGRIERTE NETZGESTALTUNG (RIN), Ausgabe 2008 definiert, die von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen in Köln/Berlin herausgegeben werden. Diesem Regelwerk entsprechend gliedert sich das relevante Straßennetz in Moosburg in eine Landstraße (B11), mehrere Hauptverkehrsstraßen unterschiedlicher Verkehrsfunktion, sogenannte Quartierstraßen (früher: „Hauptsammelstraßen“) sowie zahlreiche nachgeordnete Sammel- und Anliegerstraßen.

Alle planerisch relevanten baulichen und verkehrstechnischen Merkmale der verschiedenen Straßenzüge und Knotenpunkte (im oben beschriebenen Straßennetz) wurden im Rahmen von eintägigen Bestandsaufnahmen am 11. Mai und am 15. Juni 2011 erfasst und teilweise fotografisch dokumentiert; (die Foto-Dokumentation ist nicht Bestandteil dieses Schlussberichtes). Die streckenbezogenen Ergebnisse der beiden Bestandsaufnahmen sind in einem verkehrstechnisch-baulichen „Bestandsplan“ (Abb. 34) dargestellt. Dieser Bestandsplan, der sich im Wesentlichen auf das Stadtzentrum und die beiden unmittelbar westlich und östlich angrenzenden Quartiere bezieht, beinhaltet – neben der Klassifikation bzw. Netzfunktion der einzelnen Straßenabschnitte – folgende Streckenmerkmale:

35 Abbildung
Bauliche und verkehrstechnische Merkmale der Straßen im Stadtzentrum



Darstellung:
RatioPlan 2011

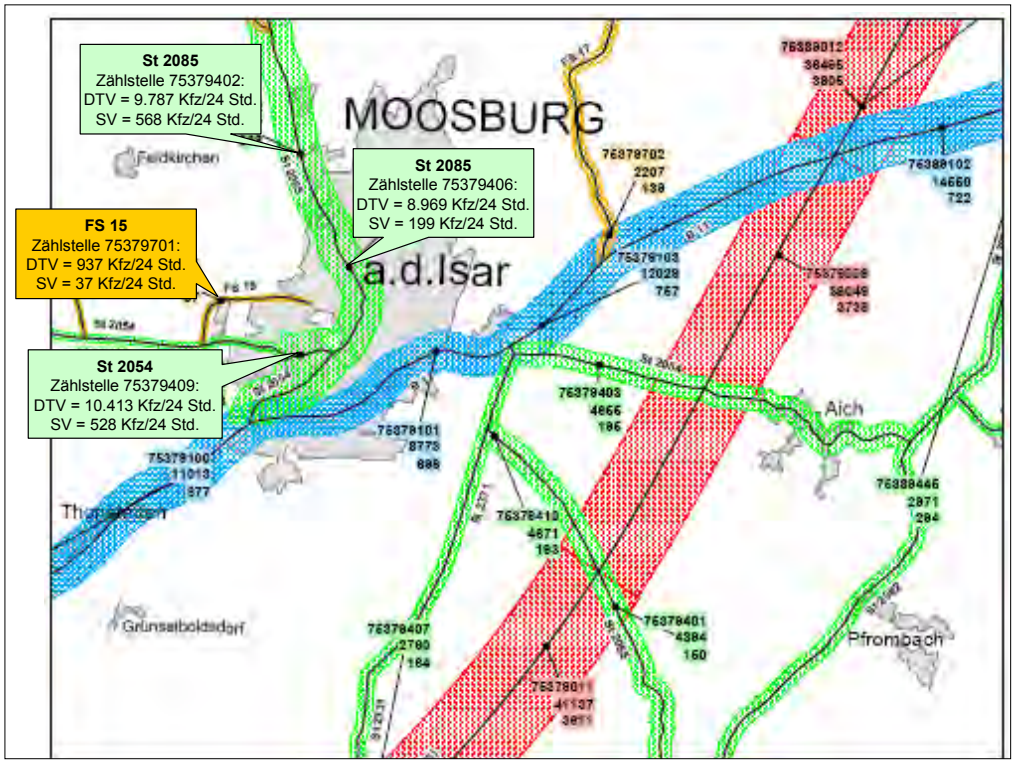
Heinritz, Salm & Stegen _ Plankreis _ RatioPlan (c) 2012

- Geschwindigkeitsregelungen (zulässige Höchstgeschwindigkeiten),
- Fahrverbote bzw. Einbahnstraßenregelungen,
- Vorfahrtsregelungen
- signalisierte und nicht-signalisierte Fußgängerüberwege (zwischen den Knotenpunkten),
- Bushaltestellen und verkehrsberuhigte Bereiche sowie
- Parkbuchten, Parkplätze und Parkgaragen (mit Nummerierung).

Darüber hinaus enthält der Bestandsplan die Isolinien für die Einschätzung der Entfernungen bzw. Gehzeiten zur geografischen Stadtmitte „Auf dem Plan“ (100, 200, 300 und 400 m bzw. 5, 10, 15 und 20 Minuten) sowie das Fußwegenetz innerhalb des Stadtzentrums sowie vom Stadtzentrum in die angrenzenden Quartiere.

Das Fundament des „Verkehrsmengen-Gerüsts“ bilden die örtlich verfügbaren Ergebnisse der „amtlichen“ Straßenverkehrszählungen, die i.d.R. im 5-Jahres-Turnus durchgeführt und von der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern im „Verkehrsmengenatlas Bayern“ veröffentlicht werden. Die in Abbildung 35 dokumentierten „Durchschnittlichen Täglichen Verkehrsbelastungen“ (DTV) im klassifizierten (überörtlichen) Straßennetz gehen auf die (vor)letzte Zählung im Jahr 2005 zurück und beziehen sich auf insgesamt vier Zählstellen im Bereich der Kernstadt.

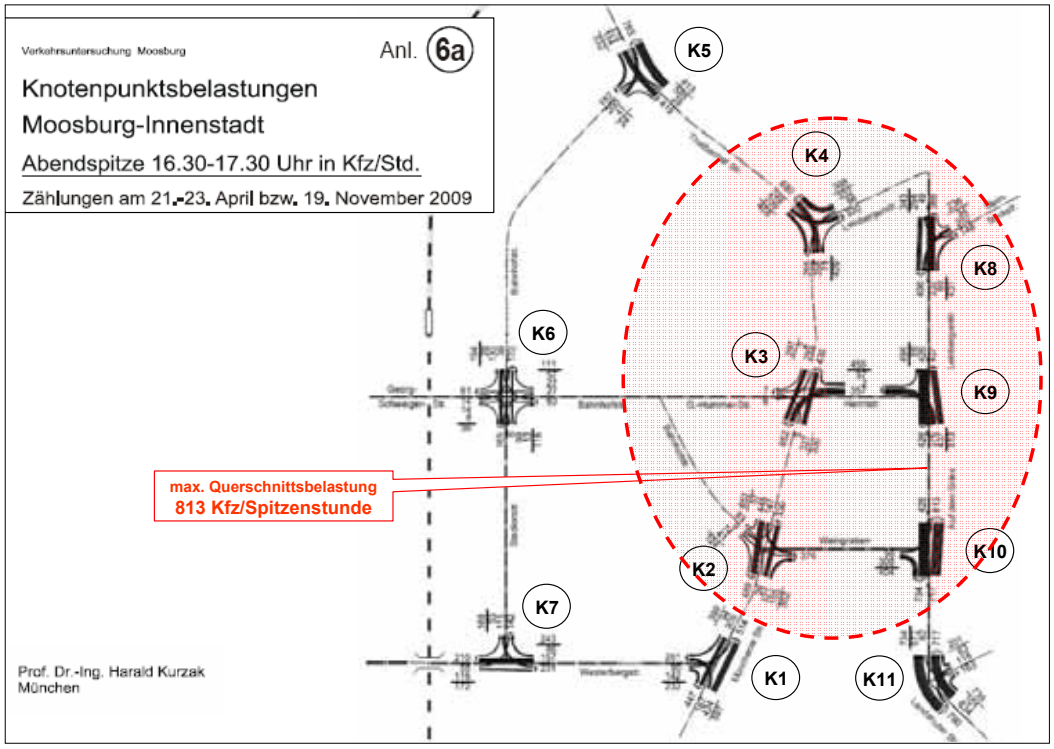
Ein aktuelleres Belastungsbild für das örtliche Straßennetz liefert die Verkehrsuntersuchung des Büros KURZAK aus dem Jahr 2009 mit einem schematisierten Knotenstrom-Belastungsplan. Grafisch dargestellt und zahlenmäßig ausgewiesen sind die Kfz-Verkehrsströme für insgesamt 11 Knotenpunkte innerhalb des (erweiterten) Stadtzentrums, und zwar jeweils für die abendliche Spitzenstunde („Abendspitze“) zwischen 16:30 und



36 Abbildung
„amtliche“ Belastungsdaten (DTV 2005)

Darstellung:
RatioPlan 2012

37 Abbildung
Knotenpunktbelastungen 2009



Darstellung: Kurzak 2009

17:30 Uhr in der Dimension Kfz pro Stunde. Rot umkreist ist der Umgriff des Stadtzentrums mit den sechs Knotenpunkten K2 bis K4 sowie K8 bis K10.

Die aus den Ergebnissen der Knotenpunktzählung abgeleiteten und auf 24-Stunden hochgerechneten Strecken- oder Querschnittsbelastungen (zwischen jeweils zwei Knotenpunkten) sind – getrennt für den Gesamtverkehr (in Kfz/Tag), den Schwerverkehr (Kfz/Tag) und den Radverkehr (Fahrzeuge/Tag).

Stellplatzangebot im Stadtzentrum

Die Tabelle 07 gibt einen Überblick über das Stellplatzangebot des Jahres 2011 im erweiterten Stadtzentrum. Alle in dieser Tabelle zusammengefassten Daten stützen sich auf eigene Erhebungen vor Ort. Die zum erweiterten Stadtzentrum zählenden 17 Stellflächen und Anlagen sind im verkehrstechnisch-baulichen Bestandsplan (Abb. 34) gekennzeichnet; sie liegen im Umkreis von maximal 450 Metern (Luftlinie) um die geografische Stadtmitte „Auf dem Plan". Lediglich der Viehmarktplatz (Fläche 1, Kennzeichnung P5) mit seinem Angebot von etwa 250 (weitgehend ungekennzeichneten) Stellplätzen liegt außerhalb des Stadtzentrums. Insgesamt werden rund 720 öffentliche Stellplätze angeboten. Die mittlere (tatsächliche) Entfernung zur geografischen Stadtmitte liegt bei rund 250 Metern; dies entspricht einer Gehzeit von 4,2 Minuten bei einer Fußgänger-Geschwindigkeit von 60 Metern pro Minute. Die jeweils aktuelle Gebührenregelung sowie mögliche Parkzeitbeschränkungen sind in gesonderten Spalten der Tabelle 07 beschrieben.

47% aller Stellplätze (absolut 340) können ohne Zeitbeschränkung genutzt werden, davon liegen 90 (= 12% aller 720 Stellplätze) im Stadtzentrum, die verbleibenden 250 (=

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

		P-Bezeichnung		LL-Entf. zur Stadtmitte [m]	Fußweg zur Stadtmitte [m]	Anzahl Stell-plätze	Stellpl. x LL-Entf.	Stellpl. x Fußweg	Sonderparkplätze	Gebührenregelung		
außer-halb	0	P6	Stadion									
	1	P5	**Viehmarktplatz**	400	450	250	100000	112500			"kostenlos und zentrumsnah"	
im Stadtzentrum	2	PB	Landshuter Str./ Einmdg. Stadtgraben			5	0	0		Parkscheibe	gebührenfrei	
	3	PB	Auf dem Gries	125	190	25	3125	4750		Parkschein (Automat)	0,10 €/10 Min. = 0,90 €/90 Min. 1,00/2 Std.	Mo bis Fr, 8 bis 18 Uhr Sa 8 bis 13 Uhr
	4	P	Leinbergerstraße: Leinbergerstraße			16			davon 4 Parkplätze für Behinderte	Parkschein (Automat)		Mo bis Fr, 8 bis 18 Uhr Sa 8 bis 13 Uhr
	5	P4	Leinbergerstraße: **Altstadt Ost (Leinbergerstr.)**	160	0	46	7360	0	davon 6 Frauen-P und mehrere privat vermietet; weitere Privat-P im 2. UG	Parkscheibe	gebührenfrei	
	6	P3	Leinbergerstraße: **Altstadt Ost**	160	210	60	9600	12600		Parkschein (Automat)	0,10 €/20 Minuten = 0,30 €/Std.	Mo bis Fr, 8 bis 18 Uhr Sa 8 bis 13 Uhr
	7	PB	Leinbergerstraße: Feuerwehrhaus			5				Parkscheibe	gebührenfrei	
	8	PB	Thalbacherstraße (vor Haus-Nr. 11)			2				Parkscheibe	gebührenfrei	
	9	P	Zehentstadel	125	160	30	3750	4800		Parkschein (Automat)	0,10 €/20 Min. = 0,90 €/180 Min.	Mo bis Fr, 8 bis 18 Uhr Sa 8 bis 13 Uhr
	10	P	Rentamtstraße	125	130	20	2500	2600		Parkscheibe	gebührenfrei	
	11	P1	**Münster (Auf dem Plan)**	0	0	70	0	0		Parkschein (Automat)	0,10 €/10 Min. = 0,90 €/90 Min. 1,00/2 Std.	
	12	LPB	Münchener Str.: nördl. Stadtplatz	75	110	25	1875	2750		Parkschein (Automat)	0,10 €/10 Min. = 0,90 €/90 Min. 1,00/2 Std.	Mo bis Fr, 8 bis 18 Uhr; Sa 8 bis 13 Uhr
	13	LPB	Münchener Str.: südl. Stadtplatz	150	175	7	1050	1225	davon 2 Parkplätze für Behinderte			
	14	PB	Münchener Str.: Münchener Str.	225	300	11	2475	3300				
	15	P2*	**Altstadt West (Alte Post)**	225	280	105	23625	29400	davon mehrere reserviert	Kassenautomat	0,50/Std.	Mo bis So, 7 bis 22 Uhr
	16	PB	Weingraben	175	225	19	3325	4275	davon 2 Parkplätze für Behinderte und 5 in Ladezone	Parkschein (Automat)	0,10 €/10 Min. = 0,90 €/90 Min. 1,00/2 Std.	Mo bis Fr, 8 bis 18 Uhr; Sa 8 bis 13 Uhr
	17	PB	Herrnstraße	100	110	24	2400	2640	davon 1 Parkplatz für Behinderte			
	*		it frei/besetzt-Anzeige	**224**	**251**	**720**	161085	180840				
			geschw. [m/min]	**60**	**4,2**							

insges. 17 öffentliche Stellplatzanlagen und -Flächen (ohne P_6 Stadion)

mittlere Entfernung zur Stadtmitte: 251 Meter (4,2 Min. Gehzeit)

insgesamt 720 öffentliche Stellplätze

davon mehrere Sonderstellplätze für Behinderte, Frauen etc.

ggf. Höchstparkdauer und Gebührenregelung

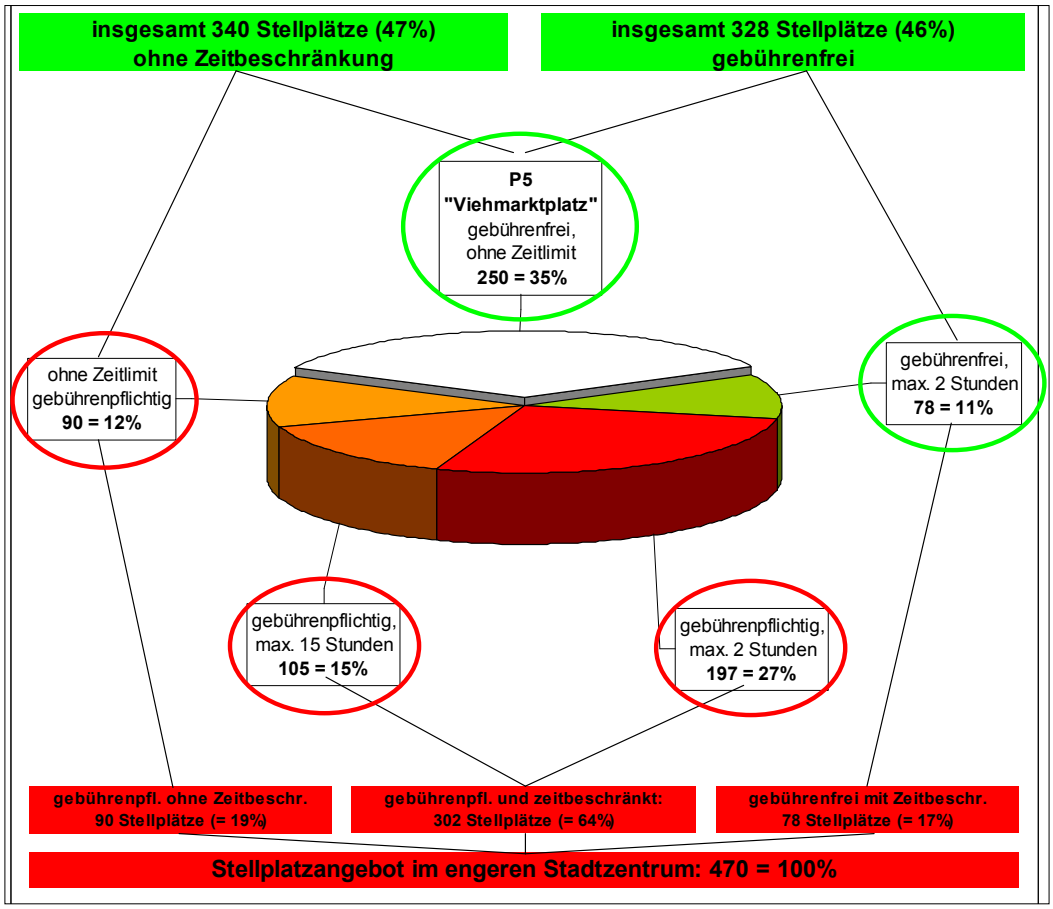
35%) auf dem Viehmarktplatz außerhalb der historischen Stadtmauern. Ein ähnlich hoher Anteil, nämlich 46% oder 328 Stellplätze werden gebührenfrei angeboten; davon liegen wiederum 35% (= 250 Stellplätze) auf dem Viehmarktplatz und weitere 11% (= 78 Stellplätze) im Stadtzentrum. Dieser gebührenfreie Anteil wird allerdings mit einer Zeitbeschränkung von maximal 2 Stunden angeboten. Von allen 470 Stellplätzen im Stadtzentrum sind also 11% (= 78 Stellplätze) gebührenfrei und für höchstens 2 Stunden nutzbar; weitere 64% (= 302 Stellplätze) sind gebührenpflichtig und zeitlich auf maximal 15 Stunden beschränkt). Der verbleibende Anteil von 12 % (= 90 Stellplätze) ist ebenfalls gebührenpflichtig, jedoch ohne Zeitlimit nutzbar (vgl. Abbildung 37).

Von erheblicher Bedeutung für die Bewertung dieses Stellplatzangebotes bzw. eventueller Kapazitätsreserven ist die Auslastung dieses Angebotes im Tagesverlauf sowie die Belegungsdauer der einzelnen Stellplätze. Beide Kenngrößen müssten im Rahmen einer umfassenden Stellplatzerhebung erfasst werden, die jedoch nicht zum Leistungsumfang des ISEK gehörte.

07 Tabelle
Stellplatzangebot (im erweiterten Stadtzentrum)

Quelle: RatioPlan 2012

38 Abbildung
Stellplatzangebot im erweiterten Stadtzentrum (720 Stellplätze = 100%)



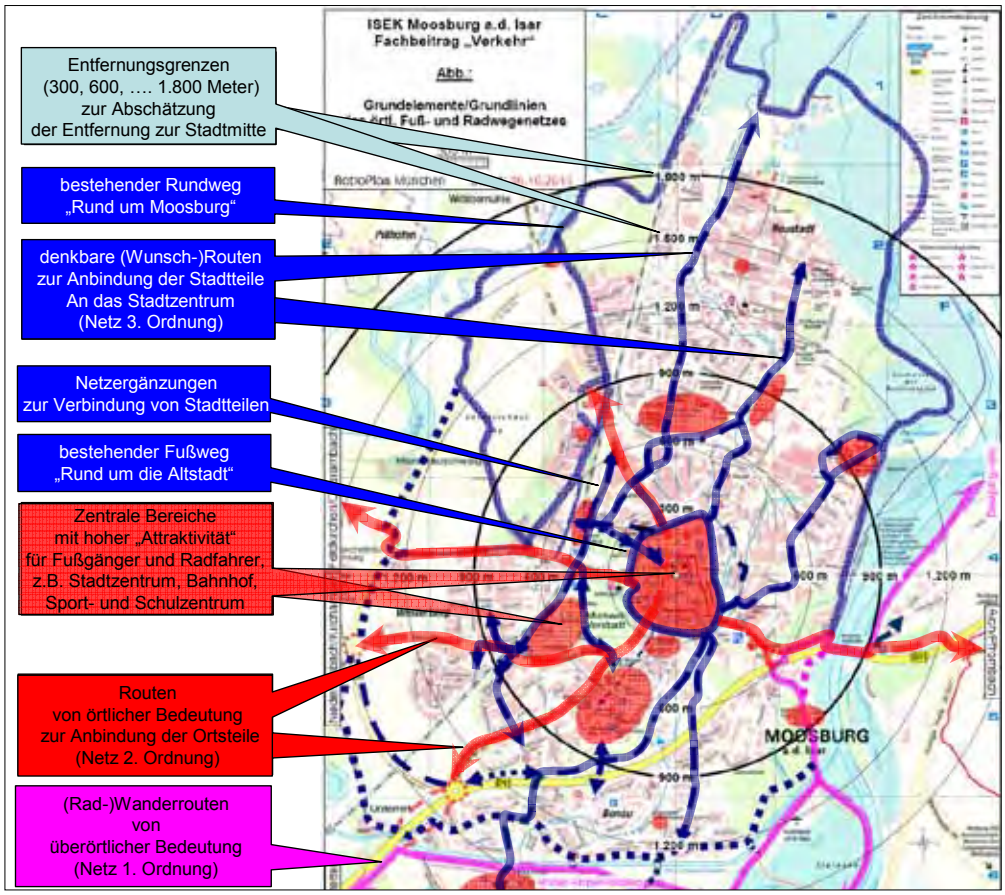
Darstellung: RatioPlan 2012

Fuß- und Radwegenetz sowie Liniennetz des Stadtbusses (mit Fahrtenangebot)

Ein planmäßig angelegtes, „geschlossenes" Fuß- und Radwegenetz ist in Moosburg derzeit noch nicht erkennbar. Die Auswertung verfügbarer Karten und Pläne, insbesondere des „amtlichen" Stadtplanes, einer offiziellen Plandarstellung in der Bürgerinformation „Moosburg – Stadt an der Isar", einschlägiger Radwanderkarten (z.B. der ADFC-Regionalkarte „München – Mittlere Isar", der Karte „Bayernnetz für Radler", herausgegeben u.a. von der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, Ausgabe 2011) sowie die persönliche Bestandsaufnahme gegebener Wegenetzstrukturen bzw. -Elemente „vor Ort" liefern jedoch eine Vielzahl von „Bausteinen", die für den systematischen Aufbau entsprechender Netze genutzt werden können; wichtige Informationen liefert darüber hinaus ein Bestandsplan (mit Schwachstellenanalyse) „Radwege in Moosburg" des Arbeitskreises „FahrRad(!) Stadt Moosburg". Die aus diesen (bereits vorhandenen) Bausteinen zusammengesetzten Grundlinien eines möglichen (Fuß- und) Radwegenetzes sind in einem weiteren Bestandsplan grob skizziert (Abb. 38).

Rot unterlegt ist zunächst das vom ehemaligen Stadtgraben begrenzte Stadtzentrum sowie die wichtigsten zentralen Einrichtungen mit hoher Attraktivität, wie z.B. Kindergärten, Schulzentren, Sportstätten und Altenheime. Von besonderer Bedeutung sind darüber hinaus die „Fixpunkte" im Wegenetz; dazu gehören vor allem die Straßen- und

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



39 Abbildung
Grundlinien des Rad- und Fußwegenetzes der Stadt Moosburg (Bestandsplan 2011)

Darstellung: RatioPlan 2012

Bahnunterführungen bzw. die Brückenbauwerke im Zuge der Bahntrasse bzw. im Zuge stark belasteter Straßen (wie z.B. der B 11) bzw. über die Fließgewässer Isar und Amper.

Unterschieden wird zunächst zwischen (Rad-) Wanderrouten mit überörtlicher Bedeutung (Netz 1. Ordnung, violett) sowie Routen von örtlicher Bedeutung zur Anbindung der Ortsteile an das Stadtzentrum (Netz 2. Ordnung, rot); diese letztgenannten Hauptrouten liegen i.d.R. im Zuge der Hauptstraßen. Hinzu kommt das Wegenetz 3. Ordnung (blau) zur Anbindung der Stadtteile und Stadtviertel an das Stadtzentrum bzw. zur Verbindung der Stadtviertel untereinander. Zu diesem nachgeordneten Netz gehört nicht nur der bestehende Fuß- und Radweg „Rund um die Altstadt", der dem Verlauf des ehemaligen Stadtgrabens folgt, sondern auch der ebenfalls weitgehend vorhandene Rundweg „Rund um Moosburg".

Konzentrische Kreise – sogenannte Isolinien bzw. „Isochronen" – kennzeichnen wiederum fixe Entfernungen bzw. feste Geh- oder Fahrzeiten zur geografischen Stadtmitte; dargestellt sind die Isochronen für Gehzeiten von 5, 10, 15, 20, 25 bzw. 30 Minuten (oder Luftlinien-Entfernungen von 300 bis 1800 m) bzw. Radfahrzeiten von 5 und 10 Minuten.

Die Geh- bzw. Fahrgeschwindigkeit wird bestimmt vom Wegezweck, vom Umfeld des Weges, vom Alter des Fußgängers bzw. Radfahrers sowie – beim Radfahrer – von der Fahrpraxis; sie liegt beim Fußgänger zwischen 1,8 und 6,5 km/h (Mittelwert hier: 3,6

Luftlinien-km pro Stunde bzw. 4,3 km/h bei einem Umwegfaktor von 1,2) und beim Radfahrer zwischen 13 und 25 km/h (Annahme hier: 3-fache Fußgänger-Geschwindigkeit = 10,8 Luftlinien-km pro Stunde bzw. 13 km/h bei einem Umwegfaktor von 1,2).

Das planungsrelevante ÖV-Liniennetz besteht in Moosburg aus der Bahnlinie München – Landshut (DB 30 mit 81 Zug-Halten pro Tag am Bahnhof Moosburg, der von „mehr als 4.400 Reisenden und Besuchern täglich" frequentiert wird) sowie insgesamt drei MVV-Regionalbuslinien, die – i.d.R. nur einmal pro Normalwerktag – die Ortsteile Kirchamper (Linie 680), Ober- und Niederambach (Linien 680, 681 und 684) bedienen; hinzu kommen die Regionalbuslinien 501, 682 und 683, die Moosburg mit verschiedenen Nachbarorten im Norden und Nord-Osten verbinden (z.B. Gammelsdorf, Mainburg, Au i.d.Hallertau). Regionalbushaltestellen befinden sich am Bahnhof Moosburg, an der „Turnhalle" am Stadion, an der Realschule in der Vitztum-/Breitenbergstraße, am Viehmarktplatz, am Feuerwehrhaus und am Schulzentrum in der Neustadtstraße. Abends und am Wochenende wird auf der Linie 501 ein Ruftaxi angeboten.

Von ausschließlich (inner)örtlicher Bedeutung ist die Stadtbuslinie. Innerhalb der Kernstadt stehen insgesamt 33 Haltestellen zur Verfügung; der mittlere Haltestellenabstand liegt bei rund 400 Metern, bezogen auf eine Regelfahrtstrecke von 12,4 km. Das Fahrtenangebot an „Normalwerktagen" (Schultage Montag bis Freitag) umfasst 18 Fahrten im Ein-Richtungsbetrieb (ohne festen Takt) auf fünf verschiedenen Linienwegen bzw. mit acht verschiedenen Fahrtprofilen bezüglich Linienweg und Abfolge der Haltestellen. Die tägliche Fahrleistung liegt bei rund 179 Bus-Kilometern.

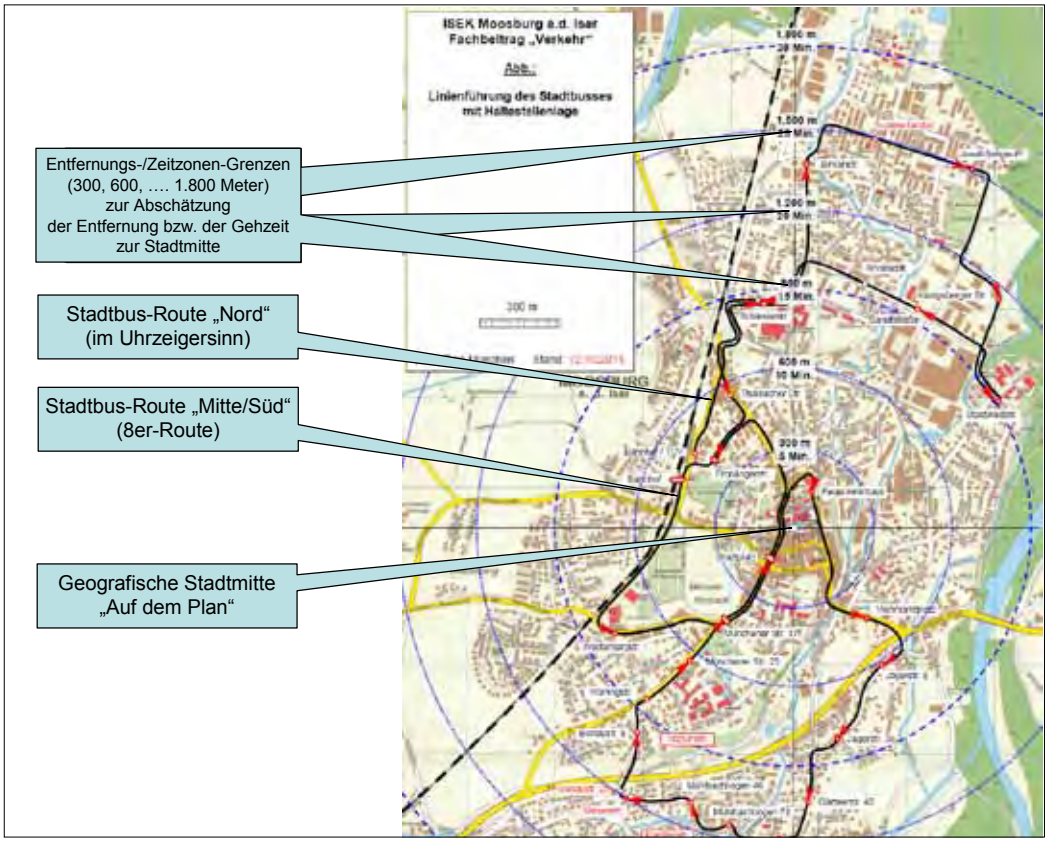
Fahrtenangebot (Angebotsstruktur) an Normalwerktagen (Mo-Fr, außerhalb der Ferienzeit): Betriebszeit: 6:30 bis 18:30 Uhr (12 Stunden),
1 Linie, 1 Fahrzeug; 179 Bus-Km pro Tag
33 Haltestellen; mittlerer Haltestellenabstand 12,4 : 32 = 0,388 km

Insgesamt 18 Fahrten (jeweils in einer Fahrtrichtung), davon

- 8 auf langem (Doppelring-)Rundkurs, 32 Halte, 12,3 km (Fahrt-Nr. 5 – 8 sowie 13 - 16)
- 2 auf verkürztem (Doppelring-)Rundkurs, 30 Halte, 10,0 km (Fahrt-Nr. 4 und 12)
- 1 auf (Doppelring-)Rundkurs, 27 Halte, 12,3 km (Fahrt-Nr. 9)
- 1 auf (Doppelring-)Rundkurs, 25 Halte, 10,7 km, nur an Schultagen (Fahrt-Nr. 10)
- 1 Süd-Nord-Süd-Fahrt, 9 Halte, 4,8 km, nur an Schultagen (Fahrt-Nr. 11)
- 2 Frühfahrten auf Südring, 12 Halte, 3,8 km (Fahrt-Nr. 1 und 2)
- 1 Frühfahrt auf Südring, 7 Halte, 4,2 km (Fahrt-Nr. 3)
- 2 „Abendtouren" ins südliche Stadtgebiet, 8 bzw. 9 Halte, 3,4 km (Fahrt-Nr. 17 und 18)

Kein Betrieb an Wochenenden und an Feiertagen!

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



40 Abbildung
Linienführung und Haltestellen des Stadtbusses Moosburg

Darstellung: RatioPlan 2012

2 Situationsbewertung: Erreichbarkeit des Stadtzentrums und Aufenthaltsqualität

Methodischer Ansatz

„Höchstmögliche Erreichbarkeit", „höchstmögliche Aufenthaltsqualität" und „geringstmögliche (direkte und indirekte) Kosten des Verkehrssystems" stehen zueinander in einer Konkurrenzbeziehung, d.h. eine bessere Erreichbarkeit des Stadtzentrums – z. B. für Autofahrer ist (nahezu) immer mit Beeinträchtigungen der Bewohner, Besucher und Kunden, d.h. mit einer Reduzierung der Aufenthaltsqualität verbunden und in aller Regel auch mit höheren Kosten für die Verkehrsteilnehmer und/oder die Steuerzahler. Diese Zielkonkurrenz ist immer wieder Ursache von Entscheidungskonflikten, deren Lösung einen Kompromiss zwischen den Planungsbeteiligten erfordert. Dabei geht es im Prinzip darum, durch eine Gewichtung der Ziele das gewünschte Verhältnis konkurrierender Zielerfüllung festzulegen. So werden die Bürger als Verkehrsteilnehmer besonderes Gewicht auf eine verbesserte Erreichbarkeit legen, während für die Bürger als Stadtbewohner, Straßenanlieger die Aufenthaltsqualität im Vordergrund steht. Dieses Prinzip gilt auch für Zielkonflikte zwischen Fußgängern, Radfahrern und motorisierten Verkehrsteilnehmer, die mit der Forderung nach höchstmöglicher Erreichbarkeit unterschiedliche Vorstellungen verbinden. Die Gewichtung der Ziele erfolgt im Allgemeinen formlos durch eine „Abwägung" innerhalb der jeweiligen Diskussions- bzw. Entscheidungsprozesse.

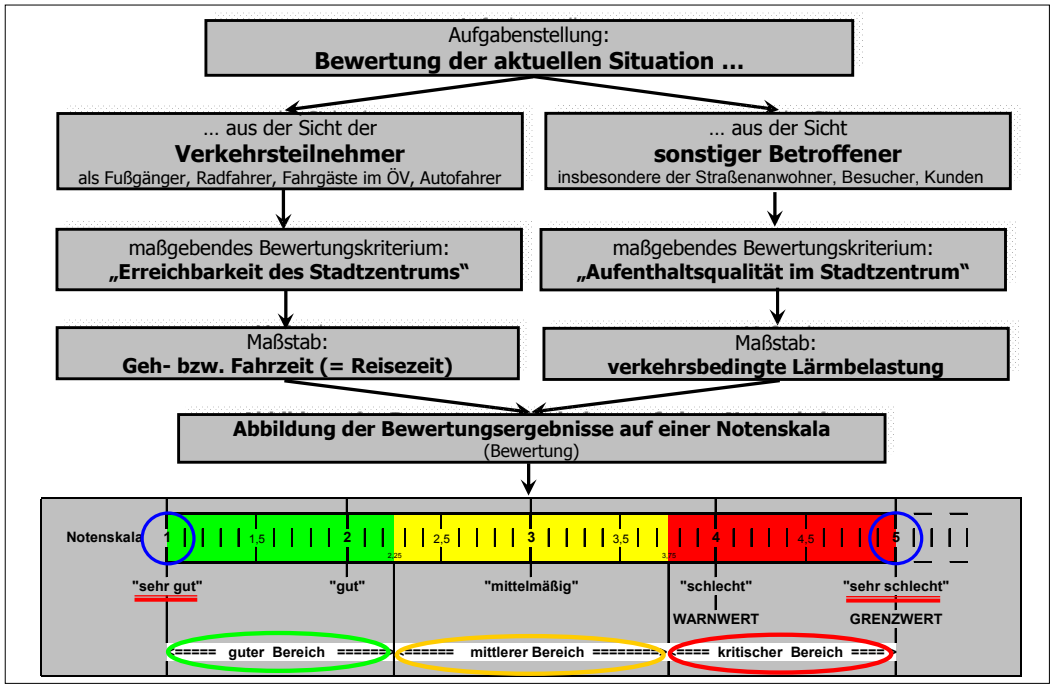
Die Erreichbarkeit (des Stadtzentrums) ebenso wie die Aufenthaltsqualität (im Stadtzentrum) werden mit Hilfe „repräsentativer" Maßstäbe - sog. Indikatoren -„gemessen"; das Messergebnis wird über eine Bewertungsfunktion auf einer Notenskala abgebildet (= bewertet). Mit ihrer Hilfe lässt sich feststellen, in welchem Maß die Systemzustände „vorher" (Situationsbewertung) und „nachher" (Maßnahme- bzw. Konzeptbewertung) die vorgegebenen Ziele oder Anforderungen erfüllen. („Zielerfüllungsgrad"). In Anlehnung an den Bewertungsmaßstab der Stiftung Warentest wird in dieser Untersuchung eine einheitliche – in Zehntel-Notenstufen unterteilte – Skala von 1 bis 5 verwendet; dabei steht die Note 1 für eine als „sehr gut" eingeschätzte und die Note 5 für eine als „sehr schlecht" bewertete Situation. Abweichend davon unterscheidet der hier verwendete Bewertungsmaßstab einen „guten", „mittleren" und einen „kritischen" Skalenbereich (Farbkennung „grün", „gelb" bzw. „rot"). Darüber hinaus soll – als Vereinbarung im Wertsystem – folgende Regel gelten:

Handlungsbedarf besteht in allen Stadtteilen/Stadtvierteln bzw. auf allen Straßenabschnitten, die (im Hinblick auf das jeweils betrachtete Zielkriterium) im „kritischen Bereich" liegen, d.h. mit Notenwerten ≥ 3,75 bewertet wurden; dabei sind zwei Fälle zu unterscheiden:

- „vordringlicher Handlungsbedarf" bei Bewertungsergebnissen ≥ 4,25 und
- „weiterer Handlungsbedarf" bei Bewertungsergebnissen < 4,25 aber ≥ 3,75

Kein Handlungsbedarf besteht i.d.R. auf allen Abschnitten, die (im Hinblick auf das jeweils betrachtete Zielkriterium) im guten und mittleren Bereich liegen, d.h. mit Notenwerten < 3,75 bewertet wurden

41 Abbildung
Bewertungsmethodik



Darstellung:
RatioPlan 2012

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

Erreichbarkeit der Stadtmitte ("Auf dem Plan") …

		Start im Stadtzentrum, am Bahnhof oder in einem von 33 Stadt- bzw. Ortsteilen, und zwar …		Einwohnerzahl		Luftlinienentf. zur Stadtmitte	mittlere Straßenentf. zur Stadtmitte	Umwegfaktor	… für motorisierte Verkehrsteilnehmer (Gewichtung: 25%)				… für Fahrgäste im öffentlichen Nahverkehr (Gewichtung: 25%)				… für Radfahrer (Gewichtung: 25%)				… für Fußgänger (Gewichtung: 25%)				insgesamt (100%)			
									mittlere Reisezeit ohne Parkplatzsuchzeit	Bewertung			mittlere Reisezeit mit Wartezeit a.d. HSt.	Bewertung			mittlere Fahrzeit mit Vm = 10,8 km/h	Bewertung			mittl. Gehzeit mit Vm = 3,6 km/h	Bewertung			Bewertung			Rang
						[km]	[km]		[min]	[Note]	Werturteil	[Note]	[min]	[Note]	Werturteil	[Note]	[min]	[Note]	Werturteil	[Note]	[min]	[Note]	Werturteil	[Note]	[Note]	Werturteil	[Note]	
		Stadtzentrum	**0**	1.742	1.742	0,148	0,250	1,7	Fahrten mit dem Kfz nicht sinnvoll!				Fahrten mit dem Stadtbus nicht sinnvoll!				0,8	**1,1**	**sehr gut**	**1,1**	2,5	**1,3**	**sehr gut**	**1,3**	Wertsynthese nicht sinnvoll!			
		Bahnhof Moosburg	**1**	0	0	0,450	0,750	1,7	6,0	1,7	gut		11,1	2,2	gut		3,9	**1,5**	**sehr gut**	**1,5**	10,8	**2,2**	**gut**	**2,2**	**1,9**	**gut**	**1,9**	
Stadtteile/Stadtviertel innerhalb der Kernstadt	1	Fronänger-/Thalbacher Str.	**1b**	503		0,470	0,610	0,610	5,9	**1,7**	gut		17,7	**2,8**	**mittel**		3,4	**1,4**	**sehr gut**		10,2	**2,1**	**gut**		**2,0**	**gut**		**3**
	2	Statzenbach-/Steinbockstr.	**2**	848		0,488	0,680	0,680	6,0	**1,7**	gut		23,4	**3,3**	**mittel**		3,7	**1,4**	**sehr gut**		10,5	**2,2**	**gut**		**2,1**	**gut**		**8**
	3	Vitztum-/Breitenbergstr.	**6**	666		0,569	0,770	1,3	6,0	**1,7**	gut		12,3	**2,3**	**mittel**		4,3	**1,5**	**sehr gut**		12,8	**2,4**	**mittel**		**2,0**	**gut**		**2**
	4	Burgermühl-/innere Gärtnerstraße	**5**	115		0,474	0,800	1,7	5,7	**1,7**	gut		20,8	**3,1**	**mittel**		3,8	**1,4**	**sehr gut**		10,8	**2,2**	**gut**		**2,1**	**gut**		**5**
	5	äußere Bahnhofstraße	**1a**	21		0,859	0,000	2,5	6,2	**1,7**	gut		14,1	**2,5**	**mittel**		4,4	**1,5**	**gut**		13,3	**2,4**	**mittel**		**2,0**	**gut**		**4**
	6	südliche Stellwerkstraße	**19**	393		0,607	1,000	1,6	6,3	**1,7**	gut		13,8	**2,5**	**mittel**		5,3	**1,6**	**gut**		15,8	**2,7**	**mittel**		**2,1**	**gut**		**6**
	7	zwischen Westerberg- und Münchener Straße	**7**	678		0,756	1,020	1,2	6,3	**1,7**	gut		12,6	**2,4**	**mittel**		5,7	**1,7**	**gut**		17,0	**2,8**	**mittel**		**2,1**	**gut**		**7**
	8	Gewerbegebiet Südchemie	**3**	288		0,391	1,050	2,7	6,0	**1,7**	gut		24,6	**3,4**	**mittel**		5,1	**1,6**	**gut**		15,0	**2,6**	**mittel**		**2,3**	**mittel**		**11**
	9	Gärtner-/Wiesen-Fischerstr. (oberes Gereut)	**12**	594		0,756	1,100	1,5	6,0	**1,7**	gut		19,7	**3,0**	**mittel**		5,4	**1,6**	**gut**		15,8	**2,7**	**mittel**		**2,3**	**mittel**		**10**
	10	Gewerbegebiet Neue Industrie-/Banatstraße	**13**	92		0,907	1,150	1,3	6,4	**1,7**	gut		27,3	**3,6**	**mittel**		6,3	**1,7**	**gut**		17,5	**2,8**	**mittel**		**2,5**	**mittel**		**14**
	11	Westerberg Nord	**20**	929		0,793	1,210	1,5	6,6	**1,7**	gut		17,3	**2,8**	**mittel**		6,6	**1,8**	**gut**		19,8	**3,0**	**mittel**		**2,3**	**mittel**		**12**
	12	zw. Münchener Str. und B 11 (Kapellenacker)	**8**	311	13.981	1,055	1,220	1,2	6,5	**1,7**	gut	**1,8**	12,1	**2,3**	**mittel**	**3,1**	6,8	**1,8**	**gut**	**1,8**	20,3	**3,1**	**mittel**	**3,2**	**2,2**	**gut**	**2,5**	**9**
	13	nördliche Stellwerkstraße	**18**	555		0,835	1,260	1,5	6,7	**1,8**	gut		23,3	**3,3**	**mittel**		7,0	**1,8**	**gut**		21,0	**3,1**	**mittel**		**2,5**	**mittel**		**15**
	14	Banat-/Neustadtstraße / (obere Neustadt)	**14**	1.339		0,977	1,380	1,4	6,8	**1,8**	gut		24,3	**3,4**	**mittel**		7,6	**1,9**	**gut**		22,2	**3,2**	**mittel**		**2,6**	**mittel**		**19**
	15	Stadtwald-/Blütenstr. (unteres Gereut)	**4**	827		0,687	1,450	2,1	6,5	**1,7**	gut		28,2	**3,7**	**mittel**		7,4	**1,8**	**gut**		21,7	**3,2**	**mittel**		**2,6**	**mittel**		**20**
	16	Gärtnerstraße	**11**	612		1,059	1,451	1,4	6,5	**1,7**	gut		17,7	**2,8**	**mittel**		7,4	**1,8**	**gut**		21,7	**3,2**	**mittel**		**2,4**	**mittel**		**13**
	17	Westerberg Nord - Winter-/Herbstraße	**21**	61		1,232	1,550	1,3	7,0	**1,8**	gut		23,5	**3,3**	**mittel**		8,3	**1,9**	**gut**		25,0	**3,4**	**mittel**		**2,6**	**mittel**		**21**
	18	äußere Thalbacher Straße	**17**	520		1,230	1,560	1,3	7,1	**1,8**	gut		26,7	**3,6**	**mittel**		8,7	**2,0**	**gut**		26,0	**3,5**	**mittel**		**2,7**	**mittel**		**22**
	19	Westerberg Süd	**22**	424		1,138	1,650	1,4	7,1	**1,8**	gut		16,7	**2,8**	**mittel**		8,9	**2,0**	**gut**		26,7	**3,6**	**mittel**		**2,5**	**mittel**		**17**
	20	Kreuzstraße	**9**	582		1,445	1,670	1,2	7,1	**1,8**	gut		15,2	**2,6**	**mittel**		9,3	**2,0**	**gut**		27,8	**3,6**	**mittel**		**2,5**	**mittel**		**16**
	21	Mühlbachbogen	**10**	1.449		1,115	1,810	1,6	7,1	**1,8**	gut		15,0	**2,6**	**mittel**		9,7	**2,1**	**gut**		28,9	**3,7**	**mittel**		**2,6**	**mittel**		**18**
	22	Gewerbegebiet Molkereistraße	**16**	6		1,669	1,860	1,1	7,4	**1,8**	gut		31,0	**3,9**	**schlecht**		10,3	**2,1**	**gut**		31,0	**3,9**	**schlecht**		**2,9**	**mittel**		**23**
	23	Isarstraße	**23**	205		1,240	0,000	1,6	7,1	**1,8**	gut		>100	**5,0**	**sehr schlecht**		10,1	**2,1**	**gut**		30,0	**3,8**	**schlecht**		**3,2**	**mittel**		**25**
	24	Sudenten-/ Böhmerwaldstraße	**15**	1.963		1,525	2,080	1,4	7,6	**1,9**	gut		27,6	**3,6**	**mittel**		11,5	**2,3**	**mittel**		33,8	**4,0**	**schlecht**		**2,9**	**mittel**		**24**
Ortsteile außerhalb der Kernsatdt	25	Gewerbegebiet Degernpoint	**24**	104		2,126	2,650	1,2	7,1	**1,8**	gut		>100	**5,0**	**sehr schlecht**		14,0	**2,5**	**mittel**		41,7	**4,4**	**schlecht**		**3,4**	**mittel**		**26**
	26	Feldkirchen	**29d**	20		2,464	2,950	1,2	7,8	**1,9**	gut		>100	**5,0**	**sehr schlecht**		16,1	**2,7**	**mittel**		48,3	**4,7**	**sehr schlecht**		**3,6**	**mittel**		**27**
	27	Niederambach	**29b**	59		2,756	3,570	1,3	8,2	**1,9**	gut		>100	**5,0**	**sehr schlecht**		19,8	**3,0**	**mittel**		59,5	**5,0**	**sehr schlecht**		**3,7**	**mittel**		**28**
	28	Thonstetten	**28a**	194		3,187	3,760	1,2	8,2	**1,9**	gut		>100	**5,0**	**sehr schlecht**		20,5	**3,1**	**mittel**		61,4	**5,0**	**sehr schlecht**		**3,7**	**mittel**		**29**
	29	Grünseiboldsdorf	**28b**	5	1.324	3,313	4,010	1,2	8,5	**2,0**	gut	**2,0**	>100	**5,0**	**sehr schlecht**	**5,0**	21,9	**3,2**	**mittel**	**3,5**	65,6	**5,0**	**sehr schlecht**	**4,9**	**3,8**	**schlecht**	**3,9**	**30**
	30	Kirchamper	**29a**	53		3,879	4,270	1,1	8,8	**2,0**	gut		>100	**5,0**	**sehr schlecht**		23,7	**3,3**	**mittel**		71,2	**5,0**	**sehr schlecht**		**3,8**	**schlecht**		**31**
	31	Aich	**25**	530		3,952	4,750	1,2	8,9	**2,0**	gut		>100	**5,0**	**sehr schlecht**		25,7	**3,5**	**mittel**		76,7	**5,0**	**sehr schlecht**		**3,9**	**schlecht**		**32**
	32	Oberambach	**29c**	48		3,873	4,760	1,2	9,3	**2,0**	gut		>100	**5,0**	**sehr schlecht**		26,3	**3,5**	**mittel**		78,9	**5,0**	**sehr schlecht**		**3,9**	**schlecht**		**33**
	33	Pfrombach	**26**	311		5,550	6,550	1,2	10,5	**2,2**	gut		>100	**5,0**	**sehr schlecht**		35,7	**4,1**	**schlecht**		106,7	**5,0**	**sehr schlecht**		**4,1**	**schlecht**		**34**
	34	**Summe**			**17.047**			**1,4**		**1,8**	**gut**	**1,8**		**3,6**	**mittel**	**3,2**		**2,2**	**gut**	**1,9**		**3,6**	**mittel**	**3,1**	**2,8**	**mittel**	**2,6**	
					aus EW-Statistik		in aufst. Reihenfolge			arithm. / gew. Mittelwert unter Ausschluss des Stadtzentrums!				arithm. / gew. Mittelwert unter Ausschluss des Stadtzentrums!			3-fache Geh-Geschw. !!!	arithm. / gew. Mittelwert unter Einbeziehung des Stadtzentrums!				arithm. / gew. Mittelwert unter Einbeziehung des Stadtzentrums!			arithm. / gew. Mittelwert unter Ausschluss Stadtzentrums!			

Quelle: RatioPlan 2012

09 Tabelle
Stadtbus-Fahrplan
2011 (original)

									nur an Schultagen						
Vitztumstr.	Grundschule									13:12					
Bahnhof	**TÜV**			8:40	9:20	10:00	10:40	11:20		13:15		14:40	15:30	16:30	17:30
Schlesierstr.	Schulbushaltestelle			8:42	9:22	10:02	10:42	11:22		13:17		14:42	15:32	16:32	17:32
Birkenstr.	Grundner		8:03	8:43	9:23	10:03	10:43	11:23	12:23	~	14:03	14:43	15:33	16:33	17:33
Sudetenlandstr.	Sparkasse Neustadt		8:04	8:44	9:24	10:04	10:44	11:24	12:24	~	14:04	14:44	15:34	16:34	17:34
Josef-Seliger-Platz			8:05	8:45	9:25	10:05	10:45	11:25	12:25	~	14:05	14:45	15:35	16:35	17:35
Königsbergerstr.	Norma, Netto		8:06	8:46	9:26	10:06	10:46	11:26	12:26	~	14:06	14:46	15:36	16:36	17:36
Stadtwaldstr.	Seniorenwohnheim		8:07	8:47	9:27	10:07	10:47	11:27	12:27	~	14:07	14:47	15:37	16:37	17:37
Banatstr.	REWE Markt		8:09	8:49	9:29	10:09	10:49	11:29	12:29	13:18	14:09	14:49	15:39	16:39	17:39
Altvaterstr.	Wohnheim		8:09	8:49	9:29	10:09	10:49	11:29	12:29	~	14:09	14:49	15:39	16:39	17:39
Schlesierstr.	Schulbushaltestelle		8:10	8:50	9:30	10:10	10:50	11:30	12:30	~	14:10	14:50	15:40	16:40	17:40
Thalbacherstr. 59	Schlecker, Landmarkt		8:13	8:53	9:33	10:13	10:53	11:33	12:33	~	14:13	14:53	15:43	16:43	17:43
Fronängerstr.	Kindergarten		8:14	8:54	9:34	10:14	10:54	~	~	~	14:14	14:54	15:44	16:44	17:44
Bahnhof	**Vorplatz**		**8:15**	**8:55**	**9:35**	**10:15**	**10:55**	~	~	~	**14:15**	**14:55**	**15:45**	**16:45**	**17:45**
Bahnhof	**Vorplatz**		**8:18**	**8:58**	**9:38**	**10:18**	**10:58**	~	~	~	**14:18**	**14:58**	**15:48**	**16:48**	**17:48**
Westerbergstr.	Musikschule		8:19	8:59	9:39	10:19	10:59	~	~	~	14:19	14:59	15:49	16:49	17:49
Münchenerstr. 17	Friedhof		8:20	9:00	9:40	10:20	11:00	~	~	~	14:20	15:00	15:50	16:50	17:50
Stadtplatz	Pichler		8:22	9:02	9:42	10:22	11:02	11:35	12:35	~	14:22	15:02	15:52	16:52	17:52
Vitztumstr.	Grundschule		~	~	~	~	~	11:40	12:40	~	~	~	~	~	~
Feuerwehrhaus			8:24	09:04	09:44	10:24	11:04	~	~	~	14:24	15:04	15:54	16:54	17:54
Viehmarktplatz			8:25	9:05	9:45	10:25	11:05	~	~	~	14:25	15:05	15:55	16:55	17:55
Jägerstr. 8		6:30	6:56	7:30	8:26	9:06	9:46	10:26	11:06	11:45	12:45	13:21	14:26	15:06	15:56	16:56	17:56
Jägerstr. 36		6:31	6:57	7:31	8:26	9:06	9:46	10:26	11:06	11:46	12:46	13:22	14:26	15:06	15:56	16:56	17:56
Gärtnerstr. 40		6:32	6:58	7:32	8:27	9:07	9:47	10:27	11:07	11:47	12:47	13:23	14:27	15:07	15:57	16:57	17:57
Forellenstr.		6:33	6:59	7:33	8:28	9:08	9:48	10:28	11:08	11:48	12:48	13:24	14:28	15:08	15:58	16:58	17:58
Mühlbachbrücke		~	~	7:34	~	~	~	~	~	~	~	13:25	~	~	~	~	~
Karpfenstr.		~	~	7:35	~	~	~	~	~	~	~	13:26	~	~	~	~	~
Mühlbachbogen 73		6:34	7:00	~	8:29	9:09	9:49	10:29	11:09	11:49	12:49	~	14:29	15:09	15:59	16:59	17:59
Mühlbachbogen 46		6:35	7:01	~	8:30	9:10	9:50	10:30	11:10	11:50	12:50	~	14:30	15:10	16:00	17:00	18:00
Meisenstr.		6:36	7:02	~	8:31	9:11	9:51	10:31	11:11	11:51	12:51	~	14:31	15:11	16:01	17:01	18:01
Bonaustr. 25	Bonauer Stüberl	6:37	7:03	7:37	8:32	9:12	9:52	10:32	11:12	11:52	12:52	~	14:32	15:12	16:02	17:02	18:02
Bonaustr. 9	Getränkemarkt	6:38	7:04	~	8:33	9:13	9:53	10:33	11:13	11:53	12:53	~	14:33	15:13	16:03	17:03	18:03
Weningstr.	Penny Markt	6:38	7:04	~	8:33	9:13	9:53	10:33	11:13	11:53	12:53	~	14:33	15:13	16:03	17:03	18:03
Münchenerstr. 25	Staudinger Keller	6:39	7:05	7:40	8:34	9:14	9:54	10:34	11:14	11:54	12:54	~	14:34	15:14	16:04	17:04	18:04
Münchenerstr. 17	Friedhof	6:40	7:06	~	8:35	9:15	9:55	10:35	11:15	11:55	12:55	~	14:35	15:15	16:05	17:05	18:05
Stadtplatz	Pichler	6:41	7:07	~	8:36	9:16	9:56	10:36	11:16	11:56	12:56	~	14:36	15:16	16:06	17:06	18:06
Fronängerstr.	Kindergarten	~	~	~	8:38	9:18	9:58	10:38	11:18	11:58	12:58	~	14:38	15:18	16:08	17:08	18:08
Bahnhof	**TÜV**	~	~	~	8:40	9:20	10:00	10:40	11:20	12:00	13:00	~	14:40	15:20	16:10	17:10	~
Bahnhof	**Vorplatz**	6:44	7:10	7:45													
Schlesierstr.	Schulbushaltestelle			7:50													

Abendtouren

Stadtplatz		18:06	18:20
Bahnhof	**Vorplatz**	**18:10**	**18:25**
Westerbergstr.	Musikschule	18:11	18:26
Münchenerstr. 25	Staudinger Keller	18:12	18:27
Weningstr.	Penny Markt	18:12	18:27
Bonaustr. 9	Getränkemarkt	18:13	18:28
Bonaustr. 25	Bonauer Stüberl	18:13	18:28
Meisenstr.		18:14	18:29
Mühlbachbogen 46		18:14	18:29
Mühlbachbogen 73		18:15	18:30

Erreichbarkeit der Stadtmitte ab Bahnhof Moosburg und aus den Stadtteilen

Bei der Bewertung der „Erreichbarkeit der Stadtmitte“ werden zwei typische Wegstrecken unterschieden, die ein Verkehrsteilnehmer (z.B. als auswärtiger Besucher, Stadtbewohner, Berufs- oder Ausbildungspendler) zurücklegt, nämlich der Weg eines Besuchers vom Bahnhof ins Stadtzentrum sowie der typischen Weg eines Stadtbewohners aus seinem Wohnquartier ins Stadtzentrum. Ziel- und Bezugspunkt ist in beiden Fällen die geografische Stadtmitte „Auf dem Plan“. Dabei wird unterstellt, dass beide Wegstrecken zu Fuß, per Rad, mit dem Stadtbus oder mit dem Kraftfahrzeug (Park+Ride oder Abholung durch Familienangehörige) bewältigt werden können.

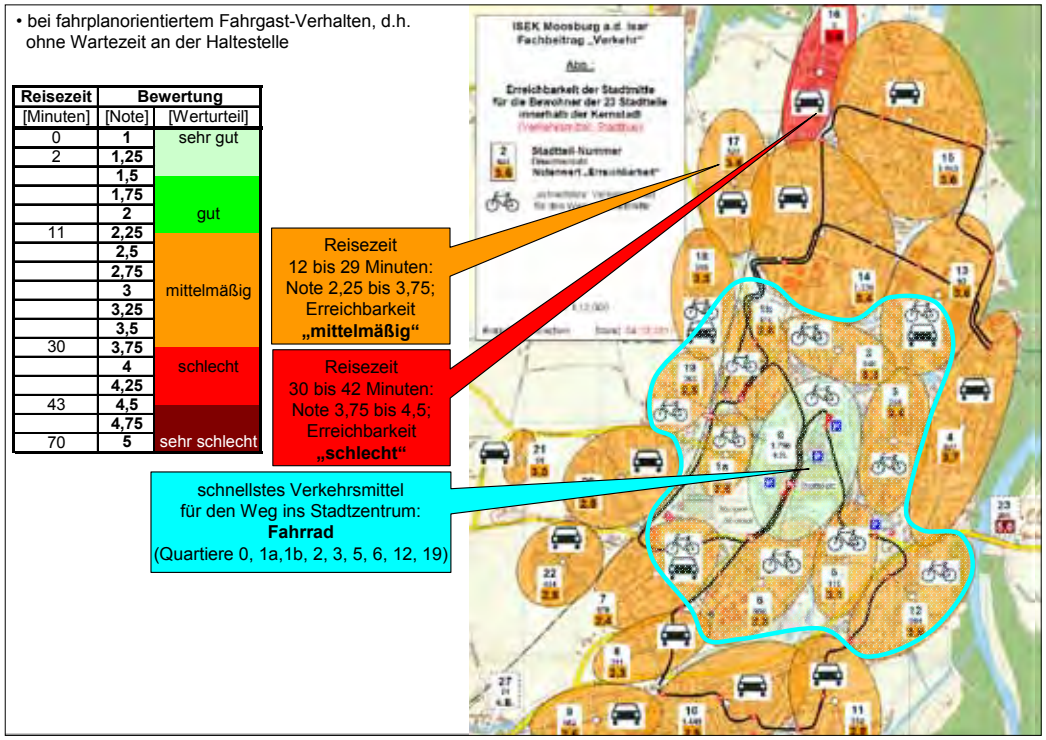
Die Erreichbarkeit der (geografischen) Stadtmitte ab Bahnhof Moosburg sowie aus den verschiedenen Stadtvierteln und Ortsteilen zu Fuß, per Rad, mit dem Stadtbus und mit dem Auto (als Selbst- oder Mitfahrer) wurde tabellarisch ermittelt (Tabelle 08). Maßstab für die Erreichbarkeit ist die jeweils erforderliche Reisezeit, die mit Hilfe einer Bewertungsfunktion in Notenwerte zwischen 1 und 5 umgerechnet wird.

Die Reisezeit entspricht bei Fußgängern der Gehzeit bei einer unterstellten Geh-Geschwindigkeit von 60 Metern (Luftlinie) pro Minute oder 3,6 km/h. Bei Radlern wird als Reisezeit die Fahrzeit bei einer Fahrgeschwindigkeit von 3 x 3,6 = 10,8 km/h angesetzt. Die Reisezeit für Autofahrer ergibt sich aus der Fahrzeit zu einem der Parkplätze im Stadtzentrum bei jeweils zulässigen bzw. typischen Verkehrsgeschwindigkeiten zuzüglich der mittleren Gehzeit von den verfügbaren Parkplätzen in die geografische Stadtmitte „Auf dem Plan“. Parkplatzsuchzeiten bleiben im vorliegenden Fall unberücksichtigt.

Die Reisezeit für Fahrgäste des Stadtbusses setzt sich zusammen aus der Gehzeit zur Haltestelle („Zugangszeit“), der Wartezeit an der Haltestelle, die i.A. als Funktion der „Busfolgezeit“ betrachtet wird (Wartezeit = halbe Busfolgezeit) und damit abhängig ist vom quantitativen Fahrtenangebot. Hinzu kommt die fahrplanmäßige Fahrzeit des Busses gemäß (Fahrplan-) Tabelle 09 sowie die Gehzeit von der Haltestelle zum Ziel („Abgangszeit“). Umsteigezeiten von einer Buslinie auf eine andere können im vorliegenden Fall ausgeschlossen werden.

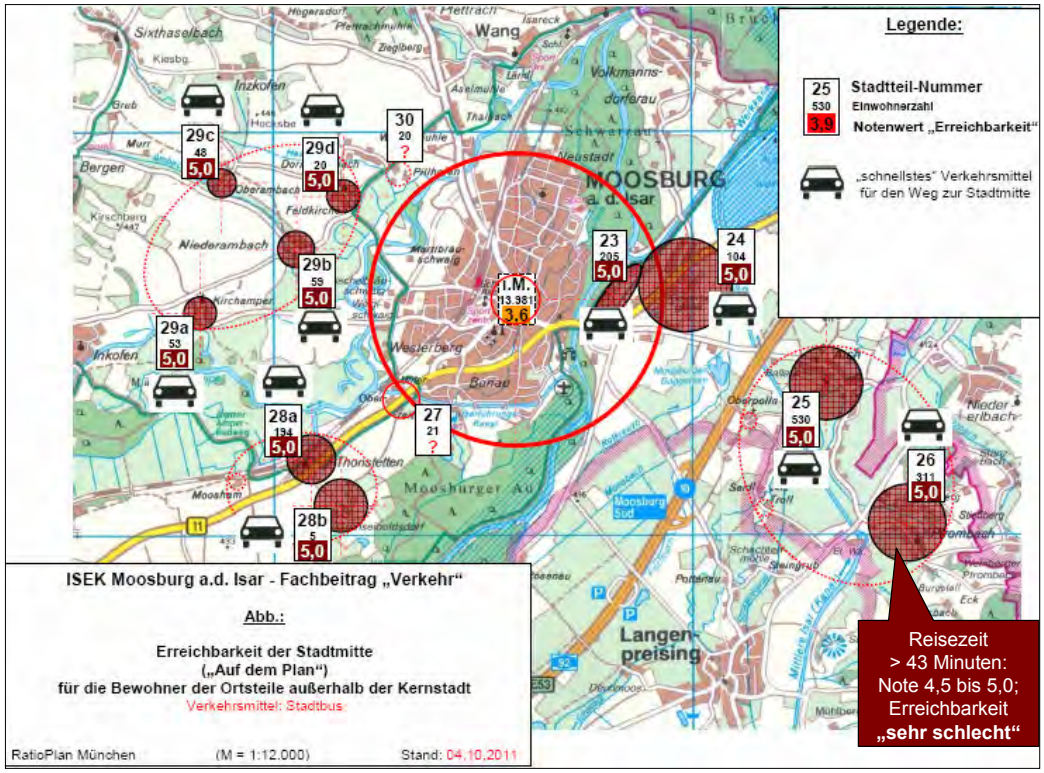
Das Fahrtenangebot - repräsentiert durch die Zahl der Abfahrten an den 32 Haltestellen des Stadtbusses - schwankt zwischen 2 Abfahrten pro Tag (an den Haltestellen „Mühlbachstraße“ und „Karpfenstraße“) und 28 Abfahrten am Stadtplatz. Die daraus sich ergebenden haltestellenbezogenen Busfolgezeiten liegen zwischen 26 Minuten an der Haltestelle „Stadtplatz“ und 360 Minuten an den Haltestellen „Mühlbachstraße“ und „Karpfenstraße“. Für die Mehrzahl der Haltestellen liegt die Busfolgezeit bei 60 Minuten und (z.T. deutlich) darunter. Die Bewertung des Fahrtenangebotes auf der Basis des Indikators „Busfolgezeit“ ist abhängig von den Anforderungen der Fahrgäste: erwarten sie Busfolgezeiten von maximal 30 Minuten, dann wäre diese Erwartung an nur 2 der 32 Haltestellen erfüllt (= 5% Zielerfüllung), nämlich am Stadtplatz und am Friedhof in der Münchener Straße. Wird das Anforderungsniveau auf eine Busfolgezeit von 45 Minuten heruntergesetzt, so ergibt sich bereits ein Zielerfüllungsgrad von 18% (= 7 Haltestellen). Legt man die „Messlatte“ auf 60 Minuten, dann ergibt sich schließlich ein Zielerfüllungsgrad von 63% (25 Haltestellen), der in der Gesamtbewertung als „gerade noch akzeptabel“ betrachtet und mit der Note 3,7 bewertet wird.

42 Abbildung
Erreichbarkeit der Stadtmitte mit dem Stadtbus für die Bewohner der Kernstadt



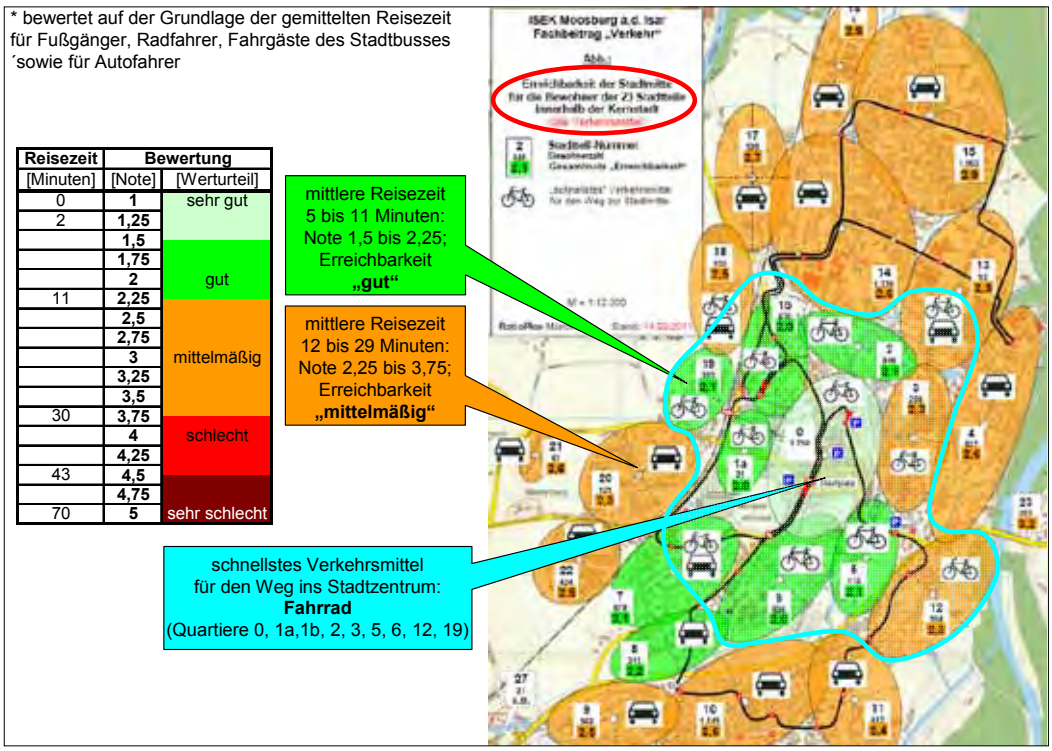
Darstellung: RatioPlan 2012

43 Abbildung
Erreichbarkeit der Stadtmitte mit dem Stadtbus für die Bewohner der Ortsteile



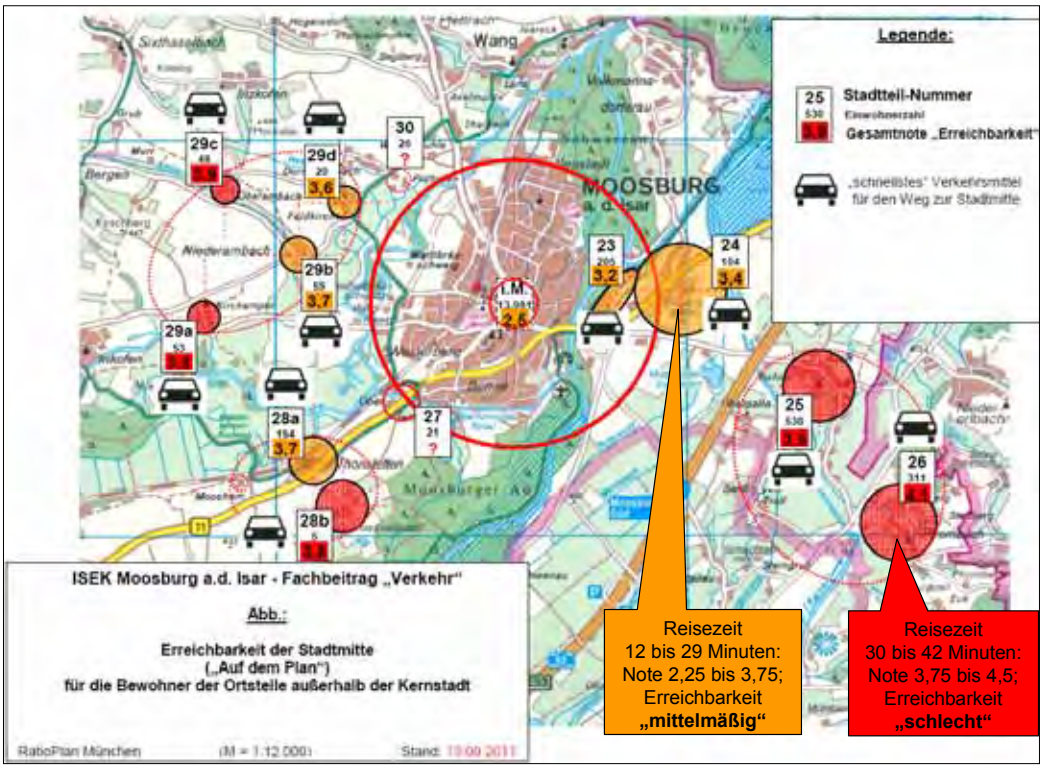
Darstellung: RatioPlan 2012

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



44 Abbildung
Erreichbarkeit der Stadtmitte für die Bewohner der Kernstadt (alle Verkehrsmittel)

Darstellung: RatioPlan 2012



45 Abbildung
Erreichbarkeit der Stadtmitte für die Bewohner der Ortsteile (alle Verkehrsmittel)

Darstellung: RatioPlan 2012

Die Abbildung 41 liefert ein zusammenfassendes anschauliches Bild von der Erreichbarkeit der Stadtmitte für die Bewohner der Kernstadt, die den Stadtbus benutzen. Orange unterlegt sind darin alle Stadtviertel mit „mittlelmäßigen" Reisezeiten zwischen 12 und 29 Minuten (und entsprechenden Notenwerten zwischen 2,25 und 3,75. Eine „schlechte" Bewertung (Note 3,9) ergibt sich lediglich für das Gewerbegebiet Molkereistraße im Norden der Stadt (Quartier 16, rot eingefärbt). Fahrzeugsymbole geben zusätzlich einen Hinweis auf das schnellste Verkehrsmittel auf dem Weg ins Stadtzentrum. Die blau umrandete Fläche kennzeichnet schließlich den Innenstadtbereich, von dem aus die Stadtmitte am besten mit dem Fahrrad erreicht werden kann.

Ein deutlich ungünstigeres Bild ergibt sich naturgemäß für die Bewohner der Ortsteile außerhalb der Kernstadt, die von der Stadtbuslinie nicht erschlossen werden. Für sie ist die Erreichbarkeit der Stadtmitte mit Reisezeiten von mehr als 43 Minuten durchwegs „sehr schlecht" (Notenwert 5,0) und das Auto immer das schnellste Verkehrsmittel.

Die Bewertung der generellen Erreichbarkeit der Stadtmitte – unabhängig von den jeweils benutzten bzw. verfügbaren Verkehrsmitteln beruht auf den gemittelten Reisezeiten für Fußgänger, Radfahrer, Fahrgäste des Stadtbusses und für Autofahrer. Grün unterlegt sind in Abbildung 43 die Stadtviertel mit „guter Erreichbarkeit", d.h. mit Reisezeiten zwischen 5 und 11 Minuten und Benotungen zwischen 1,5 und 2,25. Für die Bewohner der orange eingefärbten Quartiere ist die Erreichbarkeit des Stadtzentrums wiederum „mittelmäßig" (Reisezeiten zwischen 12 und 29 Minuten, Notenwerte 2,25 bis 3,75). Blau umrandet ist auch hier der Innenstadtbereich, innerhalb welchem die Benutzung des Fahrrades (für den Weg ins Stadtzentrum) in jedem Fall vorzuziehen ist. Für die Bewohner der Ortsteile (außerhalb der Kernstadt) bleibt das Auto erwartungsgemäß das schnellste Verkehrsmittel. Mittelmäßige Noten erreichen nunmehr die Quartiere „Isarstraße" (3,2), Degernpoint (3,4), Feldkirchen (3,6), Niederambach und Thonstetten (jeweils 3,7). Von allen anderen Ortsteilen ist die Erreichbarkeit der Stadtmitte (mit intermodalen Durchschnittsreisezeiten zwischen 30 und 42 Minuten bzw. Notenwerten zwischen 3,75 und 4,5) „schlecht".

Fazit: Die Erreichbarkeit des Stadtzentrums für die Bewohner der Kernstadt ist insgesamt „gut bis mittelmäßig" (Note 2,5), für die Bewohner der Ortsteile (außerhalb der Kernstadt) jedoch eher „schlecht" (Note 3,9); eine Differenzierung nach den verschiedenen in Betracht zu ziehenden Verkehrsmitteln ergibt folgendes Bild:
Für Autofahrer ist die Erreichbarkeit des Stadtzentrums durchwegs „gut" (Note 1,8), und zwar auch aus den Ortsteilen (Note 2,0). Dies hat seine Ursache nicht zuletzt auch in einem – nach oberflächlicher Beobachtung – hinreichenden Stellplatzangebot im und am Rande des Stadtzentrums (470 + 250 = 720 Stellplätze) und dementsprechend geringen Parkplatzsuchzeiten; ein fundierter Nachweis hierfür müsste im Rahmen einer gesonderten Parkraumerhebung erbracht werden.

Immerhin „mittelmäßig" (Note 3,2) ist die Erreichbarkeit des Stadtzentrums für Fahrgäste des Stadtbusses, allerdings nur für diejenigen, die in der Kernstadt zu Hause sind; für die Bewohner der Ortsteile gibt es kein ÖPNV-Angebot; wegen der langen Busfolgezeiten (zwischen 42 und 360 Minuten) ist dabei jedoch „fahrplanorientiertes Verhalten" der Fahrgäste zwingend und die „zeitliche Dispositionsfreiheit" stark eingeschränkt; unzureichend ist – neben dem Fahrtenangebot – auch die Infrastruktur, insbesondere die Ausstattung der Haltestellen.

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

Die Erreichbarkeit des Stadtzentrums für Fußgänger entspricht (mit der Note 3,1) weitgehend der für Fahrgäste des Stadtbusses, ist also ebenfalls „mittelmäßig", allerdings bei weitaus größerer Dispositionsfreiheit, d.h. der Freiheit, jederzeit losgehen zu können (nicht von einem Fahrplan abhängig zu sein);

Die Erreichbarkeit des Stadtzentrums für Radfahrer wiederum entspricht (mit der Note 1,9) annähernd der für Autofahrer und wird ebenfalls mit „gut" bewertet. Erwartungsgemäß ist sie jedoch für die Bewohner der Kernstadt deutlich besser als für die der Ortsteile (Note 1,8 gegenüber Note 3,5); dabei werden die Radfahrer nahezu ausschließlich auf die Mitbenutzung des teilweise stark belasteten Straßennetzes verwiesen und entsprechend hohen Risiken ausgesetzt; Radwege, Radfahrstreifen oder Angebotsstreifen stehen auf den Hauptrouten des Radverkehrs (im Zuge der klassifizierten Straßen) nur selten zur Verfügung.

Im Vergleich der Verkehrsmittel untereinander zeigt sich, dass für rund 1/3 der Einwohner Moosburgs in den „inneren" Stadtteilen das Fahrrad das schnellste Verkehrsmittel ist, um ins Stadtzentrum zu kommen; zwei Drittel der Moosburger erreichen das Stadtzentrum mit dem Auto schneller als mit dem Fahrrad.

Aufenthaltsqualität für Bewohner, Besucher und Kunden des Stadtzentrums

Maßstab für die Bewertung der (Wohn- und) Aufenthaltsqualität im Stadtzentrum sind u.a. die verkehrsbedingten Lärmbelastungen, die zu den stärksten Beeinträchtigungen gehören, denen sich die Bürger in ihrem Wohn- und Lebensumfeld ausgesetzt sehen. In dem aktuellen „Flughafen-Gutachten" von TNS-Infratest wird angegeben, dass sich 38% der Moosburger durch Straßenverkehrslärm „stark oder sehr stark" belästigt fühlen. Schadstoff-Emissionen und verkehrsbedingte Trenn- oder Zerschneidungseffekte bleiben in dem hier gewählten Bewertungsverfahren ebenso unberücksichtigt, wie baulich bedingte Beeinträchtigungen der Aufenthaltsqualität.

Die Lärmbelastungen oder „Lärmimmissionen" im Stadtzentrum werden – nach Straßenabschnitten getrennt – auf der Grundlage der EMPFEHLUNGEN FÜR WIRTSCHAFTLICHKEITSUNTERSUCHUNGEN AN STRASSEN (EWS, Ausgabe 1997) ermittelt und bewertet. Dabei ergibt sich der sogenannte Lärm-Mittelungspegel für den Tageszeitraum (6 bis 22 Uhr) mit dem Berechnungsansatz

$$37{,}3 + 10 \times \lg(Q \times (1 + 0{,}082) \times p \; [\mathrm{dB(A)}].$$

Darin ist „Q" die maßgebende Verkehrsstärke (in Kfz/Stunde) und „p" der Schwerverkehrsanteil (in %).

Der maßgebende (Lärm-) Gesamtpegel LStr errechnet sich in [db(A)] unter Berücksichtigung folgender Einflussfaktoren:

- zulässige Verkehrsgeschwindigkeit (Pkw und Lkw),
- Beschaffenheit der Straßenoberfläche (vernachlässigt; bei Pflaster: +3 bis +6 dB(A) bei vzul = 50 km/h)
- Abstand des Immissionsortes von der Straßenachse,
- erste Reflexion an einer geschlossenen Hausfassade,
- Mehrfachreflexionen

Die Bewertung der Lärmimmissionen orientiert sich am zulässigen Lärmgrenzwert, der für die im Flächennutzungsplan ausgewiesene Art der jeweiligen Flächennutzung (Wohngebiet, Mischgebiet, Gewerbegebiet usw.) rechtsverbindlich festgelegt ist und den als Grenze zwischen dem mittleren und dem kritischen Bereich der Notenskala den Notenwert 3,7 definiert. Dieser noch zuläs-

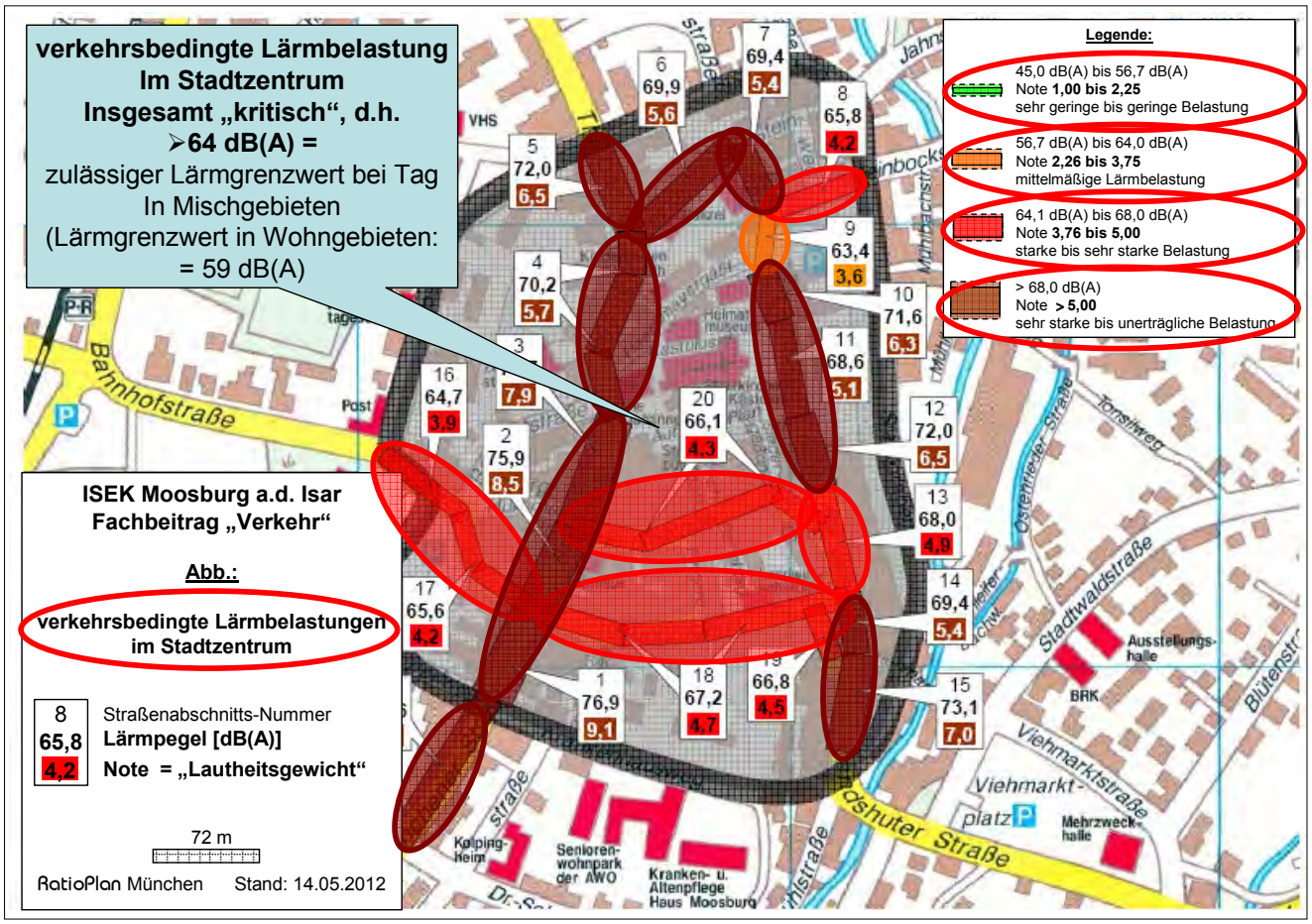
sige „Grenzpegel“ liegt bei Tag in Wohngebieten (W) bei 59 dB(A), in Mischgebieten bei 64 dB(A) und in Gewerbegebieten bei 69 dB(A). Demgegenüber kennzeichnet der „Zielpegel“ einen anzustrebenden Pegel, bei dem die Lärmbelastung als „sehr gering“ eingestuft und dementsprechend mit der Note 1,0 bewertet wird; dieser Pegel soll – wiederum in Abhängigkeit von der „Empfindlichkeit der Flächennutzung“ – bei 40, 45 bzw. 50 dB(A) liegen. Mit der Bewertungsfunktion $N = 2^{0,1 \times (\text{maßg. Gesamtpegel} - \text{Zielpegel})}$ ergeben sich Notenwerte, die auch als „Lautheitsgewichte“ bezeichnet werden und die den (bislang schlechtest-möglichen) Notenwert 5,0 durchaus überschreiten können.

Die praktische Berechnung und Bewertung der Lärmimmissionen erfolgte mit Hilfe eines zweiseitigen komplexen Excel-Sheets, in welchem alle erforderlichen Daten und Formeln hinterlegt sind; diese Tabellenblätter sind dem Anhang zu entnehmen. Die Berechnungs- und Bewertungsergebnisse, d.h. sowohl die für die einzelnen Straßenabschnitte errechneten Lärmpegel als auch deren „Lautheitsgewichte“ als Ausdruck für die Lärmbelastung und Aufenthaltsqualität im betreffenden Straßenraum sind in Abbildung 45 anschaulich dargestellt.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die errechneten Lärmbelastungen im Stadtzentrum von Moosburg zwischen 63,4 und 76,9 dB(A) liegen. In 19 von 20 bewerteten Staßenabschnitten wird der zulässige Lärmgrenzwert von 64 dB(A) überschritten. Als wissenschaftlich gesichert gilt, dass Lärmbelastungen in der hier festgestellten Größenordnung mit einem erhöhten Risiko für Herz- und Kreislauferkrankungen einhergehen. Aus der Sicht des Fachplaners begründet sich hieraus ein vordringlicher Handlungsbedarf im Hinblick auf eine verkehrliche Entlastung des Moosburger Stadtzentrums!

Fazit: Die gute Erreichbarkeit des Stadtzentrums für Autofahrer ist verbunden mit entsprechenden Verkehrsbelastungen und Lärmimmissionen, die in nahezu allen Straßenzügen der Altstadt deutlich über dem in Mischgebieten „noch akzeptierten“ Lärmgrenzwert von 64 dB(A)) liegen und die die Aufenthaltsqualität (nicht nur) dort erheblich beeinträchtigen; (tatsächlich ist die Altstadt im Flächennutzungsplan als „Besonderes Wohngebiet“ ausgewiesen, für welches ein Lärmgrenzwert von 59 dB(A) festgesetzt ist).

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



46 Abbildung
Lärmbelastung/Aufenthaltsqualität im Stadtzentrum

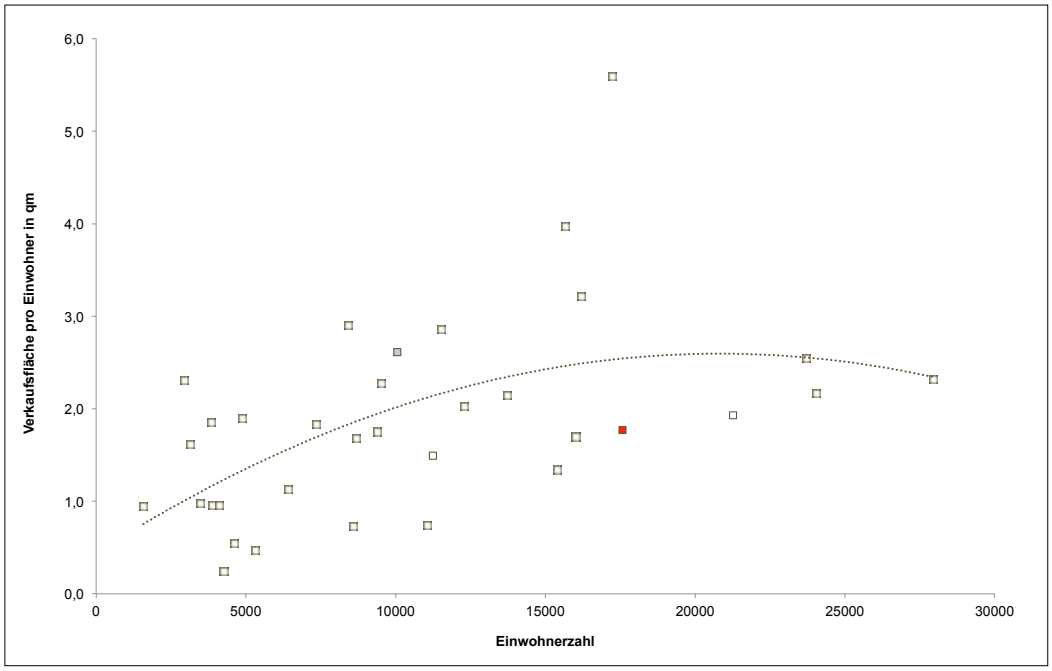
Darstellung:
RatioPlan 2012

Einzelhandel und Stadtmarketing

1 Einzelhandelsstruktur der Stadt Moosburg

Das Landesentwicklungsprogramm Bayern weist die Stadt Moosburg als Mittelzentrum aus. Die Stadt hat einen Versorgungsauftrag für einen Nahbereich, der seitens der Landesplanung auf rund 24.500 Einwohner beziffert wird. Neben den Einwohnern der Stadt Moosburg selbst, sollen auch die Einwohner der Gemeinden Gammelsdorf, Mauern und Wang mit Gütern des täglichen Bedarfs versorgt werden. Der Verflechtungsbereich des innerstädtischen Einzelhandels, der seitens der Landesplanung zu Grunde gelegt wird, umfasst rund 34.000 Einwohner.
Die bedeutendsten Konkurrenzorte für den Moosburger Einzelhandel sind die Mittelzentren Landshut, Freising und Erding sowie die Landeshauptstadt München (siehe iq-Projektgesellschaft 2009: 94).

Im Jahr 2009 wurden von der iq-Projektgesellschaft im Stadtgebiet Moosburg 120 Einzelhandelsgeschäfte mit einer Gesamtverkaufsfläche von rund 31.122 Quadratmetern erfasst. Bei einer Einwohnerzahl von rund 17.600 ergibt sich ein Kennwert von 1,77 Quadratmetern Verkaufsfläche pro Einwohner. Obwohl dies ein sehr grober Kennwert ist, der noch nichts über eine branchenbezogene Verteilung oder Qualitäten aussagt, lässt sich im Städtevergleich eine leicht unterdurchschnittliche Verkaufsflächenausstattung Moosburgs ableiten. Die empirischen Untersuchungen für das Einzelhandelskonzept belegen diesen Sachverhalt. Das Einzelhandelskonzept weist für Moosburg eine Einzelhandelszentralität von 97,9 Prozent aus. Damit fließt per Saldo mehr Kaufkraft aus Moosburg ab, als aus dem Umland zufließt. Auch wenn Berechnungen von Zentralitätskennziffern und Kaufkraftströmen aus methodischer Sicht mit einiger Vorsicht zu betrachten sind, kann insgesamt von einer Einzelhandelszentralität Moosburgs ausgegangen werden, die hinter dem eigentlichen Versorgungsauftrag der Stadt zurückbleibt. In diesem Zusammenhang ist auf die Konkurrenzsituation mit den Mittelzentren Lands-



47 Abbildung
Verkaufsflächenausstattung im Vergleich

Quadrate = Städte und Gemeinden

rot = Moosburg

Quelle: Heinritz, Salm & Stegen 2012

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

hut, Freising und Erding hinzuweisen. Die Stadt Erding verfügt neuesten Erhebungen folgend beispielsweise über eine Verkaufsflächenausstattung von rund 3 Quadratmetern pro Einwohner (Popien 2012). Die Einzelhandelsentwicklung in Erding kann und soll der Stadt Moosburg jedoch nicht als Vorbild dienen, der Wert belegt lediglich die deutlichen Unterschiede der Einzelhandelsausstattung in quantitativer Hinsicht.

Im Bereich Nahrungs- und Genussmittel ist die Stadt Moosburg mit 0,64 Quadratmetern Verkaufsfläche pro Einwohner quantitativ gut aufgestellt. Das Einzelhandelskonzept weist hier Einzelhandelszentralitäten aus, die dem Versorgungsauftrag der Stadt entsprechen. Defizite in der Einzelhandelszentralität bestehen demnach im Bereich der mittel- und langfristigen Bedarfsgüter. Eine besonders niedrige Zentralität wurde vor allem in den Bereichen Möbel, Elektronik und Bau-/ Heimwerkerbedarf ermittelt. Mit der Eröffnung eines Bau- und Heimwerkermarktes im Gewerbegebiet Degernpoint im Frühjahr 2012 konnte bereits eine dieser Angebotslücken geschlossen werden.

Innerhalb der Stadt Moosburg lassen sich drei wesentliche Standortagglomerationen des Einzelhandels abgrenzen:

1. Innenstadt
2. Gewerbegebiet Nord / Neustadt
3. Gewerbegebiet Degernpoint

Innenstadt

In der Innenstadt konzentrieren sich rund 50 Prozent der Einzelhandelsunternehmen und rund ein Drittel der Verkaufsflächen (33 Prozent, 10.332 qm). Der deutlich höhere Betriebsanteil im Vergleich zur Verkaufsfläche ist auf eine vorwiegend kleinflächige Betriebsstruktur zurückzuführen. Entsprechend liegt der Schwerpunkt bei den Betriebsformen im Bereich der Fachgeschäfte und kleinflächigen Lebensmittel-Spezialanbieter (Bäckerei, Metzgerei, Obst und Gemüse). Die Nahversorgungsfunktion der Innenstadt ist aufgrund des Fehlens größerer Lebensmittelgeschäfte eingeschränkt. Die Betriebsaufgabe der beiden Drogeriediscounter der Firma Schlecker in der Thalbacher und Münchner Straße, die im Zuge der Insolvenz der Firma Schlecker aufgegeben wurden, schwächen die Nahversorgungsfunktion der Innenstadt zusätzlich.

Die Verkaufsfläche für Waren des mittelfristigen Bedarfs besitzt innerhalb der Innenstadt eine hervorgehobene Stellung. Wesentlicher Träger sind die Anbieter im Bereich Bekleidung. Mehr als die Hälfte der Verkaufsfläche im Kernbereich der Innenstadt entfällt auf diese Warengruppe. Ansonsten lässt sich in den Warengruppen des mittelfristigen Bedarfs ein Positionsverlust der Innenstadt gegenüber dem Angebot im Gewerbegebiet Degernpoint ausmachen.

Im langfristigen Bedarfsbereich erreicht die Innenstadt ebenfalls keine dominierende Stellung im gesamtstädtischen Kontext. Allerdings werden einige Warengruppen wie Foto / Optik, Uhren / Schmuck und Elektroartikel ausschließlich dort angeboten.

Innerstädtische Lagen mit einem weitgehend zusammenhängenden Einzelhandelsbesatz sind der Stadtplatz, der Weingraben, die Herrnstraße sowie Auf dem Gries. Sich daran anschließende Lagen weisen deutliche Rückzugstendenzen des Einzelhandels auf. Der zentrale Platz der Stadt - Auf dem Plan - weist bis auf ein Geschäft gar keine Einzelhandelsnutzung auf. Leitbetriebe in Form überregional agierender Filialisten und mit einer besonderen Anziehungskraft sind in der Innenstadt nicht ansässig. Diese „Magnetfunktion“ übernehmen eher die mittelständischen Bekleidungshäuser (bspw. Heilingbrunner, Neu, Gerlspeck).
(vgl. auch iq-Projektgesellschaft 2009)

10 Tabelle
Verkaufsflächen nach Standortlagen und Sortimenten

Angebotsschwerpunkt hervorgehoben

	Innenstadt	Gewerbegebiet Nord/Neustadt	Degernpoint	sonstige Lagen	Summe
Nahrungs- und Genussmittel	1286	3620	4458	1886	11250
Drogerie- und Parfümerieware	407	180	1082	114	1783
Apotheken	64	35	0	0	99
Zeitung, Zeitschriften	6	185	107	21	319
Blumen, Topfpflanzen	220	29	44	45	338
Bücher, Papier, Schreibwaren	280	83	144	9	516
Bekleidung	4553	0	2521	0	7074
Schuhe und Lederwaren	215	0	366	0	581
Sanitätshäuser	132	0	0	0	132
Zoobedarf, Tiernahrung	175	0	416	0	591
Spielwaren, Babybedarf, Hobbybedarf	252	0	262	9	523
Sportartikel, Sportbekleidung/ -schuhe, Camping	392	0	0	0	392
Einrichtungsbedarf	536	0	57	415	1008
Hausrat, Glas, Keramik, Porzellan	278	0	85	178	541
Elektrohaushaltsgeräte	405	0	85	0	490
Unterhaltungselektronik	245	0	0	0	245
Informationstechnologie und Telekommunikation	124	0	0	0	124
Foto, Optik	243	0	0	0	243
Uhren, Schmuck	102	0	0	0	102
Baumarktartikel	164	1800	142	9	2115
Gartenartikel	73	0	0	37	110
Kfz-Zubehör	81	300	560	6	947
Farben, Lacke, Bodenbeläge	100	600	0	0	700
Sonstiges	0	280	427	192	899
SUMME	**10332**	**7111**	**10754**	**2922**	**31122**

Quelle: iq-Projektgesellschaft 2009

Die Verkaufsflächenaufstellung datiert aus dem Jahr 2009 und wurde für das ISEK nicht durch eigene Bestandserhebungen aktualisiert. Die bedeutendsten Veränderungen zum damaligen Bestand sind namentlich die Eröffnung des Hagebaumarktes in Degernpoint und die Schließung des Baustoffhandels Schwarz & Sohn in der Neustadt, die Schließung der beiden Schlecker-Filialen in der Innenstadt, der Umzug des Netto-Marktes aus der Neustadt in die Driescher Straße sowie die Schließung des Penny-Marktes in der Neustadt (2009 noch nicht erfasst). Diese Veränderungen sind in der Tabelle nicht erfasst.

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

Gewerbegebiet Nord / Neustadt
Das Gewerbegebiet Nord / Neustadt präsentiert sich im Wesentlichen als Nahversorgungsstandort, der um Warengruppen aus nicht-zentrenrelevanten Sortimenten des langfristigen Bedarfs erweitert ist. Insgesamt entfallen auf diesen Standort 10 Prozent der Betriebe, die aber ca. 23 Prozent (7.111 qm) der gesamtstädtischen Verkaufsfläche auf sich vereinen. Leitbetriebe im Gewerbegebiet Nord sind Norma und Rewe – allesamt großflächige Lebensmittelbetriebe. Ein Netto-Lebensmitteldiscounter hat jüngst seinen Standort von der Neustadt in die Driescher-Straße verlagert. Ein Penny-Lebensmitteldiscounter hat im März 2012 seinen Betrieb aufgegeben, obwohl es sich um einen relativ modernen Markt handelte, der im Jahr 2009 noch nicht vorhanden war.
(vgl. auch iq-Projektgesellschaft 2009)

Gewerbegebiet Degernpoint
Das Gewerbegebiet Degernpoint liegt rund 2 Kilometer östlich der Innenstadt und ist als nicht integrierte Standortlage einzustufen. Rund 16 Prozent der Einzelhandelsbetriebe der Stadt Moosburg konzentrieren sich in Degernpoint. Der Anteil an der gesamtstädtischen Verkaufsfläche beträgt ca. 35 Prozent (10.754 qm).

Innerhalb des Gewerbegebietes Degernpoint lassen sich zwei Standortagglomerationen unterscheiden, die auf unterschiedlichen Ankerbetrieben als Frequenzbringer aufbauen. Dabei handelt es sich zum einen um den Versorgungsstandort Gewerbegebiet Degernpoint Süd, der durch Kaufland und sich daran anschließende Fachmärkte bestimmt wird. Zum anderen um den Standort Gewerbegebiet Degernpoint Nord, der durch die Lebensmitteldiscounter Aldi und Lidl sowie Fachmärkte mit vorwiegend zentrenrelevanten Warengruppen geprägt wird. An beiden Standorten bzw. in deren unmittelbarer Nachbarschaft hat eine weitere Funktionsanreicherung durch entsprechende Dienstleistungseinrichtungen u.a. aus dem Sport- und Freizeitbereich stattgefunden, was beiden Standorten ein gewisses Maß an Multifunktionalität einbringt. Das Einzelhandelsangebot im Gewerbegebiet Degernpoint erfüllt damit aufgrund seines Angebotes eine umfassende Versorgungsfunktion speziell bei den Warengruppen des kurz- und mittelfristigen Bedarfs.

Auch der mittelfristige Bedarfsbereich ist am Standort Gewerbegebiet Degernpoint gegenüber der Innenstadt vergleichsweise stark besetzt. Dies gilt insbesondere für die zentrenrelevanten Sortimente und Leitbranchen der Innenstadt Bekleidung sowie Schuhe und Lederwaren. Mit dieser sich überschneidenden sortimentsspezifischen Verkaufsstruktur tritt Degernpoint als Konkurrenzstandort zur Innenstadt auf. Die damit verbundenen negativen Wirkungen für die Innenstadt werden durch die nicht-integrierte Lage des Standortes weiter verschärft, da aufgrund der räumlichen Distanz kaum Kopplungsbeziehungen zwischen den Standorten Innenstadt und Degernpoint existieren. (vgl. auch iq-Projektgesellschaft 2009)

Zu den Leitbetrieben im Gewerbegebiet Degernpoint zählen unter anderem Vögele, kik, Takko, Aldi, Lidl, Deichmann, Mister & Lady, Kaufland und seit Beginn des Jahres 2012 der Hagebaumarkt.

2 Nahversorgungssituation

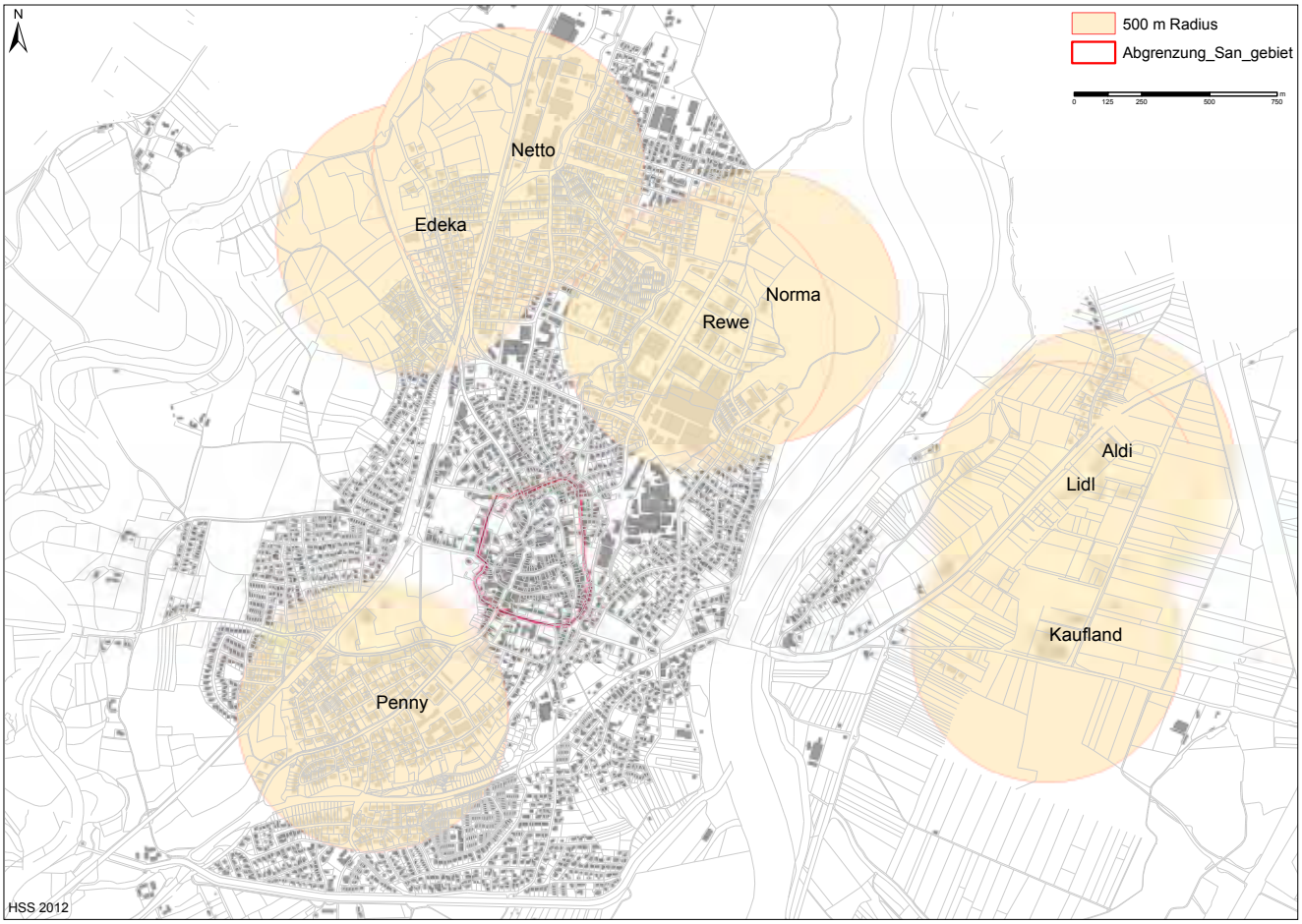
Die Angebotsausstattung im Bereich Nahrungs- und Genussmittel beläuft sich in Moosburg auf insgesamt 11.250 qm Verkaufsfläche, was einem Wert von 0,64 qm Verkaufsfläche je Einwohner entspricht. Damit liegt die Ausstattung oberhalb des Referenzwertes für vergleichbare Mittelzentren (0,58 qm/EW). Auch die Angebotsstruktur ist durch das

Vorhandensein eines nahezu vollständigen Betriebsformenmix, bestehend aus einem Verbrauchermarkt, zwei Supermärkten, fünf Lebensmittel-Discountern und fünf Getränkemärkten sowie einer Vielzahl an Spezialgeschäften für ein Mittelzentrum als sehr gut zu bewerten. Die Innenstadt verfügt allerdings über keinen Grundbaustein des nahversorgungsrelevanten Lebensmitteleinzelhandels. Die Versorgungsschwerpunkte liegen im Gewerbegebiet Nord sowie im Gewerbegebiet Degernpoint. Das Gewerbegebiet Nord verfügt über einen anteiligen fußläufigen Einzugsbereich und trägt damit zur Nahversorgungsqualität in Moosburg bei. Das Gewerbegebiet Degernpoint als nicht integrierter Standort liegt hingegen fernab einer als fußläufig anzunehmenden Erreichbarkeit. Vor allem die Kernstadt und angrenzende Bereiche verfügen nicht über fußläufig erreichbare Angebote der Nahversorgung in Form größerer Lebensmittelmärkte. Die Ansiedlung eines Lebensmittelmarktes in der Innenstadt wäre aus diesem Grund und generell zur Belebung der Innenstadt sehr wünschenswert. Aufgrund des Flächenbedarfs und der logistischen Anforderungen wettbewerbsfähiger Betriebsformate ist eine solche Ansiedlung unter den gegebenen Voraussetzungen jedoch äußerst schwierig zu realisieren. Möglicherweise ergeben sich in den Randlagen der Innenstadt neue Optionen für eine Ansiedlung (bspw. ehemalige Post, Areal der ehemaligen Polizeiwache).

48 Abbildung
Fußläufiges Einzugsgebiet der Nahversorgungsstandorte. Dargestellt sind Nahversorgungsbetriebe mit einer Verkaufsfläche ab 400 qm.

Quelle: iq-Projektgesellschaft 2009

Darstellung: Heinritz, Salm & Stegen 2012



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

3 Betriebsqualitäten

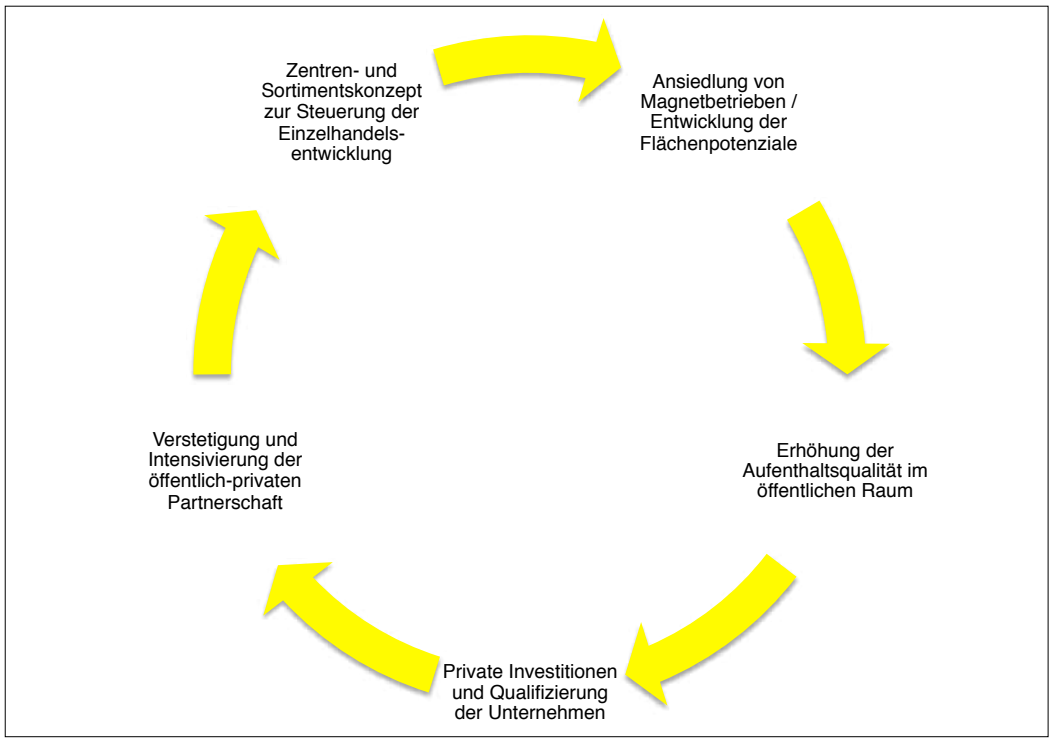
Im Zuge der Einzelhandelskartierung durch die iq-Projektgesellschaft wurden in Moosburg unterschiedliche qualitative Merkmale zum gesamten Einzelhandelsbestand erfasst. Anhand dieser Merkmale lässt sich nicht nur das äußere Erscheinungsbild und die Attraktivität des Einzelbetriebes kennzeichnen, sondern in der Summe auch die Attraktivität der jeweiligen Standortlage bestimmen.
Den ersten qualitativen Eindruck von einem Einzelhandelsgeschäft erhält ein Passant und potenzieller Kunde über den äußeren Gebäudezustand. Weniger als die Hälfte aller Innenstadtgebäude mit Einzelhandelsbesatz können in ihrem äußeren Erscheinungsbild als „gut" oder „sehr gut" bewertet werden.
Neben dem Gebäudezustand ist insbesondere auch der Außenauftritt eines Einzelhandelbetriebes und seine Werbewirksamkeit entscheidend, um potenzielle Kunden anzusprechen. Über einen tatsächlich einladenden Außenauftritt verfügen nur knapp 17 Prozent der Betriebe in der Innenstadt. Über ein Viertel präsentiert sich im Außenauftritt weniger einladend.
Das Vorhandensein eines Schaufensters bietet die Möglichkeit der Warenpräsentation. Es ist aber darüber hinaus vor allem für die Innenstadt ein wesentliches Ausstattungsmerkmal, das die Aufenthaltsqualität und die Attraktivität zum Bummeln bestimmt.
Rund 90 Prozent der Einzelhandelsbetriebe in der Innenstadt verfügen über ein Schaufenster. Als problematisch sind diejenigen Betriebe einzustufen, die zwar über ein Schaufenster verfügen, dieses aber nicht im Sinne einer Angebotspräsentation nutzen. Ihr Anteil beträgt in der Innenstadt fast 10 Prozent, mit entsprechend negativen Konsequenzen für die Außenwahrnehmung des öffentlichen Raums. Die Bewertung der Schaufenstergestaltung zeigt mit 43 Prozent den höchsten Anteil an „gut" oder „sehr gut" gestalteten Schaufenstern für die Innenstadt an. Dem gegenüber stehen allerdings 32 Prozent Betriebe mit Verbesserungsbedarf in diesem Bereich.
Die eigentliche Ladengestaltung im Innern des Geschäfts zeigt sich bei über einem Drittel der Betriebe in der Innenstadt als modernisierungsbedürftig. Damit hebt sich die Innenstadt gegenüber den anderen Standortlagen nicht nur durch einen höheren Anteil an Betrieben mit gehobener oder exklusiver, sondern auch durch einen höheren Anteil mit veralteter oder modernisierungsbedürftiger Ladengestaltung ab.
Die Zielgruppenausrichtung ist ein Indikator für die Hochwertigkeit des Warenangebots in den einzelnen Geschäften. Anhand der Ergebnisse wird die Standortspezialisierung mit zunehmend rein versorgungsorientiertem Angebot außerhalb der Innenstadt und stärker erlebnisorientiertem Angebot innerhalb der Innenstadt deutlich. So liegt der Anteil der Innenstadtgeschäfte, die mit einem mindestens „gehobenen" Angebot ihre Zielgruppe ansprechen, deutlich über dem entsprechenden Wert für die übrigen Standorte. Dagegen sind die discountorientierten Angebote verstärkt an den nicht-integrierten Standorten platziert.
Die Einschätzung der Wettbewerbsfähigkeit eines Betriebes stellt eine zusammenfassende Charakterisierung dar, die das Angebot, die Ausrichtung sowie die Betriebsform berücksichtigt. Sie bildet einen zusammenfassenden Indikator, der die Attraktivität des jeweiligen Geschäfts aus Kundensicht ausdrückt. Es zeigt sich, dass die beiden Standorte Innenstadt und integrierte Lage in einem vergleichsweise hohen Ausmaß Betriebe umfassen, deren Wettbewerbsfähigkeit derzeit als eher niedrig einzustufen ist.
Insgesamt kann von einem deutlichen Modernisierungsbedarf der Einzelhandelsbetriebe in der Moosburger Innenstadt gesprochen werden. (vgl. iq-Projektgesellschaft 2009)

Stärken und Qualitäten

- gute Einzelhandelsausstattung im kurzfristigen Bedarfsbereich
- vorhandene Flächenpotenziale in integrierter Lage mit Eignung für eine Einzelhandelsentwicklung
- mittelständische Leitbetriebe (v.a. Bekleidungseinzelhandel)
- öffentlich-private Partnerschaft in Form der Moosburg Marketing eG

Schwächen und Mängel

- insgesamt unterdurchschnittliche Einzelhandelsausstattung
- fehlende Einzelhandelszentralität
- Investitions- und Modernisierungsstau / Defizite in den Betriebsqualitäten
- gut aufgestellte Konkurrenzorte
- z. T. klassisches Rollendenken von öffentlicher Hand und Privatwirtschaft
- Ansiedlung zentrenrelevanten Einzelhandels in nicht-integrierter Lage
- geringer Verkaufsflächenanteil der Innenstadt
- kein größerer Lebensmittelmarkt in der Innenstadt / fehlende fußläufige Nahversorgung in der Kernstadt
- keine überregional agierenden Filialisten als Leitbetriebe in der Innenstadt
- Integration großflächigen Einzelhandels in die kleinteilige Innenstadt nur schwer bis bedingt möglich
- beginnendes Trading-Down in der Neustadt



49 Abbildung
Strategische Komponenten der Standortaufwertung der Innenstadt

Darstellung: Heinritz, Salm & Stegen 2012

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