

ZUSAMMENFASSUNG UND ERGEBNISSE



Masterplan Bahnhofstraße und Neue Mitte Marktgemeinde Bad Endorf

BERICHT



IMPRESSUM

SCHIRMER I ARCHITEKTEN + STADTPLANER GmbH

Huttenstraße 4 . 97072 Würzburg

Fon 0931 . 794 07 78 13

Fax 0931 . 794 07 78 20

info@schirmer-stadtplanung.de

www.schirmer-stadtplanung.de

Prof. Dipl.-Ing. Martin Schirmer, Architekt und Stadtplaner, DASL SRL, Gesellschafter

Dipl.-Ing. Marek Stadthaus, Stadtplaner, Geschäftsführender Gesellschafter

Dipl.-Ing. (FH) Johannes Klüpfel, Architekt und Stadtplaner, Geschäftsführender Gesellschafter

Amtsgericht Würzburg, HRB 14029

Steuer-Nr. 257 / 138 / 40257

Bearbeitung:

Prof. Dipl.-Ing. Martin Schirmer, Architekt und Stadtplaner

Dipl.-Ing. (FH), M.Sc. Lukas Hoch, Stadtplaner

Dipl.-Ing. (FH) Alexandra Franzke, Architektin

Laura Fischer

2018 / 2019

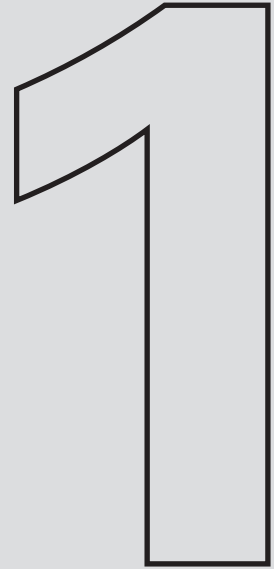
Stand Bericht: 13. Dezember 2019

Im Auftrag der Marktgemeinde Bad Endorf



1	AUSGANGSLAGE	002
	Ein „Masterplan“ für die Ortsmitte	006
	Das ISEK als Grundlage der Planung	008
	Der Planungs- und Beteiligungsprozess	012
	<i>[Exkurs] Innenentwicklung fördern</i>	014
2	STATUS QUO - BESTANDSSITUATION BAHNHOFSTRASSE	018
	Eigentumsstruktur	020
	Ortsbild & Prägung	022
	Räumlicher Bestand	024
	Ruhender Verkehr	034
	Barrierefreiheit und Nutzungskonflikte	036
	<i>[Exkurs] Barrierefreiheit im öffentlichen Raum</i>	040
3	ZIELE UND PROJEKTE FÜR DIE ORTSMITTE	042
	Das Leitbild	044
	Das Strukturkonzept	046
	A: HANDLUNGSFELD KIRCHPLATZ	048
	01_Projekt Realisierung Kreisverkehr	050
	02_Projekt Schulwegesicherheit und Querungen	054
	03_Projekt Neubebauung am Kirchplatz	056
	04_Projekt Neuordnung Platzfläche	059
	B: HANDLUNGSFELD NEUES WOHNEN	060
	05_Projekt Kindergarten und Wohnen	062
	06_Projekt Altenwohnen am Katharinenheim	066
	07_Projekt Zentrales Wohnen	070
	08_Projekt Öffentliche Tiefgarage	076
	C: HANDLUNGSFELD NEUE MITTE	080
	09_Projekt Bürgerhaus	082
	10_Projekt Geschäftshaus am Platz	088
	11_Projekt Der Rathausplatz	092
	12_Projekt Erschließung und Tiefgarage	094
	13_Potenzialfläche Haus des Gastes	095
	D: HANDLUNGSFELD BAHNHOFSTRASSE	096
	14_Projekt Der Neue Marktboulevard	098
	15_Projekt Katharinenplatz	112
	16_Projekt Bahnhofplatz	116
	17_Projekt Intelligente Mobilität	120
	18_Projekt Barrierefreiheit	124
	19_Projekt Baustellenmarketing	127
	E: HANDLUNGSFELD ORTSBILD & BAUKULTUR	128
	20_Kommunales Förderprogramm	130
	21_Gestaltungshandbuch	131
	22_Gestaltungsberatung	132
	23_Möblierung im öffentlichen Raum	133
	24_Beleuchtungskonzept	134
4	ERGEBNISSE BETEILIGUNG	136
	1. Gesprächsrunde Bahnhofstraße	138
	Fragebogenaktion	139
	1. Gemeinderatswerkstatt	140
	2. Gesprächsrunde Bahnhofstraße	142
	Bürgerwerkstatt	143
	3. Gemeinderatswerkstatt	146
5	UMSETZUNGSPROGRAMM AB 2019	148
	Bilanzierung	150
	Weiteres Vorgehen	160
	Abbildungsnachweise- und Quellenverzeichnis	164

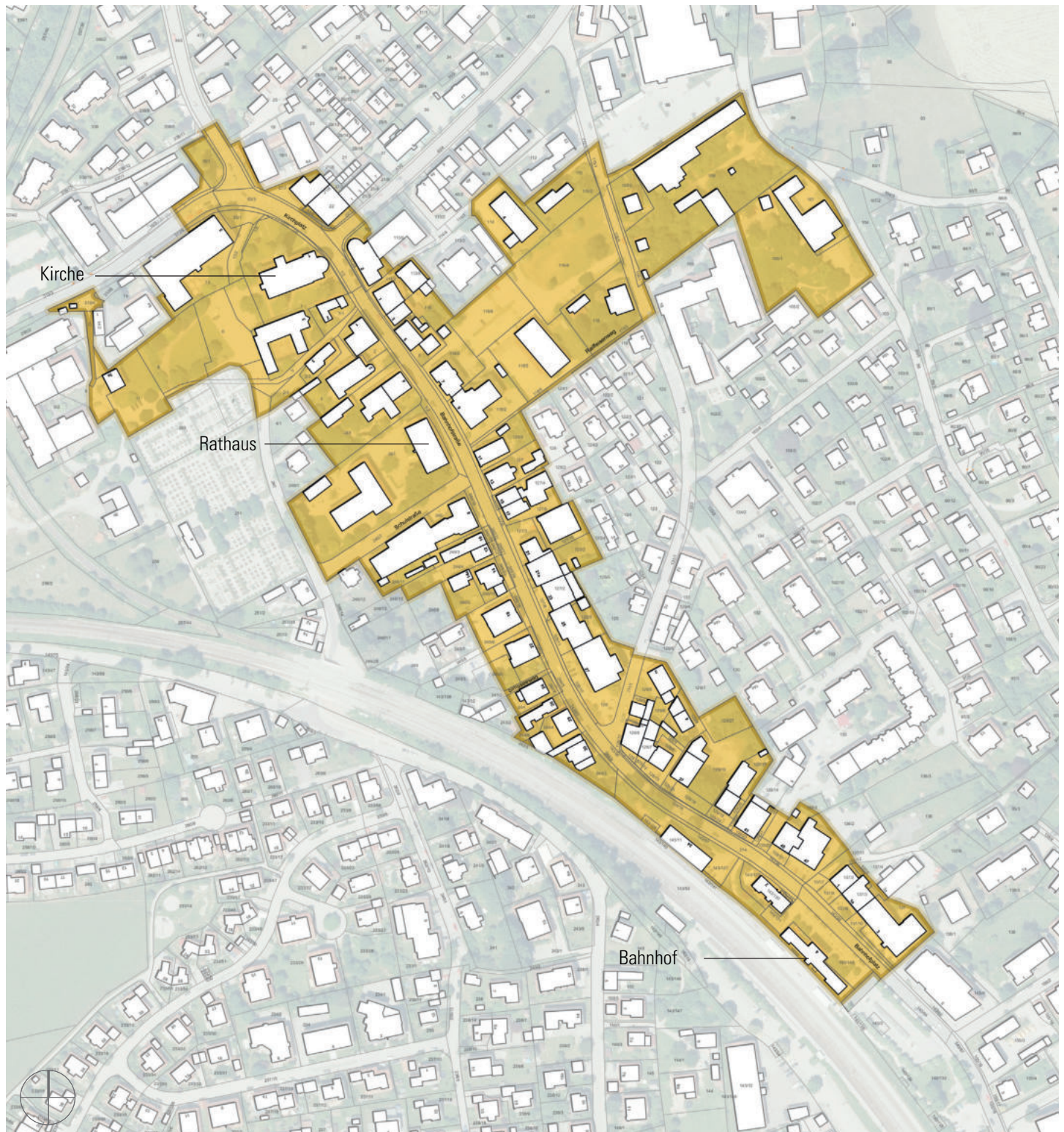
Ausgangslage



Ein „Masterplan“ für die Ortsmitte
Das ISEK als Grundlage der Planung
Der Planungs- und Beteiligungsprozess
[Exkurs] Innenentwicklung fördern

1 | AUSGANGSLAGE

EIN „MASTERPLAN“ FÜR DIE ORTSMITTE UMGRIFF BETRACHTUNGSRAUM



Karte Umgriff Betrachtungsraum, ca. 8,5 ha | o.M.

EIN „MASTERPLAN“ FÜR DIE ORTSMITTE AUSGANGSLAGE, ZIELE UND ANFORDERUNGEN

DIE AUSGANGSLAGE

In den Jahren 2016/2017 wurde das integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept (ISEK) für die Marktgemeinde Bad Endorf erarbeitet. Die Bearbeitung des ISEKs erfolgte auf verschiedenen Ebenen mit unterschiedlicher Aussage-schärfe. Der Kernort mit dem Schwerpunkt-bereich Altort wurde dabei in der Schärfe „Vorbereitender Untersuchungen“ (VU) näher betrachtet. Aufbauend auf einer detaillierten Analyse und Bewertung, wurde ein Leitbild erar-beitet, was grundsätzliche strategische Zielaussagen für Gesamtgemeinde als auch für den Kernort bündelt. Schließlich sind unterschiedliche Handlungsfelder bzw. Umsetzungsstrategien, Projekte sowie Maßnahmen in einem Gesamtkonzept zusammengefasst und einzeln erläutert worden. Schlüsselpro-jekte wurden dabei definiert, die es in den nächsten Jahre umzusetzen gilt.

ZIELE & ANFORDERUNGEN

Im ISEK wurden bereits die ver-kehrlichen Auswirkungen auf die Orts-mitte untersucht und unterschiedliche Lösungsansätze entwickelt. Bei der nun vorliegenden Masterplanung stand bei der Planung zur Umgestaltung der Bahnhofstraße die notwendige Integra-tion des Verkehrs im Mittelpunkt. Als Pilotprojekt des Freistaats Bayern war hier das Ziel, einen neuen Lösungsan-satz für die stark belastete Ortsmitte aufzuzeigen, der als Vorbildcharakter

für andere Kommunen dienen soll. Für die Bahnhofstraße war dabei zentraler Inhalt, den Verkehrsfluss als auch die Aufenthaltsqualität wesentlich zu ver-bessern. Hierbei geht es vor allem um eine neue Straßenaufteilung zusam-men mit einer Neuordnung der Stell-plätze an der Straße ohne relevanten Stellplatzverlust für die Einzelhändler und Gastronomen, neu gestaltete Platz-flächen als auch um die Verbesserung der Mobilität für die ganze Ortsmitte. Darüber hinaus geht es ebenso um die Schaffung einer tatsächlichen „Neuen Mitte“ als räumlicher als auch sozia-ler Mittelpunkt von Bad Endorf. Wei-tere Themen sind die Entwicklung von neuen kostengünstigen und zentralen Wohnungsangeboten für Singles, junge Familien sowie für Ältere im Ortskern, sowie die Verbesserung des Ortsbildes im Zentrum und die dafür notwendigen Schritte zur Förderung privater Aufwer-tungsmaßnahmen.

DAS ISEK

Als kurze Übersicht werden nachfolgend Bestandsbeschreibung und Entwick-lungsansätze aus dem ISEK aufgezeigt, u.a. die Ideenskizzen für die Ortsmitte. Hierbei sind die beiden Schlüsselpro-jekte „Umgestaltung Bahnhofstraße“ sowie Entwicklung der „Neuen Mitte“ räumlich verortet und beschrieben. Sie stellen die Ausgangslage der weiteren Planung dar. Der Bericht zeigt das Er-gebnis dieses Planungsprozesses.

1 | AUSGANGSLAGE

DAS ISEK ALS GRUNDLAGE DER PLANUNG STRATEGIEKONZEPT „LEBENDIGE ORTSMITTE“



Strategiekonzept „Lebendige Ortsmitte“ aus dem ISEK von 2018 - ohne Legende | o.M.

DAS ISEK ALS GRUNDLAGE DER PLANUNG BESTANDSSITUATION BAHNHOFSTRASSE / NEUE MITTE

DIE BESTANDSSITUATION

Im ISEK wurde die vorherrschende Problemsituation beschrieben: Die Bahnhofstraße zusammen mit der Neuen Mitte stellen den Konzentrationsbereich funktionaler und räumlicher Missstände dar. Die Straße bildet als linearer Bewegungsraum das Zentrum des Ortes. Eine eindeutige räumliche Ortsmitte hat sich in der Geschichte des Ortes allerdings nicht entwickelt. Klassische Aufenthaltsbereiche wie ein Dorfplatz fehlen.

Folgendes lässt sich über die **Bahnhofstraße** feststellen:

- » Ausbildung als Bewegungsraum ohne Aufenthaltsbereiche.
- » Gestaltung des öffentlichen Raumes ist stark verkehrsbezogen, verkehrliche Nutzungen prägen den Raumeindruck.
- » Atmosphäre neben der Verkehrsbelastung durch umfangreiche Gestaltungs- und Erhaltungsmängel beeinflusst.
- » Durch Verwendung unterschiedlichster Materialien wirkt der Raum inhomogen und vermittelt keine Aufenthaltsqualität.
- » Privates Parken meist auf ungestalteten Flächen, die an den öffentlichen Raum angrenzen.
- » Hohe Versiegelung der Freiflächen. Negative Auswirkungen auf die Gestalt- und Nutzungsqualität des öffentlichen Raumes.

Die Bahnhofstraße als Ortsmitte kann aufgrund der starken verkehrlichen Belastung ihre Funktion weder als Verkehrsraum, noch als öffentlicher Aufenthalts- und Versorgungsbereich angemessen erfüllen. Staus zu den Verkehrsspitzenzeiten behindern den Verkehrsfluss sowie die Überquerbarkeit der Straße für Fußgänger und belasten durch Emissionen den öffentlichen Raum und die angrenzenden Wohn- und Geschäftsnutzungen. Dies gilt insbesondere für den Kreuzungsbereich Traunsteiner Straße bzw. Wasserburger und Rosenheimer Straße, wo starke Behinderungen von Fußgängern und Autofahrern sowie zahlreiche Leerstände auf einen städtebaulichen Problemschwerpunkt und den Bedarf einer Verkehrslösung hinweisen.

Die Neue Mitte:

Nutzungsdefizite sowohl in Form untergenutzter Flächen als auch Brachflächen stellen sich gleichzeitig als Ortsbildmängel und als Entwicklungspotenziale dar. Sie finden sich in der Ortsmitte vor allem in den rückwärtigen Bereichen zu den Hauptverkehrsstraßen zum Teil in zentraler Lage des Kernortes.

Ein besonderer Problem- und Handlungsschwerpunkt zeigt sich im Bereich zwischen Rathaus und REWE. Hier eröffnen sich aber im Zuge der Problembeseitigung auch Chancen zur funktionalen Stärkung der Ortsmitte.

1 | AUSGANGSLAGE

DAS ISEK ALS GRUNDLAGE DER PLANUNG DIE IMPULSPROJEKTE



Testskizze mit den Impulsprojekten des Strategiekonzepts „Lebendige Ortsmitte“ aus dem ISEK von 2018 | o.M.

DAS ISEK ALS GRUNDLAGE DER PLANUNG ZIELAUSSAGEN UND HANDLUNGSANWEISUNGEN

Problematisch zeigt sich auch das private Parken auf den meist ungestalteten Flächen, die in der Bahnhofstraße an den öffentlichen Raum angrenzen. Hier äußern sich im Zusammenhang mit einer hohen Versiegelung der Freiflächen negative Auswirkungen auf die Gestalt- und Nutzungsqualität des öffentlichen Raumes. Zudem wirkt sich die versiegelte Oberfläche negativ auf das Raumklima zu Hitzeperioden im Sommer aus.

DIE ZIELAUSSAGEN FÜR DIE ORTSMITTE

Die Aufwertung des Ortsbildes ist im ISEK ein zentrales Handlungsfeld zur Stärkung der Ortsmitte. Die Sicherung und Gestaltung des historischen Gebäudebestandes ist hierbei ein Projekt, das kontinuierlich zu verfolgen ist. Erst im Zusammenhang mit der gestalterischen Aufwertung des öffentlichen Raumes entsteht hieraus aber eine Strategie zur kontinuierlichen Verbesserung des Ortsbildes. Im Zuge der Umgestaltung soll eine Abfolge von Plätzen den Raum gliedern und neue Aufenthaltsangebote schaffen. Durch die Gestaltung der Ortseingänge soll die Erlebbarkeit der Ortsmitte als zentraler Raum verbessert werden. Zur Stärkung der sozialen Funktion der Ortsmitte sind insbesondere im kulturellen Bereich vorhandene Einrichtungen zu sichern und Orte der Begegnung zu schaffen.

Die Entwicklung der Brachflächen zwischen Rathaus und REWE bietet weitere Potenziale durch neue Nutzungen die Ortsmitte als räumliches Zentrum zu stärken.

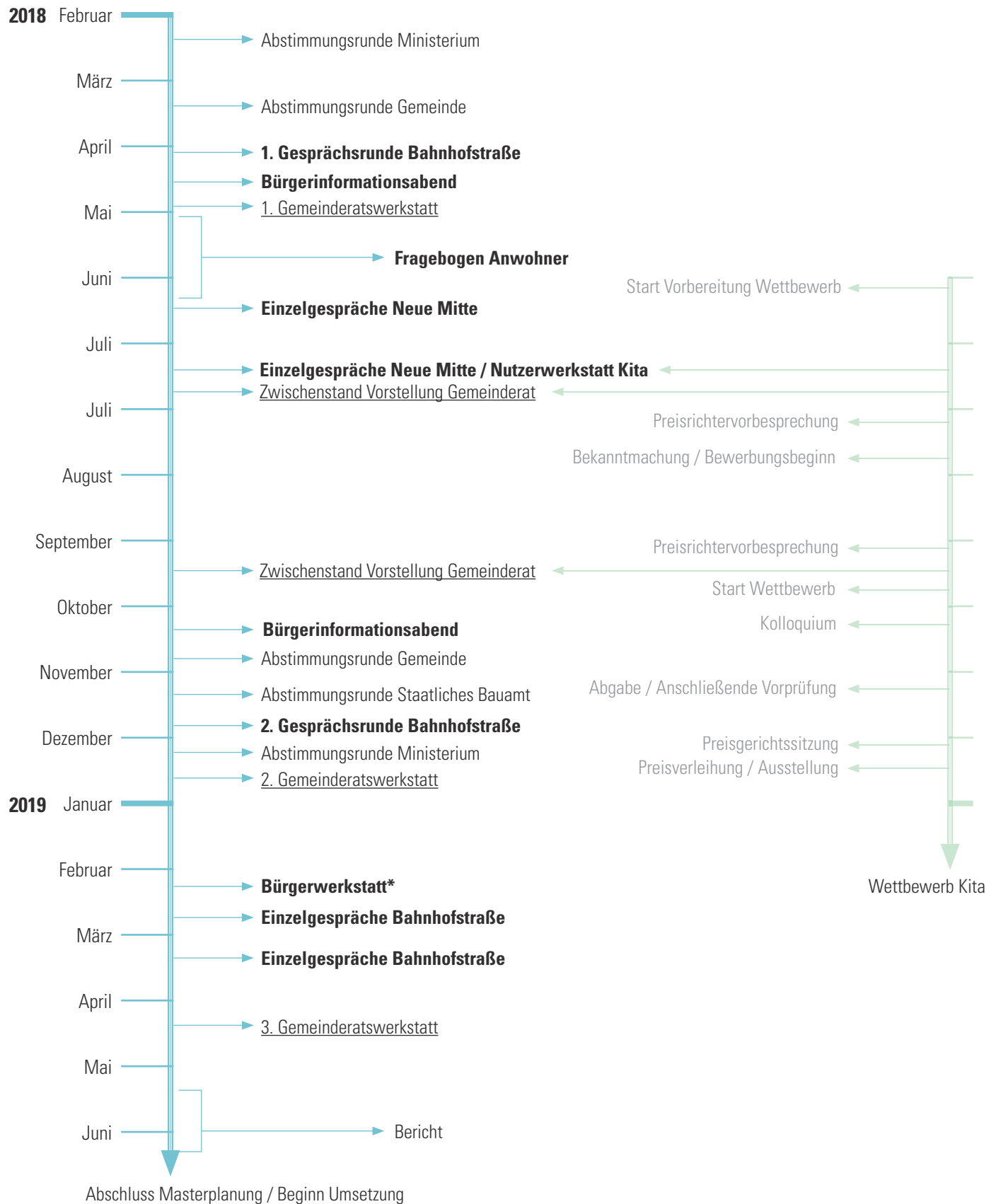
KONKRETE HANDLUNGSANWEISUNGEN

Die Bahnhofstraße ist als zentraler öffentlicher Raum der Marktgemeinde grundlegend aufzuwerten und weiter zu entwickeln. Die Plätze sind hierbei die neuralgischen Knotenpunkte der Ortsmitte und somit in ihrer Gestaltung, als auch in ihrer städtebaulichen Neuordnung und Vernetzung die zukünftigen Visitenkarten des Ortes. Die gestalterische & funktionale Aufwertung bedarf einer verträglichen Integration des prägenden Kfz-Verkehrs, der die Ortsmitte momentan in ihrer Aufenthaltsqualität sehr stark belastet.

Die Neue Mitte stellt ein großes innerörtliches Potenzial des Kernortes dar. Der Großteil der Fläche ist im gemeindeeigenen Besitz (vgl. Karte Eigentum Seite 20). Dies schafft eine gute Ausgangslage für eine mögliche Entwicklung. Das Projekt beinhaltet zahlreiche Potenziale: Es bietet auf dieser bis dato untergenutzten Fläche bzw. Brache die Möglichkeit, attraktive und differenzierte Wohnungsangebote in zentraler Lage zu schaffen und einer Erweiterung des Stellplatzangebots.

1 | AUSGANGSLAGE

DER PLANUNGS- UND BETEILIGUNGSPROZESS ZEITSCHIENE UND TERMINE



DER PLANUNGS- UND BETEILIGUNGSPROZESS INTERDISZIPLINÄR UND KOOPERATIV

INTERDISZIPLINÄRER ANSATZ

Neben der nun vertiefenden Planung für die Ortsmitte, der Bahnhofstraße sowie der Neuen Mitte, wurde ein weiteres Schlüsselprojekt auf den Weg gebracht, der Umbau des Verkehrsknotenpunkts am Kirchplatz, betreut von brenner bernard ingenieure. Hierbei wurde die Entwurfsplanung für das Verkehrsbauwerk im Rahmen der Masterplanung nach städtebaulichen Gesichtspunkten betrachtet und dabei beratend mitgewirkt. Die bisherigen Ergebnisse sind ebenfalls im Bericht integriert. Umgekehrt wurde das Projekt Umgestaltung Bahnhofstraße unter verkehrlichen Aspekten ebenso intensiv durch brenner bernard ingenieure begleitet.

PROZESS & KOOPERATION

Der hier vorliegende Bericht fasst die Ergebnisse der Masterplanung mit seinem umfangreichen Beteiligungsprozess zusammen. Die ausgearbeiteten Projekte sind das Ergebnis einer langen intensiven Arbeit und zahlreicher Abstimmungen mit Anliegern, Ämtern und dem Ministerium. Die nebenstehende Grafik zeigt die Fülle der verschiedenen Abstimmungs- und Diskussionstermine in einem zeitlichen Ablauf. Hierbei waren unterschiedlichste Formate wichtige Trittsteine des Prozesses: Es gab mehrere Eigentümer- und Anwohnergänge, sowohl einzeln als auch in großer Runde, eine Fragebogenaktion für Anwohner und Eigentümer, eine Bürgerwerkstatt

und drei Gemeinderatswerkstätten. Ein zusammenfassender Überblick der relevanten Ergebnisse der wichtigsten Abstimmungsrunden vor Ort folgt nach den Projektbeschreibungen. Alle weiteren Ergebnisdokumentationen und Protokolle wurden der Gemeinde separat zur Verfügung gestellt.

PARALLELER PLANUNGSVERLAUF

Neben dem komplexen Beteiligungsprozess und dem interdisziplinären Ansatz mussten die Masterplanung ebenso parallel laufende Projekte in das Gesamtkonzept integrieren und zeitliche Prioritäten setzen. Wichtig war bereits am Anfang die vorgezogene Maßnahmen des Neubaus eines Kindergartens. Die vorbereitenden Planungen in Form eines Wettbewerbs mussten dabei in den Planungsprozess integriert werden. Hierbei war es von großer Wichtigkeit, die notwendigen Grundlagen und konkreten Rahmenbedingungen für die Aufgabenstellung bereits frühzeitig zu erarbeiten und abzustimmen. Das Ergebnis wurde in die Masterplanung integriert.

ERGEBNISDOKUMENTATION

Auf den folgenden Seiten folgen nach einem kurzen Exkurs und einem Bestandsüberblick für die Bahnhofstraße die Projekte mit Stand vom Juni 2019. Sie bauen auf ein gemeinsames Leitbild für den Ort auf. Zur besseren Übersicht wurden diese nach nun näher beschriebenen Handlungsfelder aufgeteilt und einsortiert.

Erläuterung

Abstimmungsrunde Gemeinde:

- Vertreter Gemeinde, Frau Bürgermeisterin Laban
- Verkehrsplaner brenner bernard ingenieure GmbH
- Stadtplaner Büro Schirmer | Architekten und Stadtplaner GmbH

Abstimmungsrunde Staatliches Bauamt:

- Vertreter Reg. v. Ob.
- Vertreter Gemeinde, Bürgermeisterin Laban
- Vertreter Staatliches Bauamt Rosenheim
- Verkehrsplaner brenner bernard ingenieure GmbH
- Stadtplaner Büro Schirmer | Architekten und Stadtplaner GmbH

Abstimmungsrunde Ministerium:

- Vertreter Bayer. Staatsministerium f. Wohnen, Bau und Verkehr
- Vertreter Reg. v. Ob.
- Vertreter Gemeinde, Bürgermeisterin Laban
- Vertreter Staatliches Bauamt Rosenheim
- Vertreter BUND
- Verkehrsplaner brenner bernard ingenieure GmbH
- Stadtplaner Büro Schirmer | Architekten und Stadtplaner GmbH

* - Dokumentation im Anhang

Bold - Beteiligung Bürger / Anwohner / Eigentümer
unterstrichen - Beteiligung Gemeinderat

Zwecks Wahrung der Anonymität sind die detaillierten Ergebnisse der Einzelgespräche sowie der Fragebogenaktion nicht in der Veröffentlichung mit enthalten. Im Rahmen der hier veröffentlichten Dokumentation werden lediglich nur allgemeine Tendenzen der Ergebnisse der Befragung aufgezeigt.

[EXKURS] INNENENTWICKLUNG FÖRDERN

EXKURS

Einleitend zu den Ergebnissen der Planung erfolgt ein kurzer Exkurs zum Thema Innenentwicklung. Inhalt und Grafiken sind dabei aus der Publikation „Besser Bauen in der Mitte - Handbuch zur Innenentwicklung“ der Bundesstiftung Baukultur entnommen.

ALLGEMEINER TREND

Große Außenbereichsflächen werden in Deutschland ungebremst erschlossen. Die Siedlungs- und Verkehrsflächen beinhalten dabei nicht nur Gebäude und die Infrastruktur, hierzu gehören auch gebäudebezogene Frei- und Verkehrsflächen, industrielle und gewerbliche Betriebsflächen, Friedhöfe und Erholungsflächen und alle weiteren angegliederte Flächennutzungen. Von den Flächen sind ca. 42 bis 50 Prozent versiegelt. In den letzten 60 Jahren hat sich die Siedlungs- und Verkehrsfläche verdoppelt, unabhängig von wirtschaftlicher oder demographischer Entwicklung. Sie nimmt momentan ca. 14 Prozent von Deutschland ein. (vgl. Besser Bauen in der Mitte - Ein Handbuch zur Innenentwicklung. Bundesstiftung Baukultur (BSBK). 2018).

VERÄNDERUNGEN DES TÄGLICHEN FLÄCHENVERBRAUCHES UND BISHERIGE ZIELSETZUNGEN

Die tägliche Inanspruchnahme, die planerische Umwidmung von Flächen im Außenbereich, meist landwirtschaftlich genutzte Flächen, in Siedlungs- und Ver-

kehrsflächen, ist dabei ungebremst. Der tägliche „Flächenverbrauch“ ist zwischen Anfang der 90er Jahre bis 2016 von täglich ca. 120 ha auf „nur noch“ 62 ha gesunken. Das von der Bundesregierung im Jahr anvisierte 30 ha-Ziel für 2020 scheint dennoch sehr sportlich. Hier wurde bereits in der Überarbeitung der ursprünglich 2002 formulierten Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie mit „30 Hektar minus x“ für das Jahr 2030 angepasst.

Das Bundesumweltministerium weist im „Integrierten Umweltprogramm 2030“ auf die Zielstellung von 20 ha hin, die Europäische Kommission hat 2011 sogar ein Netto-Null für 2050-Ziel gesetzt („Fahrplan für ressourceneffizientes Europa“). Danach dürfen Flächen nur verbraucht werden, wenn anderswo welche aufgegeben werden. Eine Studie des Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) prognostiziert jedoch bis 2030 einen Pro-Tag-Verbrauch von ca. 45 ha. Dieser Wert werde sich dabei einpendeln und nicht weiter sinken. Bei dieser Trendrechnung von 2013 wurde aber die bis heute sehr stark ansteigende Bautätigkeit noch nicht berücksichtigt. Hierbei erscheint sogar, aufgrund der großen Wohnungsbedarfe, eine Zunahme des täglichen Flächenverbrauchs realistisch. (vgl. Besser Bauen in der Mitte - Ein Handbuch zur Innenentwicklung. Bundesstiftung Baukultur (BSBK). 2018)

PRÄGUNG UND GRÜNDE DES FLÄCHENVERBRAUCHS

Worauf fußt dieser starke Bedarf nach Fläche? Dies hat u.a. seinen Grund im starken Strukturwandel der Bevölkerung, die durch eine positive Bevölkerungsentwicklung (in Teilbereichen) als auch durch eine Zunahme der Zahl der Haushalte (vorwiegend der kleineren Haushalte / Individualisierung der Bevölkerung) geprägt ist. Aber auch die Zunahme der Flächennachfrage im gewerblichen Sektor (z.B. flächenextensiven Branchen wie Logistiker) trägt ihren Teil zum hohen Flächenverbrauch bei.

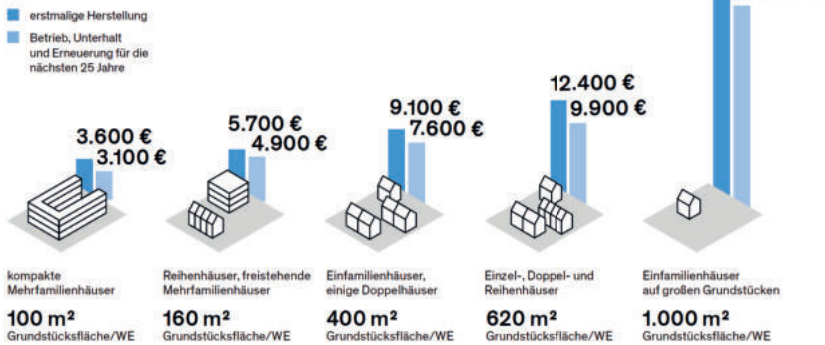
Deutschland ist dabei in der Flächennachfrage und -inanspruchnahme stark unterschiedlich geprägt. Es bestehen große Unterschiede zwischen Bundesländern, Regionen, als auch zwischen Stadt und Land, die hier nicht im Detail thematisiert werden. Allgemein denkt man zuallererst an das Bild der größeren Städte, die sich langsam in das Umland „fressen“. Dies ist nur eine Seite der Medaille. Es gibt viele Kommunen im Einzugsbereich größerer Städte, die einen großen Wachstumsdruck haben und ihren Bewohnern Fläche bieten „müssen“, es gibt aber auch ländliche Kommunen, die neue Einfamilienhaus- und Gewerbegebiete ausweisen, um beispielsweise dem kommunalen Wegzug, v.a. der jüngeren Bevölkerung, entgegenzuwirken,

[EXKURS]
INNENENTWICKLUNG FÖRDERN

Mit Dichte Kosten sparen

Erschließungs- und Folgekosten für Straße, Kanal, Trinkwasser und Strom pro Wohneinheit (WE) bei mittlerem Kostenniveau von 2017

Quelle: Bundesstiftung Baukultur: Baukulturbericht 2018/19, 2018;
 Datengrundlage: Gertz Gutsche Rümenapp Stadtentwicklung und Mobilität GbR:
 www.was-kostet-mein-baugebiet.de, Zugriff: 05.2018



(c) Bundesstiftung Baukultur / Design: Heimann + Schwantes.
 Grafik aus Besser Bauen in der Mitte - Ein Handbuch zur Innenentwicklung.
 Seite 24. Bundesstiftung Baukultur (BSBK). 2018.

wissheiten wegen möglicher Altlasten vorherrschen oder Investoren einen direkten Verkehrsanschluss im Außenbereich vorziehen. Auch birgt das Bauen im Bestand häufig unvorhergesehene Risiken und kann teurer sein, als auf freier Fläche. Um Bauherren nicht zu verschrecken, scheuen viele Kommunen außerdem Gestaltungsvorgaben und lassen auf der grünen Wiese freie Hand. Die Folge sind Gewerbegebiete mit austauschbaren Hallenbauten und Einfamilienhaussiedlungen mit architektonischer Massenware in stilistischem Wildwuchs, der mit dem jeweiligen Ort nichts zu tun hat.

attraktiver zu sein, da sie im Wettbewerb um Bewohner und Arbeitsplätze mit ihren Nachbargemeinden stehen. (vgl. Besser Bauen in der Mitte - Ein Handbuch zur Innenentwicklung. Bundesstiftung Baukultur (BSBK). 2018).

langsam ausstirbt. Grundstückswerte sinken und Leerstände nehmen zu. (vgl. Besser Bauen in der Mitte - Ein Handbuch zur Innenentwicklung. Bundesstiftung Baukultur (BSBK). 2018).

DAS BAULANDPARADOXON

Bis zu 80 Prozent der Flächenentwicklungen finden dabei jenseits der Metropolräume statt. Es sind oftmals ökonomische Verlustgeschäfte. Trotz ausreichender Entwicklungspotenziale im Innenbereich werden oftmals im Außenbereich große Flächen erschlossen. Dieses „Baulandparadoxon“ trägt dazu bei, dass ein gewachsenes Ortszentrum mit all seinen positiven Aspekten (sozialer Treffpunkt, kurze Wege, Konzentration Einzelhandel, Versorgungszentrum, zentrales Wohnen, etc.)

AUSWIRKUNGEN UND FOLGEN

“Noch dramatischer ist die Lage, wenn die Neubaugebiete gar nicht gebraucht werden und die Gemeinde über lange Zeiträume hohe Ausgaben für Betrieb und Unterhalt einer überdimensionierten Erschließungsinfrastruktur tragen muss.

Als Begründungen für die Entscheidung gegen den Innenbereich führen Kommunen beispielsweise an, dass das entsprechende Potenzial im Ortszentrum gar nicht vorhanden oder die Eigentümeransprache zu schwierig sei, Unge-

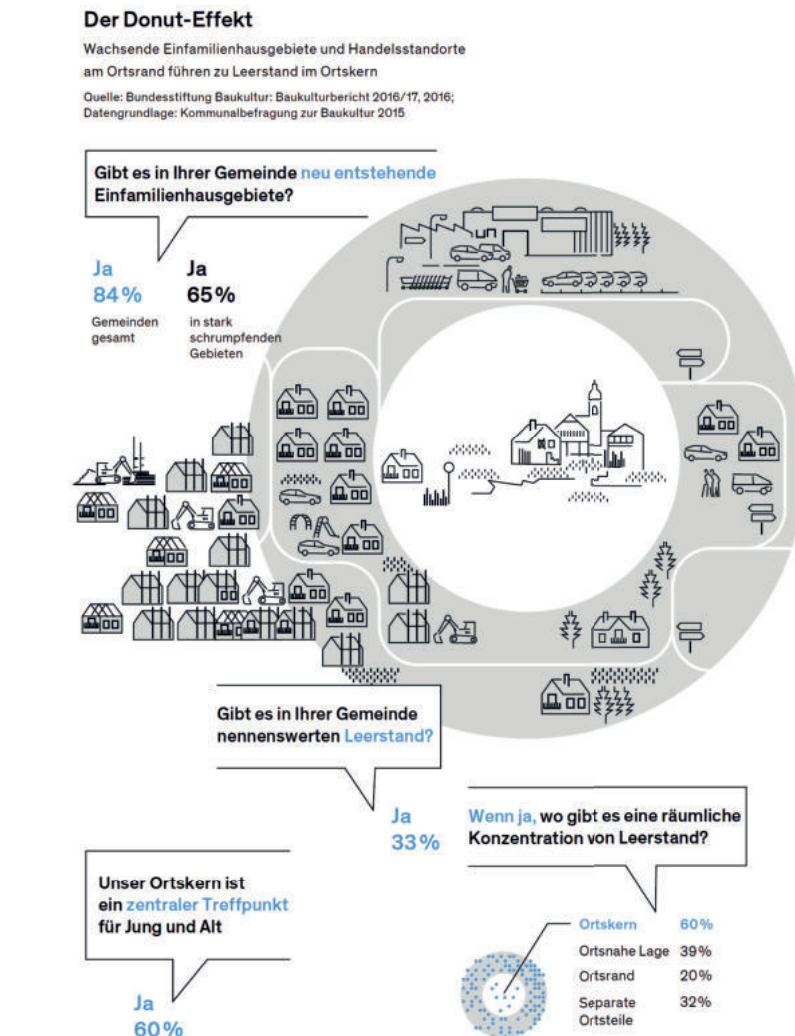
Hinzu kommt, dass Bürgermeister kleiner Orte naturgemäß meist fachfremd sind und häufig sogar ehrenamtlich arbeiten. Auch sind viele Bauverwaltungen personell und finanziell in prekärer Lage oder je nach Größe des Ortes dezentral in die Amtsgemeinde oder den Landkreis ausgelagert. Das massive Umweltproblem Flächeninanspruchnahme wird dann – wenn überhaupt – nur als übergeordnetes, globales Mahn- und Warnthema wahrgenommen, das nicht in den eigenen Zuständigkeitsbereich fällt. Vor Ort ist wichtig, dass sich die Einwohnerzahl positiv entwickelt, Arbeitsplätze und neuer Wohnraum geschaffen sowie neues Gewerbe angesiedelt werden. Für einen Perspektivwechsel genügt aber schon die Überlegung,

[EXKURS] INNENENTWICKLUNG FÖRDERN

wie Deutschland aussähe, wenn alle Kommunen im gleichen Maße Flächen auswiesen. Selten wird gesehen, dass die kurzfristigen Ziele unmittelbar mit der baulichen Attraktivität des Ortes und schlussendlich mit dessen Funktionalität und Zukunftsfähigkeit zusammenhängen. Entsprechend selten wird die Innenentwicklung als Chance statt als Problem begriffen.

Allzu leicht gemacht wird der Flächenverbrauch auch vom Baurecht. Die nach innen gerichteten und flächenschonenden Absichten im Baugesetzbuch haben meist nur auffordernden Charakter und greifen in der Praxis häufig nicht, weil die Bauleitplanung auf Abwägung ausgerichtet ist: „Mit Grund und Boden soll sparsam und schonend umgegangen werden; dabei sind (...) die Möglichkeiten der Entwicklung der Gemeinde insbesondere durch Wiedernutzbarmachung von Flächen, Nachverdichtung und andere Maßnahmen zur Innenentwicklung zu nutzen sowie Bodenversiegelungen auf das notwendige Maß zu begrenzen.“ Rechtsexperten berichten, dass diese Bodenschutzklausel im Baugesetzbuch (§1a Abs. 2) seit ihrer Einführung 1987 bisher nichts bewirkt hat. Es ist kein Bebauungsplan bekannt, der wegen nicht flächensparender Planung aufgehoben wurde.

Wenn also selbst das Planungsrecht die Innenentwicklung wenig verbind-



(c) Bundesstiftung Baukultur / Design: Heimann + Schwantes.
Grafik aus Besser Bauen in der Mitte - Ein Handbuch zur Innenentwicklung".
Seite 26. Bundesstiftung Baukultur (BSBK). 2018.

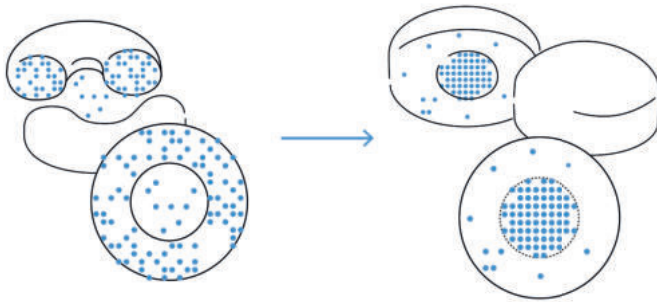
lich macht, überrascht es nicht, dass der Flächenverbrauch als Umweltproblem auch gesamtgesellschaftlich unterbewertet wird. Im Alltag der Bevölkerung spielt er keine Rolle und wird mit dem eigenen Handeln, den Wohnwünschen und dem Mobilitätsverhalten nicht in Verbindung gebracht.

Obwohl Bundespolitik und Forschung in Machbarkeitsprüfungen und Modellversuchen Instrumente zur Flächenreduzierung ausreichend erprobt haben, scheinen diese Erkenntnisse in Politik, Wirtschaft und Gesellschaft kaum anzukommen. Es liegt also nicht bloß ein Umsetzungsdefizit, sondern weiterhin

[EXKURS] INNENENTWICKLUNG FÖRDERN

Das Beste muss nach innen

Donut-Gemeinden mit aussterbendem Ortskern und Krapfen-Gemeinden mit lebendigem Ortskern
Quelle: Bundesstiftung Baukultur: Baukulturbericht 2016/17, 2016



(c) Bundesstiftung Baukultur / Design: Heimann + Schwantes.
Grafik aus *Besser Bauen in der Mitte - Ein Handbuch zur Innenentwicklung*.
Seite 26. Bundesstiftung Baukultur (BSBK). 2018.

ein fehlendes Bewusstsein vor. Dabei sind die negativen Folgen für Umwelt, Wirtschaft und Lebensqualität offensichtlich: Gewachsene Landschaftsbilder und wichtige Agrarflächen für den Anbau von Lebensmitteln gehen verloren. Boden- und Wasserhaushalte werden verändert, weil teil- und vollversiegelte Böden Versickerung, Verdunstung und Grundwasserneubildung beeinträchtigen. In der Folge nimmt die Wahrscheinlichkeit von Hochwasserereignissen zu. Tiere und Pflanzen werden in ihren Habitaten eingeschränkt und die biologische Vielfalt sinkt. Das lokale Klima verschlechtert sich durch erhöhte Aufheizung, verringerte Luftfeuchte und verstärkte Staubbelastung. Mittels hohem Ressourceneinsatz wird daher aktuell an den falschen Orten gebaut und Landschaft zersiedelt.

Über Jahrhunderte gewachsene, umweltfreundlich kompakte und baukultu-

rell wertvolle Siedlungsgefüge werden zerstört, identitätsstiftende Heimaträume verbaut.

Stattdessen legt sich um den ausgebluteten Ortskern ein von neuen Gemeindeflächen erschlossener Ring von Einfamilienhaussiedlungen, Gewerbegebieten und Supermärkten, der die Abhängigkeit vom klimaschädlichen motorisierten Individualverkehr verstetigt. Dann ist der Donut-Effekt eingetreten: außen viel substanzlose Masse, innen hohl. Gegensteuern kann man nur mit umweltgerechten, baukulturell hochwertigen und damit zukunftsfähigen Lebensräumen, die Menschen persönlich berühren. Und gegensteuern kann man nur auf lokaler Ebene in den Orten selbst!“ (Besser Bauen in der Mitte - Ein Handbuch zur Innenentwicklung. Seite 24-27. Bundesstiftung Baukultur (BSBK). 2018).

DIE CHANCE FÜR BAD ENDORF

„Im Zentrum ist das Leben – was jahrhundertlang ganz selbstverständlich war, ist vor allem in vielen Mittel- und Kleinstädten oder Landgemeinden längst nicht mehr der Fall. Und das nicht nur in schrumpfenden Orten, sondern gerade auch in stark wachsenden, wo die bekannte Planungspolitik Wachstumsanreize ausschließlich am Ortsrand schafft. Doch diese „Donuts“, bei denen sich die Masse um einen Hohlraum herum befindet, müssen wieder zum „Krapfen“ werden: Das Beste muss nach innen! Davon profitieren dann alle.“ (Besser Bauen in der Mitte - Ein Handbuch zur Innenentwicklung. Seite 34. Bundesstiftung Baukultur (BSBK). 2018).

Bad Endorf verfügt dabei über ein großes Potenzial im Innenbereich. Der Masterplan zeigt dieses Potenzial auf und illustriert, wie man dies nutzen kann. Die Planung gibt ein Grundgerüst der städtebaulichen Entwicklung und Vorschläge zur strategischen Umsetzung vor. Es geht dabei nicht nur um die Aktivierung dieser Flächen, sondern auch um die Belebung und Ergänzung der natürlich gewachsenen Ortsmitte, das soziale und räumliche Zentrum der Marktgemeinde, die auch im Mobilitätsverhalten der Einwohner, als Ort der kurzen Wege zu Fuß wieder in den Mittelpunkt gerückt werden muss.

**Status Quo -
Bestandssituation
Bahnhofstraße**



Eigentumsstruktur

Ortsbild & Prägung

Räumlicher Bestand

Ruhender Verkehr

Barrierefreiheit und Nutzungskonflikte

[Exkurs] Barrierefreiheit im Öffentlichen Raum

EIGENTUMSSTRUKTUR ÜBERBLICK



Eigentumsstruktur - Überblick, o.M.

EIGENTUMSSTRUKTUR ÜBERBLICK



Sanierungsbedürftiges Haus d. Gastes, Bahnhofstraße / Raiffeisenweg



Vorbereich Kurkino, Bereich „Neue Mitte“



Sanierungsbedürftiges Grundschulgebäude, Schulstraße



Sanierungsbedürftiges Rathaus, Bahnhofstraße

EIGENTUMSSTRUKTUR

Der Großteil der privaten Seitenbereiche der Bahnhofstraße ist in privater Hand. Hierbei ist die Einbeziehung fast aller Flächen für die Umsetzung eines Gesamtkonzeptes notwendig. Die Abstimmung mit allen Eigentümern als auch Gewerbetreibende ist dahingehend umso wichtiger, da eine Sanierung der Straße unumgänglich ist. Hierbei wurden im Rahmen der Masterplanung die ersten Schritte getan. Es gilt nun, in weiteren Gesprächen, diesen Prozess bis zur Umsetzung weiterzuführen.

Die übrigen Flächen im Nordosten Richtung Rewe als auch die Fläche des Rathauses sowie der Grundschule sind bereits in der Hand der Marktgemeinde. Hierbei gibt es vom zeitlichen und inhaltlichen Aspekt her größeren Spielraum und kurzfristig umsetzbare Möglichkeiten der Entwicklung. Dies muss jedoch einem abgestimmten Gesamtplan unterliegen.

2 | STATUS QUO - BESTANDSSITUATION BAHNHOFSTRASSE

ORTSBILD & PRÄGUNG ÜBERBLICK



Bestandssituation Bahnhofstraße - Bahnhofstraße Ortsbild & Prägung des Raumes, o.M.

ORTSBILD & PRÄGUNG GEBÄUDE UND FREIRAUMELEMENTE, OBERFLÄCHEN



Rosenheimer Straße, Zugang Ortskern im Westen



Zentraler Bereich Bahnhofstraße, Blick auf das Rathaus nach Süden



Bahnhofstraße, Bereich Katharinenstraße, Blick auf Sparkasse



Bahnhofplatz, Blick nach Norden in Bahnhofstraße

GEBÄUDE UND FREIRAUMELEMENTE

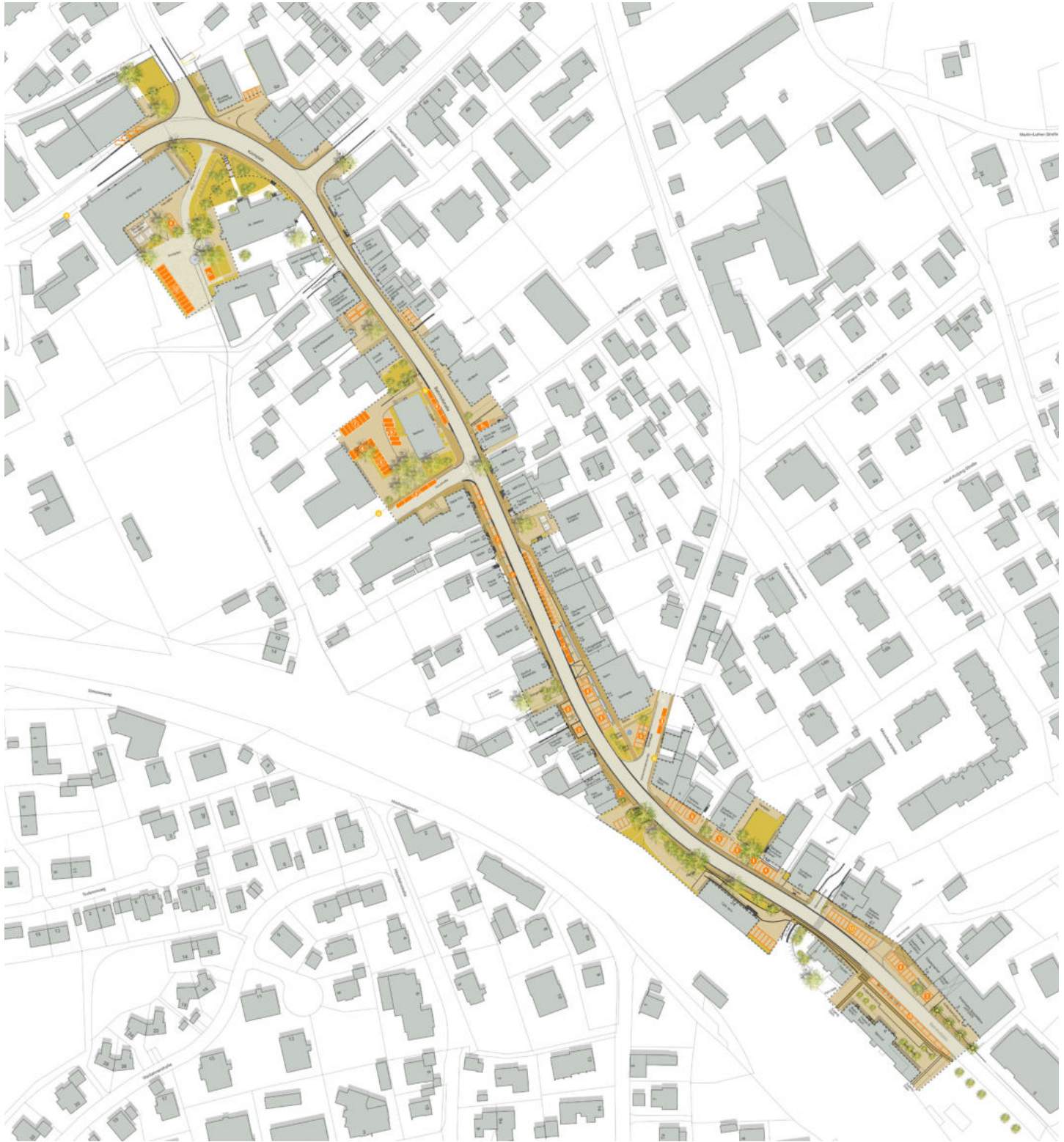
Es gibt ortsbildprägende Gebäude als auch Freiraumelemente. Baudenkmäler sind nur wenige vorhanden. Diese wurden in der weiteren Planung mit integriert. Bei einer Aufwertung des Raumes müssen auch die Fassaden der Gebäude mit einbezogen werden. Hierbei gibt es starke unterschiedliche Gestaltungs- und Erhaltungszustände.

DER ÖFFENTLICHE RAUM

Große Bereiche sind asphaltiert. Der öffentliche Raum ist geprägt durch eine Ansammlung vieler unterschiedlicher Materialien als auch Ausstattungsgegenstände in unterschiedl. Erhaltungszuständen. Ein einheitliches Gestaltungskonzept für die Oberflächen sowie für das Mobiliar (Gemeinde sowie Einzelhändler) ist nicht vorhanden. Es zeigt sich ein stark heterogenes Bild. Hinzu kommen viele Barrieren im öffentlichen Raum. Die Bushaltestellen sind funktional und räumlich unzureichend ausgestattet bzw. gestaltet. In diesem Zusammenhang wirkt durch eine zusätzliche fehlende räumliche Fassung des Straßenraumes südlich Richtung Bahnhof ein großer Bereich diffus. Hinzu kommt die Bahn als starke räumliche Zäsur und Lärmemittent. Das Rathaus ist stark sanierungsbedürftig. Dies alles bewirkt, dass die ohnehin stark belastete Bahnhofstraße nicht als klare zusammenhängende Ortsmitte zwischen Bahnhof und Kirchplatz ablesbar ist.

2 | STATUS QUO - BESTANDSSITUATION BAHNHOFSTRASSE

RÄUMLICHER BESTAND ÜBERBLICK



Bestandssituation Bahnhofstraße - räumlicher Bestand Bahnhofstraße - Gesamtübersicht, o.M.

RÄUMLICHER BESTAND VERKEHRSELASTUNG, RAUMAUFTEILUNG



Rosenheimer Straße, Zugang Ortskern im Westen



Zentraler Bereich Bahnhofstraße, Blick auf das Rathaus nach Süden



Bahnhofstraße, Bereich Katharinenstraße, Blick auf Sparkasse



Bahnhofplatz, Blick nach Norden in Bahnhofstraße

VERKEHRSELASTUNG

Die Bahnhofstraße ist geprägt durch eine durchgängige verkehrsbezogene Gestaltung und einer hohen Verkehrsbelastung. Insbesondere der Knotenpunkt am Kirchplatz ist durch seine versetzte Abbiegesituationen sehr stark belastet. Hier kreuzen sich die beiden Staatsstraße St2092 und St2095. Viele Radfahrer meiden deshalb die Fahrbahn und weichen auf die Gehwegbereiche aus. Die nachfolgenden verkehrlichen Daten zeigen die hohe Belastung der Straße, die als Staatsstraße St2092 durch ihre Lage eine zentrale regionale Verkehrsachse zwischen der A8 und Wasserburg darstellt.

VERKEHRSLICHE DATEN

- » Verkehrsbelastung Bahnhofstraße: ca. **14.000 Kfz/Tag**.
- » Verkehrsbelastung zur Spitzenstunde: ca. **1.180 Kfz/h (ca. 20 SV/h)**.
- » Schwerlastverkehrsanteil im Tageswert: ca. **5 % (ca. 730 Kfz/Tag)**.
- » Zentrale Radwegführung über Schulstraße / Kirchplatz.
- » 2 Buslinien entlang Bahnhofstraße zwischen Rathaus und Bahnhof, sowie eine Buslinie über Katharinenheimstr. Richtung Bahnhof.

RAUMAUFTEILUNG

Aufgrund der Ver- und Überlagerung vieler Bewegungsströme, der hohen Belastung und eines fehlendem verkehrlichen Gesamtkonzepts bestehen

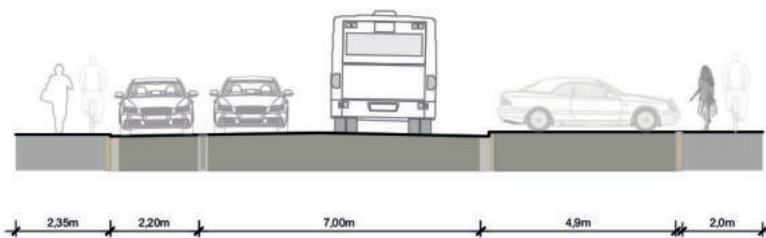
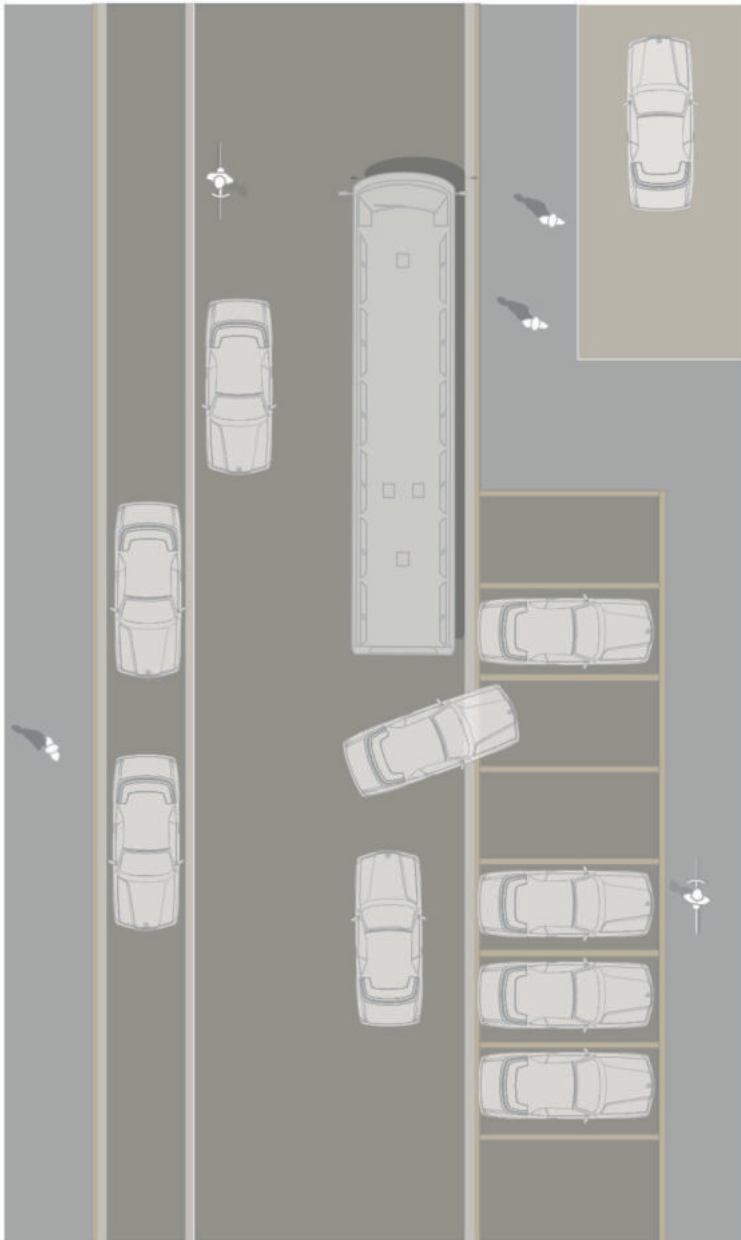
2 | STATUS QUO - BESTANDSSITUATION BAHNHOFSTRASSE

RÄUMLICHER BESTAND BEREICH MITTE



Bestandssituation Bahnhofstraße - räumlicher Bestand Bereich Mitte - ab Kirchplatz über Rathaus bis Katharinenplatz, o.M.

RÄUMLICHER BESTAND GEHWEGFÜHRUNG, PARKEN



Bestehende Straßenraumaufteilung im mittleren Bereich, o.M.

oftmals Nutzungskonflikte zwischen den verschiedenen Verkehrsarten in der Straße. Exemplarisch für diese verkehrlich unzureichende Situation als auch für die durchgängige verkehrsbezogene Gestaltung der Räume stehen die beiden Schemaschnitte aus dem mittleren sowie aus dem südlichen Bereich der Bahnhofstraße.

GEHWEGFÜHRUNG

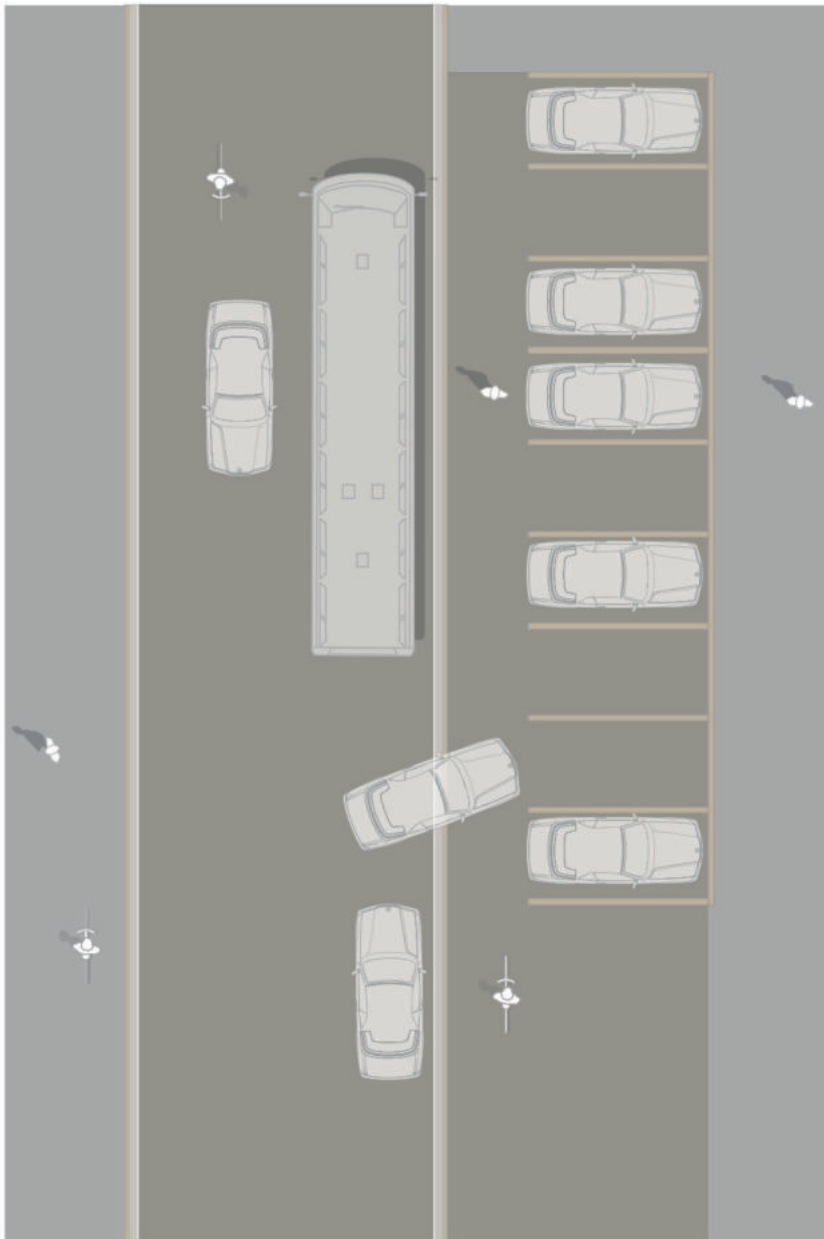
Grundsätzlich auffällige Misstände:

- » Die Straßenraum- als auch Gehwegbreiten variieren sehr stark.
- » Die Gehwege sind zwischen 1,60 m und 3,0 m breit - punktuell schmaler bzw. gar nicht vorhanden.
- » Die Gehsteige dabei sind oftmals unterbrochen durch private Freiflächen als auch Treppenzugänge / Rampen zu den Gebäude sowie durch Vorbauten oder auch Werbeausleger.

PARKEN

Vorwiegend Senkrechtparker, auf den direkt an der Fahrbahn angrenzenden privaten Freiflächen unterbrechen die Fußwegführung oder lenken diese unnötig um. Senkrechtparken stört darüber hinaus sehr stark den Verkehrsfluss in der Straße. Dieser wird durch das Ausparken massiv behindert, die Autos stauen sich dadurch öfters entlang der Straße, was die subjektive Wahrnehmung einer Belastung durch das Kfz deutlich steigert. Diese ungeordnete

RÄUMLICHER BESTAND EMPFEHLUNGEN AUS DEM ISEK, WEITERER VERLAUF



Stellplätze im öffentlichen Raum sind darüber hinaus teils unzureichend oder auch fremdgenutzt (siehe Ergebnisse der Fragebogenaktion). Im Vergleich zu den Privaten gibt es wenig öffentliche Stellplätze.

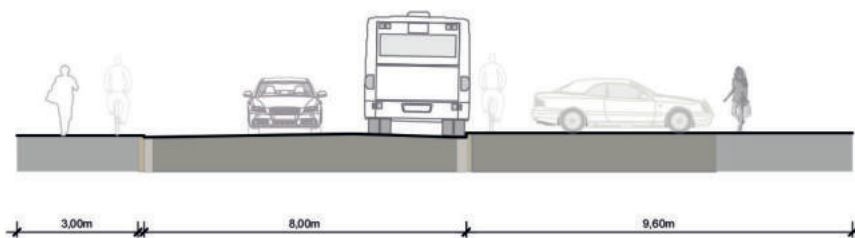
EMPFEHLUNGEN AUS DEM ISEK

Zusammengefasst waren die grundsätzlichen Empfehlungen des Verkehrsplaners im ISEK die Verstärkung des Verkehrsflusses durch die Neuordnung der Parkstände. Das bedeutet:

- » Längs- statt Senkrechtparken
- » Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30.
- » Öffnung der Gehwege für unsichere Radfahrer mit Möglichkeit der Fahrbahnbenutzung.

WEITERER VERLAUF

Es folgen Bilder der Bestandssituation aus der Bahnhofstraße und des Kirchplatzes. Zusätzlich werden hierzu weitere Ausführungen zum Thema Barrierefreiheit im Bezug auf die Bestandssituation und auf allgemeine Anforderungen, die es zu beachten gilt, aufgeführt. Die Situation des Parkens ist essentiell in der Bahnhofstraße und wird dahingehend im weiteren Verlauf näher erläutert.



Bestehende Straßenraumaufteilung im südlichen Bereich, o.M.

STATUS QUO - BESTANDSSITUATION BAHNHOFSTRASSE | 2

RÄUMLICHER BESTAND FOTODOKUMENTATION BEREICH NORD



Rosenheimer Straße, Blick auf der Kirche und des Endorfer Hofes



Eckbebauung Bahnhofstraße / Traunsteiner Str - Genusswerk Krug



Grünfläche Endorfer Hof / Kirche, Blick nach Norden



Wasserburger Straße, Blick auf Kirche, rechts prägende histor. Reihenhäuser



Bahnhofstraße, links Einmündung in die Traunsteiner Str.



Ehem. Raiffeisengebäude an der Ecke, Traunsteiner Str.



Links: Ehem. Münchner Kindl - jetzt: Genusswerk Krug, Bahnhofstraße



Prägende giebelständige Bebauung am Kirchplatz, beide leerstehend

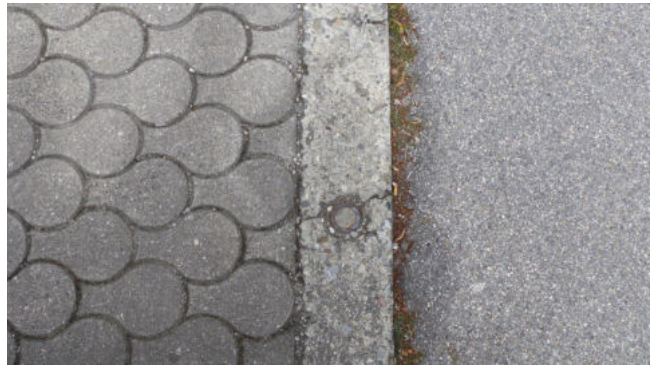
2 | STATUS QUO - BESTANDSSITUATION BAHNHOFSTRASSE

RÄUMLICHER BESTAND

FOTODOKUMENTATION MITTE, SÜD



Bahnhofstr., Blick Richtung Bahnhof



Bahnhofstr., Bsp. Materialmix im Öffentlichen Raum



Bahnhofstr., Senkrechtparken entlang der Fahrbahn



Bahnhofstr., Bsp. Materialmix im Öffentlichen Raum



Bahnhofstr., Parken in Bushaltebucht am Rathaus



Bahnhofstr., Bsp. Materialmix im Öffentlichen Raum - Schlechter Zustand



Katharinenstr., Bushalt gegenüber Sparkasse



Bahnhofstr., Bsp. Materialmix im Öffentlichen Raum

STATUS QUO - BESTANDSSITUATION BAHNHOFSTRASSE | 2

RÄUMLICHER BESTAND FOTODOKUMENTATION MITTE, SÜD



Bahnhofstr., Gehweg - diffuse private Freifläche rechts



Übergang Privat - Öffentlich, unterschiedliche Gestaltung



Bahnhof, relativ neu gestaltete Flächen im öffentlichen Raum



Übergang Privat - Öffentlich, unterschiedliche Gestaltung



Bahnhof, relativ neu gestaltete Flächen im öffentlichen Raum



Übergang Privat - Öffentlich, unterschiedliche Gestaltung / Nutzung



Bahnhof, relativ neu gestaltete Flächen im öffentlichen Raum



Private Freifläche - unterschiedliche Gestaltungen

2 | STATUS QUO - BESTANDSSITUATION BAHNHOFSTRASSE

RUHENDER VERKEHR ÜBERSICHT



Bestandssituation Bahnhofstraße - direkt betroffene Stellplätze bei einer Umgestaltung der Straße, o.M.

RUHENDER VERKEHR ÜBERSICHT, DIREKT BETROFFENE STELLPLÄTZE



Rosenheimer Straße, Zugang Ortskern im Westen



Zentraler Bereich Bahnhofstraße, Blick auf das Rathaus nach Süden



Bahnhofstraße, Bereich Katharinenstraße, Blick auf Sparkasse



Bahnhofplatz, Blick nach Norden in Bahnhofstraße

STELLPLÄTZE IN DER UMGEBUNG

In Kombination mit Bestandsbegehung, Luftbildauswertung und den Antworten aus dem Fragebogen wurde eine Gesamtkapazität an Stellplatzflächen ermittelt:

- » Insgesamt: ca. 485 private Stellplätze entlang der Bahnhofstraße und in direkter Umgebung (ca. 420 ebenerdige und 65 TG-Stellplätze).
- » U.a. mit enthalten sind 30 öffentliche Stellplätze im Bereich Rathaus / Grundschule als auch die ca. 80 vorwiegend informellen Stellplätze im Bereich der alten sogenannten „Neuen Mitte“.
- » Die Stellplätze am Kirchplatz sind nicht mit eingerechnet.

STELLPLÄTZE IM STRASSENZUG

Direkt betroffene Stellplätze im öffentlichen Raum bei der geplanten Umgestaltung sind:

- » Ca. 112 Stellplätze.
- » Dies entspricht etwa 25 % von der gesamten relevanten Stellplatzanzahl (inkl. bestehende Stellplätze im Bereich der alten „Neuen Mitte“).

2 | STATUS QUO - BESTANDSSITUATION BAHNHOFSTRASSE

BARRIEREFREIHEIT UND NUTZUNGSKONFLIKTE ÜBERSICHT



Bestandssituation Bahnhofstraße - Fahrbahnverlauf und Gehwegbreiten, o.M.

BARRIEREFREIHEIT UND NUTZUNGSKONFLIKTE NUTZUNGSKONFLIKTE, BARRIEREFREIE ZUGÄNGE



Rosenheimer Straße, Zugang Ortskern im Westen



Zentraler Bereich Bahnhofstraße, Blick auf das Rathaus nach Süden



Bahnhofstraße, Bereich Katharinenstraße, Blick auf Sparkasse



Bahnhofplatz, Blick nach Norden in Bahnhofstraße

NUTZUNGSKONFLIKTE

Nahezu die Hälfte der Gehsteige / Gehwege befindet sich in Privateigentum. Es gibt stellenweise eine umständliche und verwinkelte Wegführung als auch Fehlstellen. Engstellen sind ebenfalls vorhanden. Abschnittsweise gibt es Gehwegbreiten, schmäler als 1,80 m. Gefahrenpunkte durch Stellplätze bestehen, wenn man z.B. zwangsweise als Fußgänger auf die Fahrbahn ausweichen muss.

Der größte Teil der Gebäude in der Bahnhofstraße besitzt keinen barrierefreien Erdgeschosszugang zu den dort ansässigen Läden. Die meisten Gebäude verfügen dabei über einen Sockel. Die Eingänge sind vom öffentl. Raum aus oftmals nur über in den Raum hineinragende Stufen begehbar. Fast alle provisorisch angebrachte Rampen in diesem Bereich sind nach den vorherrschenden Regelwerken zu schmal als auch zu kurz und damit zu steil und stellen keinen adäquaten barrierefreien Zugang dar. Sie reduzieren zusätzlich den ohnehin schmalen Raum für Fußgänger auf ein Mindestmaß.

ZIEL EINER UMGESTALTUNG

Im Rahmen der Umgestaltung der Straße könnte man die vorhandene Fahrbahnachse beibehalten. Lediglich im mittleren Bereich sollte die Fahrbahnachse um ca. 1 m nach Osten verschwenkt werden um in den Seitenbereichen auf eine Mindestbreite für die Fußgänger zu kommen.

2 | STATUS QUO - BESTANDSSITUATION BAHNHOFSTRASSE

BARRIEREFREIHEIT UND NUTZUNGSKONFLIKTE

FOTODOKUMENTATION



Rosenheimer Straße, Zugang Ortskern im Westen



Rosenheimer Straße, Zugang Ortskern im Westen



Zentraler Bereich Bahnhofstraße, Blick auf das Rathaus nach Süden



Zentraler Bereich Bahnhofstraße, Blick auf das Rathaus nach Süden



Bahnhofstraße, Bereich Katharinenstraße, Blick auf Sparkasse



Bahnhofstraße, Bereich Katharinenstraße, Blick auf Sparkasse



Bahnhofplatz, Blick nach Norden in Bahnhofstraße



Bahnhofplatz, Blick nach Norden in Bahnhofstraße

STATUS QUO - BESTANDSSITUATION BAHNHOFSTRASSE | 2

BARRIEREFREIHEIT UND NUTZUNGSKONFLIKTE

FOTODOKUMENTATION



Rosenheimer Straße, Zugang Ortskern im Westen



Rosenheimer Straße, Zugang Ortskern im Westen



Zentraler Bereich Bahnhofstraße, Blick auf das Rathaus nach Süden



Zentraler Bereich Bahnhofstraße, Blick auf das Rathaus nach Süden



Bahnhofstraße, Bereich Katharinenstraße, Blick auf Sparkasse



Bahnhofstraße, Bereich Katharinenstraße, Blick auf Sparkasse



Bahnhofplatz, Blick nach Norden in Bahnhofstraße



Bahnhofplatz, Blick nach Norden in Bahnhofstraße

[EXKURS]

BARRIEREFREIHEIT IM ÖFFENTLICHEN RAUM

GRUNDSÄTZLICHES

Die Sanierung der Bahnhofstraße ist unumgänglich. Hierbei ergibt sich aber die Chance u.a. mit Mitteln der Städtebauförderung einer grundsätzlichen Neugestaltung der Straße zur Schaffung einer gestalterisch hochwertigen Ortsmitte. Der Aspekt der Barrierefreiheit ist dabei mit zu integrieren. Hierbei wird auf die nachfolgend zusammengefassten relevanten Grundsätze und Rahmenbedingungen für die Herstellung der Barrierefreiheit in Bayern verwiesen.

Im Rahmen des Programms „Bayern Barrierefrei 2023“ hat der Freistaat Bayern einen Leitfaden für Städte und Gemeinden aufgelegt, der als Hilfestellung bei der Umsetzung zur Barrierefreiheit dient. Im Gesamtkonzept sind diese Aspekte mitberücksichtigt: Der Leitfaden orientiert sich an die DIN 18040-3:2014-12 „Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen - Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum“ und beinhaltet Grundregeln wie Maße für benötigte Verkehrsräume mobilitätsbehinderter Menschen, Grundanforderungen zur Information und Orientierung, wie das Zwei-Sinne-Prinzip, Anforderungen an Oberflächen, Mobiliar im Außenraum oder Wegeketten. Zum öffentlichen Raum im engeren Sinne zählen alle Flächen im öffentlichen, in der Regel also gemeindlichen Eigentum: Straßen, Wege und Plätze, Parks und Promenaden, aber auch Fußgängerzonen. In

einem erweiterten Sinn bezeichnet der öffentliche Raum alle der Öffentlichkeit zugänglichen und von ihr genutzten Orte, unabhängig davon, in wessen Eigentum sich diese Flächen befinden. Der Leitfaden beruft sich auch auf die DIN 18040-1:2014-12 „Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen - Teil 1: Öffentlich zugängliche Gebäude“ und beinhaltet Grundlagen für die Planung von öffentlich zugänglichen Gebäude und stellt auch die Basis dar für die Überlegungen zur barrierefreien Erschließung der Gebäude an der Bahnhofstraße. Neben den nachfolgend dargestellten Anforderungen an Bewegungs- und Begegnungsflächen sind auch die Elemente der Ausstattung, Möblierung, der Orientierung und Beschilderung als auch der Beleuchtung mit zu berücksichtigen. Grundsätzlich sind die nachfolgenden Aspekte für die barrierefreie Gestaltung des öffentl. Raums wichtig:

GEHWEGBREITEN

- » Bei fahrbahnbegleitenden Gehwegen min. 2,5 m (1,8 m lichte Mindestbreite + 0,5 m Schutzabstand zur Fahrbahn / 0,2 m zur Hauswand).
- » Geringere Breiten sind vertretbar, wenn bei beengten Verhältnissen andernfalls bei Einengung der Fahrbahn auf Gehwege verzichtet werden müsste.
- » Umfeld von Kindergarten/ Schulen/ Freizeiteinrichtungen 3,0 m.

BARRIEREFREIHEIT IM ÖFFENTLICHEN RAUM

BODENABSENKUNG

- » Bordabsenkungen auf max. 3 cm Höhe an Zugängen, Fußgängerüberwegen und Furten, Kfz-Parkflächen u. Taxistellplätzen.
- » Abgesenkte Borde sollten taktil und optisch kontrastierend (z.B. andere Farbe) wahrnehmbar gekennzeichnet werden.
- » Abgesenkte Borde dürfen nicht vollständig abgerundet sein.

OBERFLÄCHENBESCHAFFENHEIT

- » Rutschesicheres Material.
- » Stolperschwellen vermeiden.
- » Tiefe von Muldenrinnen sollen auf das technisch bedingte Mindestmaß begrenzt werden (wünschenswertes Tiefe 1/30 Breite).

GEFÄLLE

- » Längsgefälle nicht mehr als 3 % oder bei Längsgefälle zwischen 3 % und 6 % Verweilplätze in nicht zu großen Abständen (mit weniger als 3 %) einplanen.
- » Quergefälle von Gehwegen max. 2,5%, im Bereich von Grundstückszufahrten 6%.
- » Bei stärkeren Neigungen aufgrund der topografischen Lage geeignete ausgeschilderte Umgehungen anbieten.

HALTESTELLEN ÖPNV

- » Taktile und optisch kontrastierende Kennzeichnung d. Einstiegsstellen.

- » Überdachte Sitzgelegenheit.
- » Höhenunterschied zwischen Verkehrsmittel und Haltestelle nicht mehr als 3 cm.
- » Spaltbreite nach Möglichkeit nicht mehr als 3 cm.
- » Fahrpläne: übersichtlich, in Großschrift.

RAMPE

- » Bewegungsflächen von 150 x 150 cm am Anfang u. Ende der Rampe.
- » Rampe ohne Quergefälle; Steigung nicht mehr als 6 %.
- » Zwischenpodest mit 1,50 m Länge nach max. 6 m Rampenlänge.
- » Beidseitig 10 cm hohe Radabweiser an Rampe u. Zwischenpodest.
- » Breite der Rampe mind. 1,20 m.

PKW-STELLPLÄTZE

- » In unmittelbarer Nähe zum barrierefreien Eingang anzusiedeln.
- » Größe für Pkw: mind. 3,5 x 5,0 m.
- » Längsstellflächen sind ungeeignet, wenn der Rollstuhl auf der Fahrerseite entladen wird.
- » Kein bzw. max. 2 % Gefälle.

EINGÄNGE

- » Leichtes Auffinden ermöglichen.
- » Ausreichende Beleuchtung.
- » Barrierefreie Türkonstruktion sowie ausreichende Bewegungsfläche / Türschließer und -öffner.
- » Rampe (siehe oben), Hebebühne bis max. 3 m.

Ziele und Projekte für die Ortsmitte



Das Leitbild

Das Strukturkonzept

Handlungsfeld Kirchplatz | A

Handlungsfeld Neues Wohnen | B

Handlungsfeld Die Neue Mitte | C

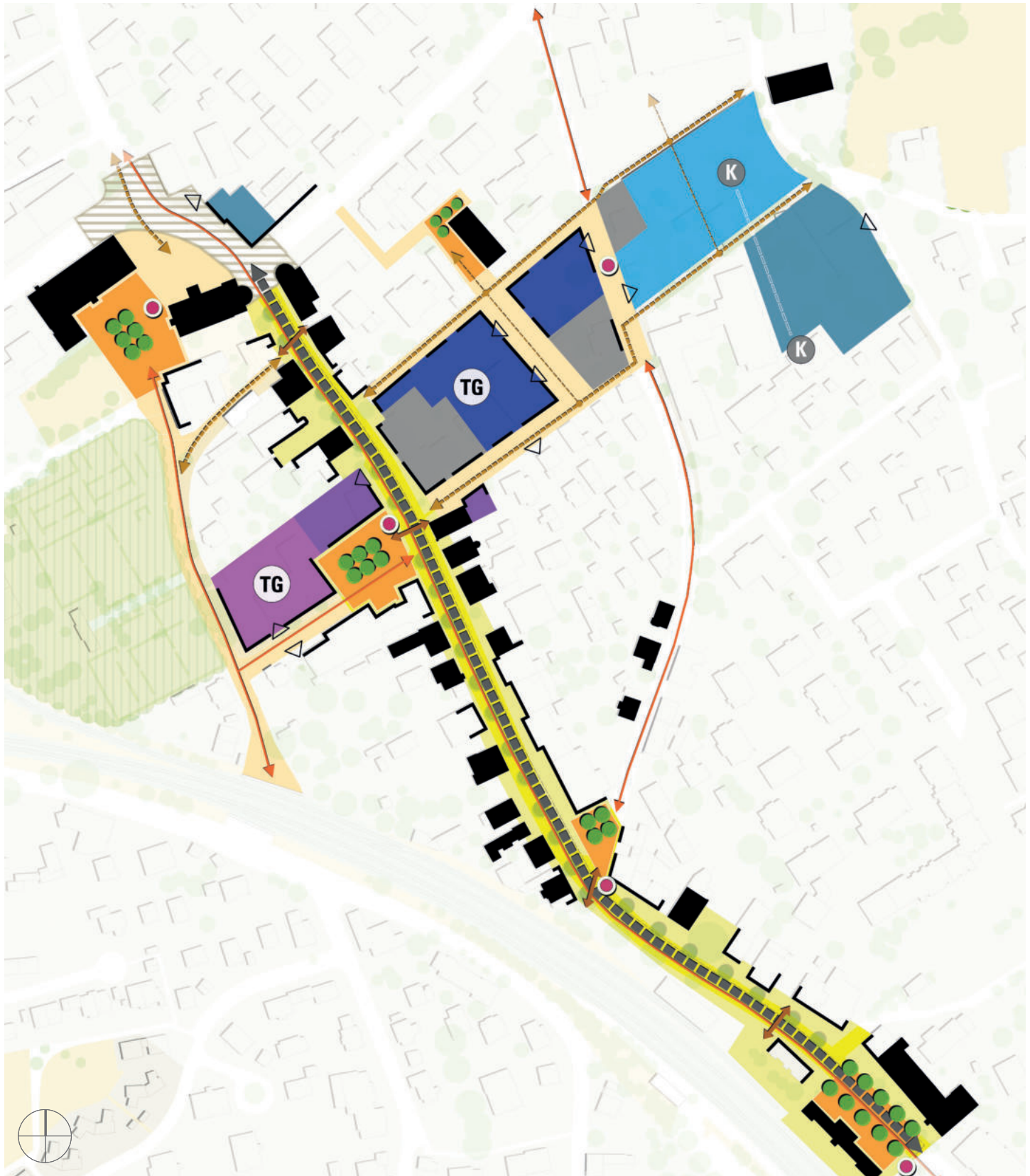
Handlungsfeld Bahnhofstraße | D

Handlungsfeld Ortsbild & Baukultur | E

3 | DAS KONZEPT FÜR DIE ORTSMITTE

DAS LEITBILD

RÄUMLICHE UND FUNKTIONALE LEITZIELE



Das Leitbild für die Ortsmitte - Räumliche und funktionale Leitziele mit Handlungsempfehlungen | o.M.

DAS LEITBILD RÄUMLICHE UND FUNKTIONALE LEITZIELE

FUNKTIONAL

-  **NEUES BÜRGERHAUS / RATHAUS**
in Kombination mit neuen Rathausplatz als „Neue Mitte“ von Bad Endorf entwickeln. Neues Rathaus mit zusätzlichem Flächenangebot für den Ort.
-  **ERGÄNZENDE HANDELSFLÄCHEN**
im zentralen Bereich (weiter-) entwickeln.
-  **ZENTRALES WOHNEN**
entwickeln. Aktivierung der untergenutzten Fläche - ortsbildverträgliches verdichtetes Wohnen.
-  **WOHNEN UND KINDERBETREUUNG**
entwickeln. Aktivierung der Fläche der ehem. Brache - ortsbildverträgliches verdichtetes Wohnen mit Haupt-Kita für den Ort.
-  **ERGÄNZENDE FLÄCHENPOTENZIALE**
für neues Wohnen aktivieren - ortsbildverträgliches verdichtetes Wohnen. Alternative Wohnkonzepte prüfen.
-  **BAHNHOFSTRASSE**
verkehrlich integrieren. Durchgangsverkehr funktional einbinden Aufenthaltsqualität verbessern
-  **KNOTENPUNKT KIRCHPLATZ**
umgestalten. Verkehrliche Leistungsfähigkeit verbessern. Städtebaulich verträgliche Lösung erarbeiten.
-  **ANBINDUNG**
der Entwicklungsflächen sicherstellen. Ortsmitte nicht zusätzlich belasten.
-  **PARKEN**
ausbauen. Zentrale Parkierungsangebote in Kombination mit einer Neubebauung entwickeln.
-  **ÖPNV**
integrieren und ausbauen.

RÄUMLICH

-  **ORTSBILDPRÄGENDE BEBAUUNG**
als Identifikationspunkte bewahren, kultivieren und in die Ortsmitte einbinden.
-  **RÄUMLICHE KANTEN**
sichern und ausbilden.
-  **ZENTRALEN ÖFFENTLICHEN RAUM**
der Bahnhofstraße sowie den Raum im direkten Umfeld qualifizieren, weiter entwickeln und gestalten. Barrierefreiheit berücksichtigen.
-  **PLATZBEREICHE**
entwickeln und hochwertig gestalten - Aufenthaltsqualität herstellen.
-  **VERKEHRSBERUHGTE BEREICHE**
gestalterisch einbinden. Aufenthaltsqualität verbessern.
-  **GRÜNRÄUME**
erschließen, aufwerten und verknüpfen - Übergang in die Landschaft gestalten.
-  **RADWEGENETZ**
ausbauen. Sicherheit für Fahrradfahrer in der Bahnhofstraße verbessern.
-  **FUSSGÄNGERVERKNÜPFUNGEN**
weiterentwickeln.
-  **QUERUNGEN BAHNHOFSTRASSE**
ausbauen und gestalten.
-  **VERKNÜPFUNG**
zwischen neuer Haupt-Kita sowie den im Bestandsbau am Katharinenheim verbleibenden Gruppen ermöglichen.

DAS LEITBILD

Das im Rahmen der Planung aufgestellte Leitbild vereint die räumlichen und funktionalen Leitziele für die Ortsmitte. Es ist eine Kombination aus den im ISEK bereits erarbeiteten Zielsetzungen sowie aus dem daran anschließenden Beteiligungsprozess für die Masterplanung. Diese hatte eine parzellenscharfe Betrachtungsebene.

FUNKTIONALE LEITZIELE

Unter den funktionalen Leitgedanken werden vor allem Flächen in ihrer zukünftigen Entwicklung näher definiert. Diese Potenzialflächen gliedern sich auf in..

- » Flächen für ein neues Bürgerhaus, was ein Rathaus mit einbindet,
- » ergänzende Handelsflächen,
- » zentrale Wohnbauflächen und
- » Flächen für die neue Kita, sowie
- » Flächen für ergänzende alternative Wohntypologien.

Weitere funktionalen Zielsetzungen sind:

- » Die verkehrliche Integration der Bahnhofstraße,
- » die Umgestaltung des Knotenpunktes,
- » die Sicherstellung der Anbindung der neuen Quartiere,
- » die Entwicklung zentraler Parkstandorte sowie die
- » bessere Integration des ÖPNVs.

RÄUMLICHE LEITZIELE

Räumliche Zielvorstellungen sind:

- » Die Bewahrung und Einbindung der ortsbildprägenden Bebauung,
- » die attraktive bauliche Rahmung der Straße,
- » die Qualifizierung und Gestaltung des zentralen öffentlichen Raumes,
- » die Ausbildung der Platzbereiche,
- » Gestaltung und Anbindung der verkehrsberuhigten Bereiche und der näheren Grünräume.

Wichtig ist mit der Gestaltung die parallel notwendige Stärkung der alternativen Mobilitätsarten. Dies beinhaltet u.a.

- » die Stärkung und bessere Vernetzung des Rad- und Fußgängerverkehrs. Dies bedeutet u.a. mehr Raum und vor allem mehr Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer
- » Die Verknüpfungen zwischen neuen und bestehenden Nutzungen sind ebenso mit zu integrieren in eine neue zukünftige Entwicklung der Ortsmitte.

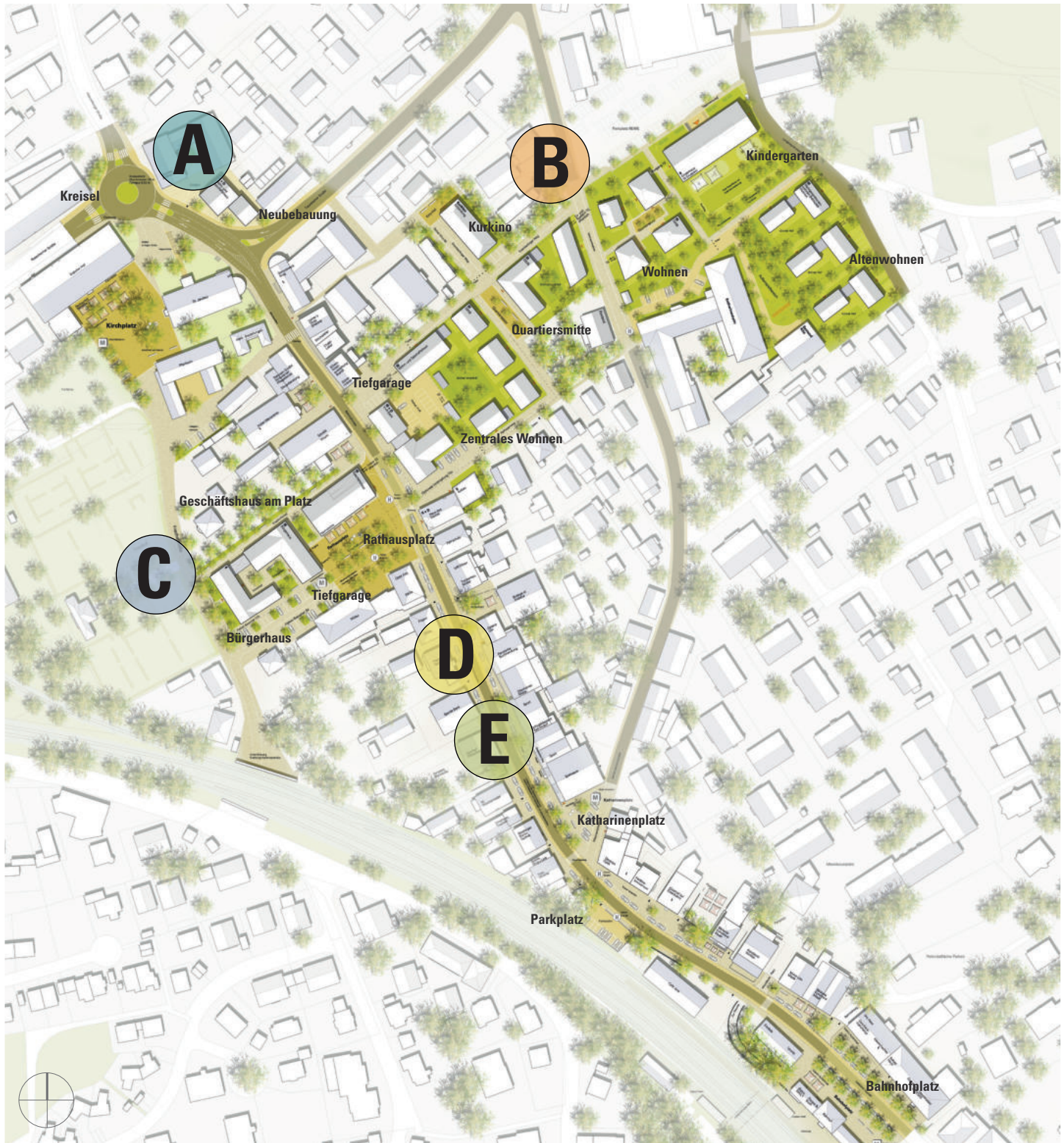
GRUNDLAGE FÜR DIE PLANUNG

Das Leitbild stellt die Grundlage für die Einzelmaßnahmen dar, die im weiteren Verlauf näher erläutert und skizziert sind. Es ist wichtig, die Zielsetzungen in einem Gesamtzusammenhang zu betrachten, denn die vorherrschende Eigentumssituation bedarf der Unterstützung aller privater Eigentümer. Nur die Einigung auf gemeinsame Ziele, insbes. an der Bahnhofstraße, ermöglicht eine einheitliche Entwicklungsstrategie.

4 | DIE HANDLUNGSFELDER UND PROJEKTE

DAS STRUKTURKONZEPT

ÜBERSICHT



Strukturkonzept Gesamtübersicht mit teilweise Varianten der verschiedenen Projektfelder | o.M.

DAS STRUKTURKONZEPT ÜBERSICHT

A: Kirchplatz

- 01_Realisierung Kreisverkehr
- 02_Schulwegesicherheit und Querungen
- 03_Neubebauung am Kirchplatz
- 04_Neuordnung Platzfläche

B: Neues Wohnen

- 05_Kindergarten und Wohnen
- 06_Altenwohnen am Katharinenheim
- 07_Zentrales Wohnen
- 08_Öffentliche Tiefgarage

C: Die Neue Mitte

- 09_Bürgerhaus
- 10_Geschäftshaus am Platz
- 11_Der Rathausplatz
- 12_Erschließung und Tiefgarage
- 13_Potenzialfläche Haus d. Gastes

D: Bahnhofstraße

- 14_Der neue Marktboulevard
- 15_Katharinenplatz
- 16_Bahnhofplatz
- 17_Intelligente Mobilität
- 18_Barrierefreiheit
- 19_Baustellenmarketing

E: Ortsbild & Baukultur

- 20_Kommunales Förderprogramm
- 21_Gestaltungshandbuch
- 22_Gestaltungsberatung
- 23_Möblierung im öffentlichen Raum
- 24_Beleuchtungskonzept

DAS STRUKTURKONZEPT

Insgesamt haben sich im Planungsprozess fünf Handlungsfelder mit insgesamt 24 Projekten herauskristallisiert. Die ersten vier Handlungsfelder definieren dabei klare räumliche Schwerpunktbereiche der Planung (A, B, C und D). Handlungsfeld E besteht aus thematischen Projekten, welche die Ortsmitte im Ganzen betrachtet und dementsprechend Projekte mit einem konzeptionellen Ansatz beinhaltet.

Das nebenstehende Strukturkonzept zeigt als gesamträumliche städtebauliche Entwurfsskizze eine Bündelung der verschiedenen räumlichen Projekte auf. Es sind dabei in dieser Gesamtansicht teilweise nur eine Variante eines Projektes dargestellt. Diese stellen dabei nicht den Favoriten der Planer dar, sondern nur eine Option der vorgeschlagenen Entwicklung. Es gibt dabei städtebauliche Strukturvarianten für die Projekte Bürgerhaus, Zentrales Wohnen und Altenwohnen am Katharinenheim. Nachfolgend werden, nach den Handlungsfelder sortiert, nacheinander die Projekte im Detail näher erläutert.

HANDLUNGSFELD
KIRCHPLATZ



Projekte

Realisierung Kreisverkehr_01

Schulwegsicherheit und Querungen_02

Neubebauung am Kirchplatz_03

Neuordnung Platzfläche_04

AKTUELLER STAND

Der Knotenpunkt Kirchplatz muss optimiert werden. Ein Kreislauf soll hierbei umgesetzt werden. Es gilt, dieses rein funktionale Verkehrsbauwerk in der Ortsmitte städtebaulich und gestalterische zu integrieren unter Ausbildung einer attraktiven Eingangssituation und Sicherung der historischen Prägung des Ortes.

Im Rahmen des Projektes Realisierung Kreisverkehr hat die Marktgemeinde die Firma Brenner Bernard Ingenieure GmbH für die konkrete Planung beauftragt. Die städtebauliche Begleitung der Verkehrsplanung wurde im Rahmen des Masterplans übernommen. Hierbei gab es enge Abstimmungen zur städtebaulichen Einordnung und Lage des Kreisverkehrs sowie zur Neubebauung bzw. Entwicklung der randseitigen Flächen, die im Zuge der Realisierung betroffen sind.

Daneben hat Brenner Bernard Ingenieure zusätzlich die begleitende verkehrliche Beratung zur Masterplanung übernommen. Nachfolgend ein kurzer Überblick zum aktuellen Stand der Planung für den Kreisverkehr:

GRUNDLAGEN

„Die Marktgemeinde Bad Endorf ist von überörtlichem Verkehr auf 2 Staatsstraßen (St 2092/ St 2095) außeror-

entlich stark belastet. Die negativen Auswirkungen des Verkehrs auf die gemeindliche Entwicklung sind durch Leerstände, unattraktives Ortsbild, geringe Querungsmöglichkeiten und enge sowie überfrachtete Seitenbereiche deutlich abzulesen. Untersuchungen zur Entlastung der Ortslage durch Umfahrungslösungen scheiterten an den hochwertigen landschaftlichen und schwierigen topografischen Gegebenheiten. Dies hat den Freistaat dazu bewogen über ein integriertes Stadtentwicklungskonzept ein Modellprojekt anzustoßen, mit dem beispielhaft untersucht und erprobt werden soll, wie es gelingt die verkehrlichen Belange und die Belange eines Kur- und Heilbades zur Deckung zu bringen ohne langwierige Planungs- und Bauverfahren sowie umfangreichste Investitionen für Bau, Betriebs- und Ausgleichsmaßnahmen für eine ortsbezogene Umfahrungslösung.

Hieraus haben sich Eckpunkte für die Ortsdurchfahrten Bad Endorf ergeben, die bereits wiederholt unter der Leitung des Bauministeriums in einer Arbeitsgruppe diskutiert wurden und für die Marktgemeinde in der Ausarbeitung eines Masterplans mündet. In der Bahnhofstraße (St 2092) sollen damit Rahmenbedingungen geschaffen werden, welche zu größerer Aufenthaltsqualität und zu mehr Sicherheit für alle

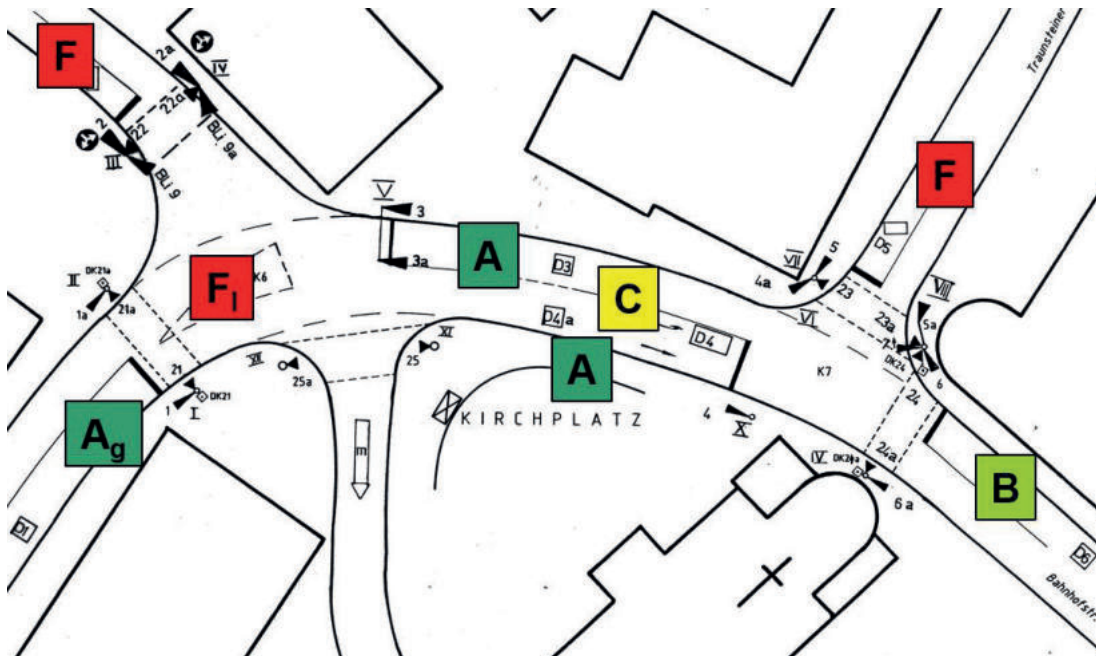
Verkehrsteilnehmer, Geschäftsleute und Anwohner führen. Ein Schlüsselprojekt dabei ist der Kreuzungspunkt der Staatsstraßen 2092/2095 am Kirchplatz, dem historischen Mittelpunkt der Marktgemeinde. Aus all den genannten Gründen ist neben der ortsplanerischen und verkehrlichen Beurteilung das Thema auch besonders politisch und wird in der Marktgemeinde umfangreich diskutiert, insbesondere da die Grundschule an den Standort der Mittelschule im Bereich der Wasserburger Straße verlegt werden soll.

PLANUNGSSTAND

Die beiden Staatsstraßen sind am Zentralen Kirchplatz der Marktgemeinde mit bis zu 14.000 Kfz/24 h hoch belastet, sodass das bestehende System mit zwei direkt nebeneinander liegenden lichtsignalgeregelten Knotenpunkten und der ungünstigen Stromverteilung zu großen Beeinträchtigungen des Verkehrsablaufs und der innerörtlichen Aufenthaltsqualität führt. Die Untersuchungen zur Leistungsfähigkeit des Knotenpunktsystems mithilfe der mikroskopischen Simulation des Verkehrsablaufs haben ergeben, dass mit der Einrichtung eines innerörtlichen Kreisverkehrs an der Einmündung der Wasserburger Straße in die Rosenheimer Straße und die Verknüpfung der Traunsteiner Straße an die Bahnhofstraße als T-Einmündung mit zu-

A | HANDLUNGSFELD KIRCHPLATZ

01_REALISIERUNG KREISVERKEHR



Vergleich der Qualitätsstufen Bestand

- Qualitätsstufe A
- Qualitätsstufe B
- Qualitätsstufe C
- Qualitätsstufe D
- Qualitätsstufe E
- Qualitätsstufe F



Vergleich der Qualitätsstufen Planung

- Qualitätsstufe A
- Qualitätsstufe B
- Qualitätsstufe C
- Qualitätsstufe D
- Qualitätsstufe E
- Qualitätsstufe F



Anlage Knotenpunktbelastungen im Vergleich Bestand - Planung,

zu „Planungsleistungen im Zusammenhang mit dem Kreisverkehr sowie Lichtsignalanlage Kirchplatz in Bad Endorf, Projekt „Fußgängerüberwege am Kreisverkehr“, Einzelfallbetrachtung, brener bernard ingenieure, Stand: 13.3.2019, o.M. - Begleitende verkehrlichen Beratung zur Erstellung des Masterplans

führendem Rechtseinbiegegebot in Richtung Kreisverkehr, die Qualität des Verkehrsablaufs um mindestens 2 Stufen verbessert werden kann. Hierbei ist bereits die bevorrechtigte Querung von Fußgängern mit 20 pro Richtung und Querungen in der Spitzenstunde in jeder KV- Zufahrt berücksichtigt [...]“ (Auszug Bericht Einzelfallbetrachtung Fußgängerführung von brenner bernard ingenieure GmbH 2019).

AUSGESTALTUNG DER QUERUNGSSTELLE

Eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit der bestehenden Lichtsignalanlagen ist „[...] aufgrund der besonderen Anordnung des Knotenpunktsystems im zur Verfügung stehenden Raum nicht zu erreichen.

Die vorgeschlagene Umgestaltung mit einem kleinen innerörtlichen Kreisverkehr nach RAS 2006 und der Anhängung der Traunsteiner Straße jedoch führt ohne große Umfahrungslösung zu einer wesentlichen Verbesserung des Verkehrsablaufs. Nach Ausführungen der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern von Dezember 2011 sind an innerörtlichen Kreisverkehren keine Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) anzulegen. Damit besteht ein Widerspruch mit der RAS.

Aufgrund der Tatsache, dass es sich

um den Neubau eines Knotenpunktes als Kreisverkehr an Zentraler Ortslage handelt und die Fußgängerbeziehungen über diesen verlaufen werden, wird im Rahmen des Modellvorhabens „Verkehrs- und Nutzungsgerechter Ausbau der OD Bad Endorf“ insgesamt eine Verkehrsberuhigung und Verbesserung der Querungsmöglichkeiten erwartet und vorgeschlagen den Kreisverkehr mit Fußgängerüberwegen in jedem Ast zu versehen.

Damit wird sichergestellt, dass das Vorrecht der Fußgänger bei Ein- und Ausfahrt aus dem Kreisverkehr klar und eindeutig geregelt ist und sich sowohl für Fußgänger als auch Kfz-Lenker als sichere Ausführung erweist. In Baden-Württemberg hat sich diese innerörtliche Lösung so bewährt, dass sie ohne wenn und aber in den „Leitfaden zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen“ von Januar 2019 Eingang gefunden hat.

Dabei wird berücksichtigt, dass gerade die besonders Schutzbedürftigen (Kinder, Ältere, Behinderte) am Zebrastreifen besser geschützt werden [...] und die Schaffung von Fußverkehrsnetzen gerade auf die Führung über Zebrastreifen sich stütze, verdeutlicht und konsequent eingesetzt werden soll.

Um den Verkehrsfluss vom Vorrecht der willkürlich querenden Fußgänger nicht

zu beeinträchtigen, wird darüber hinaus empfohlen, zu der Morgen- und Mittagsspitze Schülerlotsen einzusetzen, die die Kinder im Pulk über die Fahrbahn führen. Alternativ oder ergänzend kann das Programm „Gehbus“ eingesetzt werden.

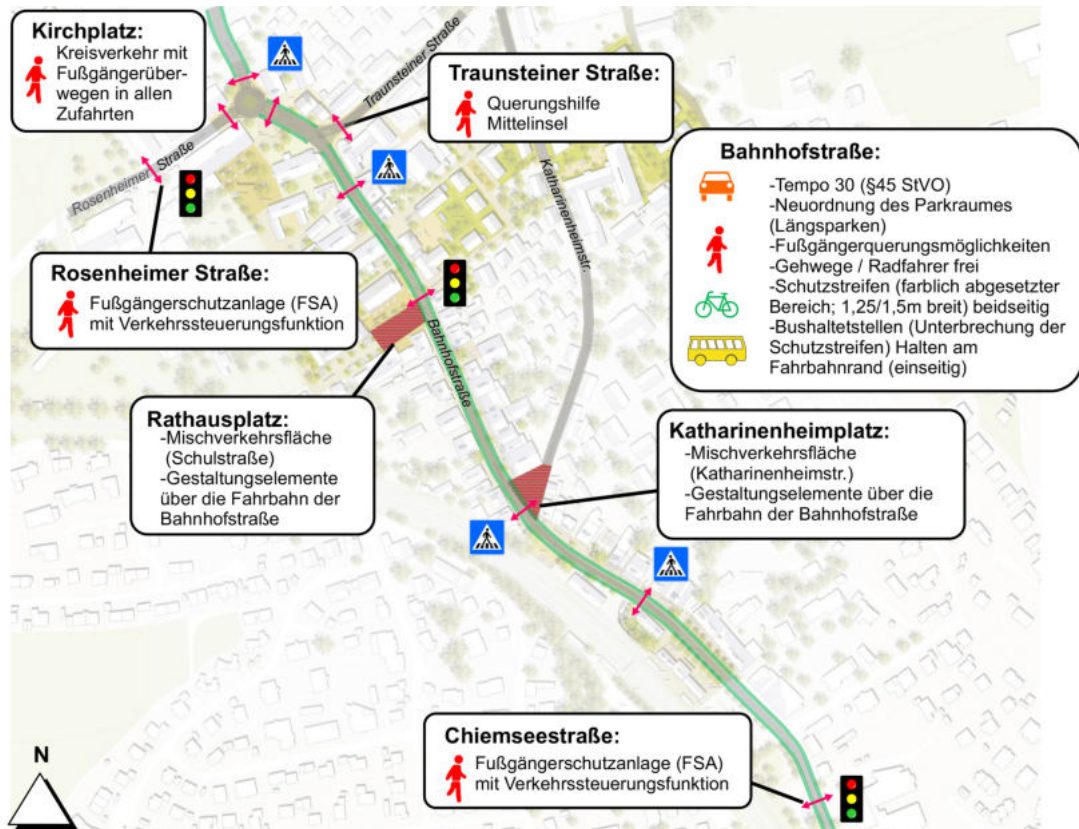
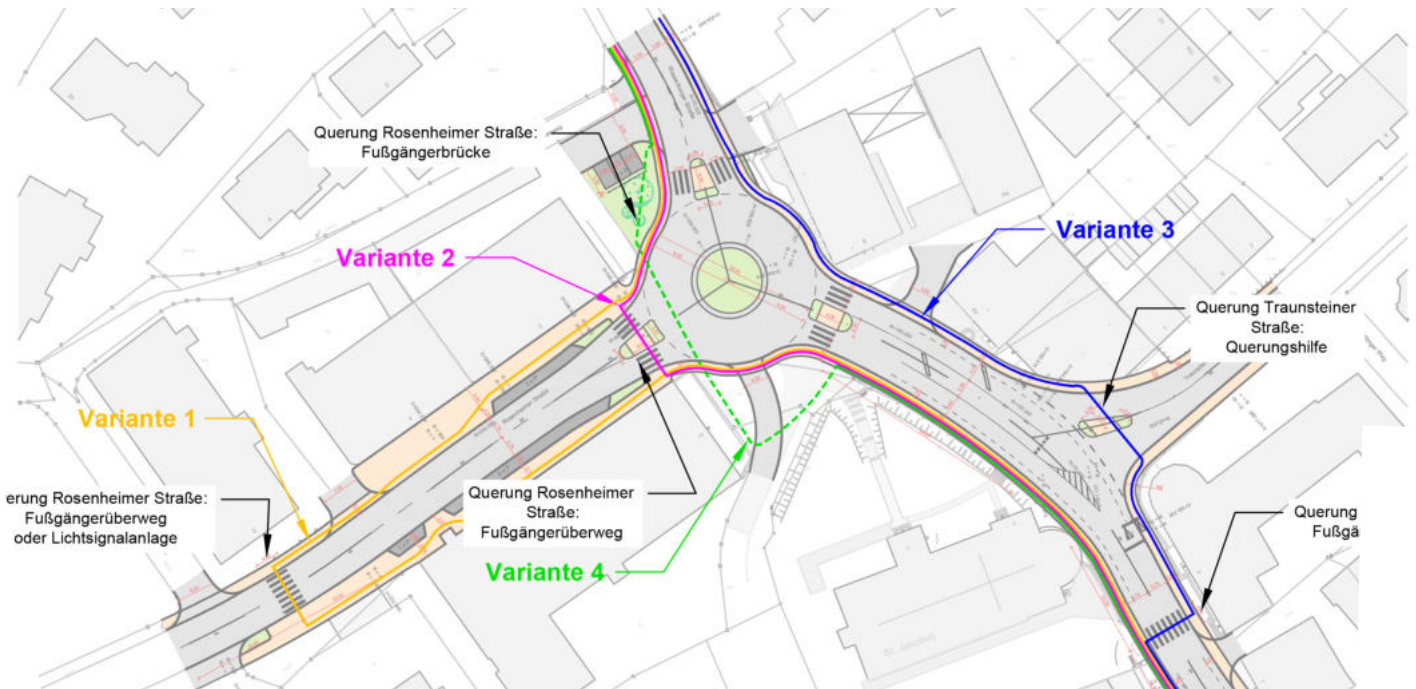
Hieraus ergibt sich jedoch nicht die Möglichkeit auf die Sicherung der Fußgängerüberwege zu verzichten, da außerhalb der Spitzenstunden ebenfalls eine konsequente Schulwegsicherung erfolgen soll.

Damit kann sichergestellt werden, dass klare Verkehrsverhältnisse, und damit hohe Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer bei hoher verkehrlicher Leistungsfähigkeit ermöglicht und geschaffen wird.

Die oben genannte Umgestaltung des Knotenpunktes Kirchplatz soll im Rahmen des Masterplans Bahnhofstraße / Neue Mitte erfolgen.“ (Auszug Bericht Einzelfallbetrachtung Fußgängerführung von brenner bernard ingenieure GmbH 2019).

Eine Übersicht über die verkehrlichen Maßnahmen im Rahmen der Masterplanung, die es zu integrieren gilt aus fachlicher Sicht hat brenner bernard ingenieure in einer nachfolgenden Karte zusammengefasst. Diese Aspekte sind in den weiteren Projektbeschreibungen integriert worden.

02_SCHULWEGESICHERHEIT UND QUERUNGEN



Anlage Fußgängerströme Bestand // Fußgängerführungen im Bereich Kirchplatz sowie Übersicht verkehrliche Maßnahmen Masterplan zu „Planungsleistungen im Zusammenhang mit dem Kreisverkehr sowie Lichtsignalanlage Kirchplatz in Bad Endorf, Projekt „Fußgängerüberwege am Kreisverkehr“, Einzelfallbetrachtung, brener bernard ingenieure, Stand: 13.3.2019, o.M. - Begleitende verkehrlichen Beratung zur Erstellung des Masterplans

FUSSGÄNGER UND SCHULWEGFÜHRUNG

„Die heutigen Verkehrsstärken im Bereich des Kirchplatzes wurden durch eine Videoerfassung aufgenommen. Sie zeigen das Aufkommen an den heutigen signalgeregelten Furten zur vormittäglichen Hauptverkehrszeit (Schulbeginn) und in der Mittagszeit (Schulschluss). Dabei ist zu berücksichtigen, dass die fehlende Attraktivität der Ortsmitte (Leerstände und Verkehrsbelastung) derzeit nicht dazu führt, dass der Bereich besonders stark durch Fußgänger frequentiert wird. Die Differenzierung der Fußgängerströme nach unterschiedlichen Gruppen (z.B. Schüler oder Menschen mit eingeschränkter Mobilität) wurde analysiert. Dennoch wurde nur der Anteil von Schüler als relevant ermittelt. Für die künftige Situation ist zu berücksichtigen, dass in der Marktgemeinde Überlegungen bestehen, die Grundschule (heute im Bereich des Rathauses) in einem Schulcampus mit der Mittelschule im Bereich der Wasserburger-/Länder Straße zusammenzulegen. Damit wird sich eine Verdoppelung der Schülerzahlen nördlich des Kirchplatzes gegenüber heute ergeben. Da der Kirchplatz darüber hinaus durch Neubauten attraktiver werden soll, ist die Fußgänger- und Schulwegführung und Sicherung von besonderer Bedeutung. Für diese Führung gibt es zwischen der Ortsmitte (Bereich Rathaus) und dem künftigen Schulcampus prinzipiell vier Möglichkeiten.

- » ca. 60 m westlich des Kirchplatzes über die Rosenheimer Straße (V 1),
- » am Kreisverkehr westlich des Kirchplatzes (V 2),
- » über die Bahnhofstraße im Bereich der Friedhofstraße und über die Traunsteiner Straße (V 3) sowie zurück über die Wasserburger Straße auf Höhe der Schule.
- » Darüber hinaus wurde die Möglichkeit betrachtet, mit einer Fußgängerbrücke die Rosenheimer Straße zu queren. (V 4) [...].

Die Abwägung ergibt folgende Erkenntnisse. Der Übergang über die Rosenheimer Straße in Höhe des Volkstheaters (V 1) führt zu einer großen Umwegigkeit für den Großteil der Nutzer einschließlich der Schüler. So wird es dazu kommen, dass im Bereich des Kirchplatzes zusätzliche Querungen wahrgenommen werden. Die Konzentration auf „die Querung Volkstheater“ per Fußgängerüberwege oder Fußgängerschutzanlage wird nicht angenommen. Ein Übergang über die Rosenheimer Straße direkt westlich des Knotenpunktes mit der Wasserburger Straße (V 2) ist für die überwiegende Zahl der Nutzer die direkteste Verbindung zwischen Ortsmitte/Rathaus/Bahnhof und den nördlichen Schul- und Sportbereich. Es ist deshalb die naheliegendste Verbindung zumal eine Querung der Wasserburger Straße bei der Länder Straße dann entfällt.

Der Einsatz von Schülerlotsen bzw. Schulweghelfer zu der Morgen- und Mittagsspitze würde zusätzlich die Unterbrechung des Verkehrsflusses minimieren. Ein Fußgängerüberweg ermöglicht hierbei die erforderliche Sicherheit für Schüler, die außerhalb dieser Zeiten die Straße queren. Die Führung der Fußgängerströme über die Bahnhofstraße und die Querung Traunsteiner Straße ist in der Lage die Ströme aus der Ortsmitte sowie den großen Siedlungsbereichen östlich der Bahnhofstraße zu bündeln und besitzt eine aus der Ortsmitte (Alte Grundschule) herausgesehen geringeren Umwegfaktor. Allerdings sind dann für fast alle 2 Querungen (Traunsteiner Straße und Wasserburger Straße) und viele weitere 3 Querungen (Bahnhofstraße) notwendig. Dadurch wird die Zahl der Querungen nicht minimiert. Die Untersuchung einer Fußgängerbrücke zwischen dem Kirchplatz und der Wasserburger Straße (V 4) hat ergeben, dass sie weder städtebaulich verträglich integrierbar ist, noch, dass sie barrierefrei ausgebildet werden kann und deshalb ausscheidet.

Eine Prognose der Fußgängerströme für jede Variante wurde erstellt. [...] Aus diesen Gründen wird empfohlen, die Variante 2 als gebündelte Fußgängerachse für Schüler zu wählen.“ (Auszug Bericht Einzelfallbetrachtung Fußgängerführung von brenner bernard ingenieure GmbH 2019).

A | HANDLUNGSFELD KIRCHPLATZ

03_NEUBEBAUUNG AM KIRCHPLATZ



Bestand | Ansicht Kirchplatz
Blick Südost nach Nordwest



Bestand | Ansicht Traunsteiner Straße
Blick Ost nach West

Schnitte- Bestand, o.M.



3D Visualisierung - Bestand mit Flächen der neuen Verkehrsplanung

HANDLUNGSFELD KIRCHPLATZ | A

NEUBEBAUUNG AM KIRCHPLATZ_03

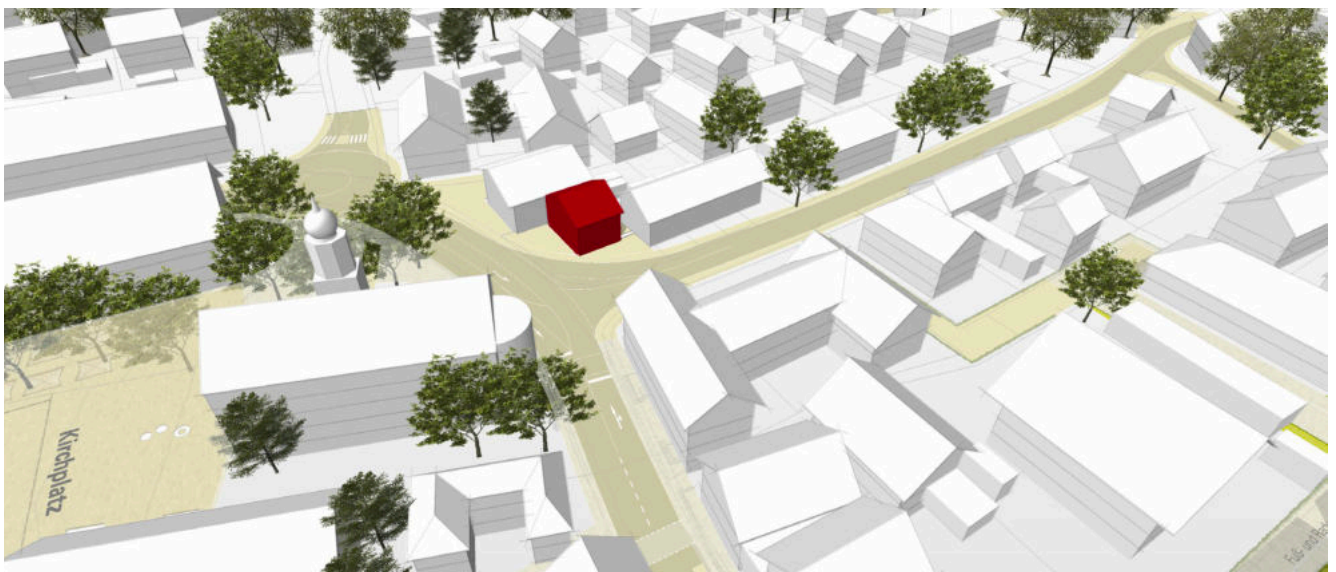


Variante 2 | Ansicht Kirchplatz
Blick Südost nach Nordwest



Variante 2 | Ansicht Traunsteiner Straße
Blick Ost nach West

Schnitte- Vorschlag Neubebauung, o.M.



3D Visualisierung - Vorschlag Neubebauung mit Flächen der neuen Verkehrsplanung

NEUBEBAUUNG AM KIRCHPLATZ / NEUORDNUNG PLATZFLÄCHE_03/04**NEUBEBAUUNG AM KIRCHPLATZ**

Für die Realisierung des Kreisels werden zusätzliche Flächen an den Rändern um den Knotenpunkt herum benötigt. Größere Flächen werden dabei u.a. nördlich der Kirche überplant, da hier die Abbiegesituationen von der Traunsteiner- in die Bahnhofstraße deutlich verbessert wird.

Die Hauptflächen sind dabei die Grundstücke, mit dem ehem. Raiffeisengebäude und seinem Nachbargebäude, beide im Besitz der Gemeinde und leerstehend. Das Raiffeisengebäude ist zudem stark baufällig.

Der größere zusammenhängende Bereich bildet nun im Zuge einer möglichen städtebaulichen Neustrukturierung die Potenzialfläche für einen etwas rückversetzten Neubau eines Wohn- und Geschäftshauses. Ziel sollte dabei eine attraktive städtebauliche Rahmung nördlich des Kirchplatzes sein. Hierbei ist die Sicherung der typischen aus zwei Baukörper gegliederten Bebauungskante gegenüber der Kirche wichtig. Die beiden Gebäude markieren als Ensemble den Eingangsbereichs in die Bahnhofstraße.

Ebenso relevant ist der Übergang zu den ortsbildprägenden historischen Reihenhäusern in der Traunsteiner Straße. Hierbei ist eine Vermittlung mit dem Reihenedhaus wichtig.

Vorgeschlagen in diesem Zusammenhang wird die Wiederherstellung einer ehemals bestehenden Fuge zwischen Vorderer Bebauung und Reihenedhaus. Für die Übergabe einer kleinen Teilfläche für die Verkehrsplanung an der Straße könnte hierbei die Fuge den Besitzern des Reihenedhauses zugeschrieben werden.

Die privaten Zufahrten sollten dabei gesichert sein. Dem Fußgänger kann mehr Raum zugeordnet werden als bisher.

NEUORDNUNG PLATZFLÄCHE

Der rückwärtige Platzbereich des Kirchplatzes zwischen Endorfer Hof und der Kirche ist die historische Mitte der Marktgemeinde. Ziel ist es, diesen Ort weiterhin in seiner Qualität zu pflegen und als ruhigen Verweilort zu bewahren.

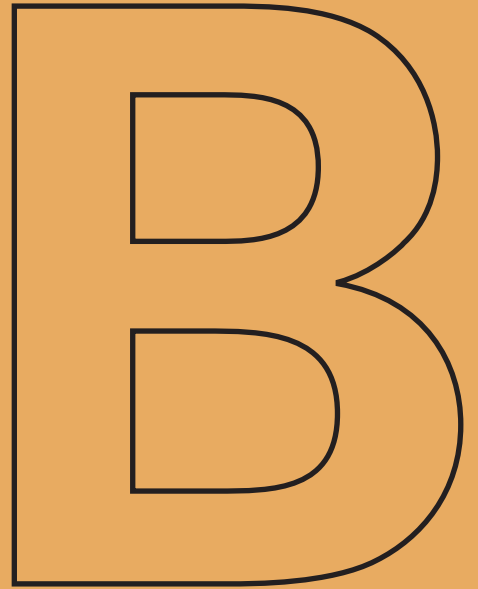
Hierbei sind nur wenige gestalterische Eingriffe in die Platzfläche notwendig. Eine bessere gestalterische Integration der Vorbereiche des Endorfer Hofes als auch eine Neuordnung der Stellplätze für das Hotel sollte hierbei erfolgen.

Im Zuge des Ausbaus des Platzes als ein zentraler Mobilitätsstandort in der Ortsmitte sollten zusätzliche Stellplätze für Car-sharing und der E-Mobilität geschaffen werden. Weiterhin wird vorgeschlagen, den Endorfer Hof als

zentralen Ausgangsspot für Fahrradtourismus stärker zu nutzen. Hier könnten in den Räumlichkeiten des Hotels eine Fahrradwerkstatt oder aber auch ein Info-Terminal integriert und mit dem Hotel zusammen beworben werden. Hierbei sollten zusätzlich witterungsgeschützte Fahrradabstellanlage installiert werden.

Eine stärkere Gliederung der Stellplätze und Abstellanlagen durch Baumstandorte im Westen der Platzfläche schafft eine zusätzliche Verbesserung des Mikroklimas auf dem Platz durch mehr Verschattungs- und Verdunstungsflächen.

HANDLUNGSFELD
NEUES WOHNEN



Projekte

Kindergarten und Wohnen_05

Altenwohnen am Katharinenheim_06

Zentrales Wohnen_07

Öffentliche Tiefgarage_08

05_KINDERGARTEN UND WOHNEN



Auszug aus der Wettbewerbsarbeit - Modellansicht / Innenraumansicht Kindergarten und Plan Dachaufsicht, o.M.



Schnittansichten, o.M.

DER WETTBEWERB

Bereits während den Anfängen der Bearbeitungsphase des Rahmenplans war die Notwendigkeit der Entwicklung eines zentralen Kinderhauses mit 8 Kita- sowie 8 Krippengruppen vorhanden. Dies umfasst dabei neue Gruppenplätze für die Gemeinde von ca. 148 Kinder. Hierbei musste bereits im selben Jahr zwecks Förderung durch den Freistaat ein Wettbewerb für einen Neubau durchgeführt werden. Die ehem. Industriebrache zwischen Langbürgersee- und Katharinenheimstraße wurde in dieser ersten Phase der Rahmenplanung schließlich bereits als Potenzialfläche für einen Kindergarten identifiziert und auch von der Gemeinde als neuen Standort festgelegt, nicht

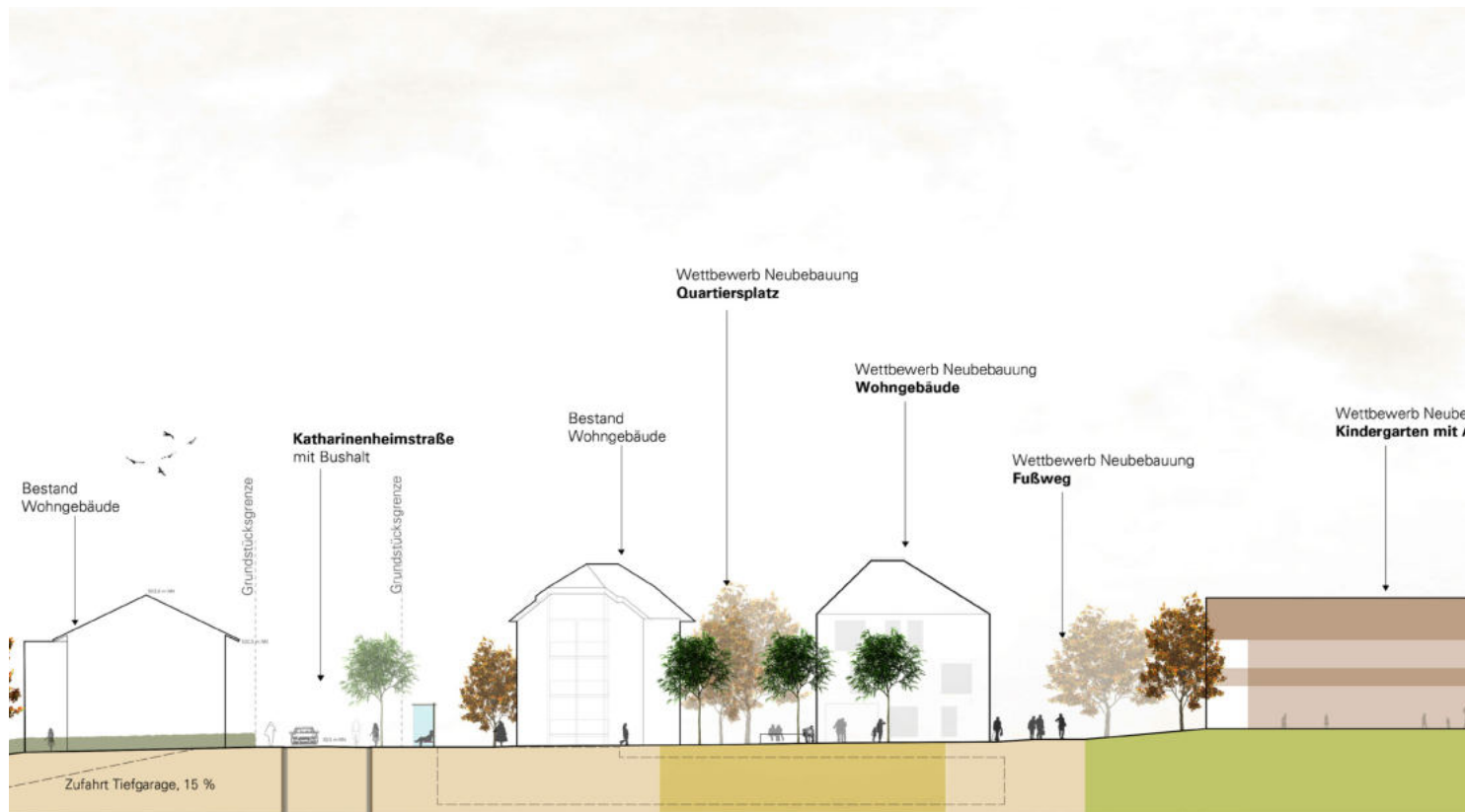
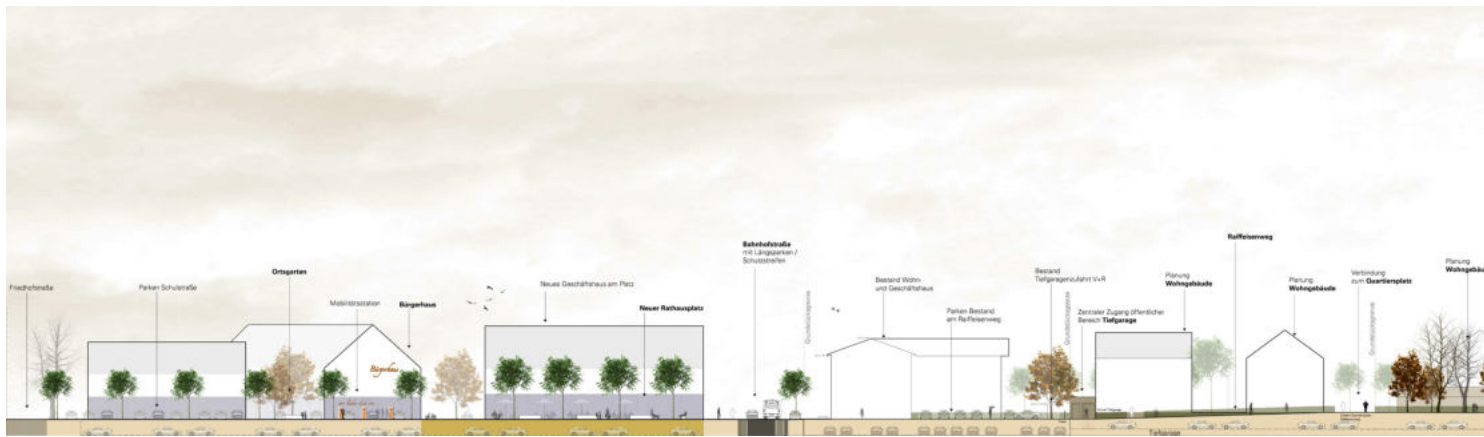
zuletzt, da sich die Fläche bereits im Besitz der Gemeinde befunden hat.

Mitte 2018 wurde der Wettbewerb durch die Marktgemeinde ausgelobt. Die Aufgaben umfassten den Realisierungsteil für das Kinderhaus mit einem zusätzlichen städtebaulichen Ideenteil für die Fläche im Südwesten. Hierbei musste das bestehende Gebäude an der Ecke zur Katharinenheimstraße miteingebunden und auf die Umgebungsbebauung, Rewe und Katharinenheim, als auch auf die angedachte Entwicklung im Südwesten reagiert werden. Das Preisgericht tagte im Dezember 2018 und bestimmte unter 14 Teilnehmern einen 1. Preis sowie zwei 3.Preise als auch

zwei Anerkennungen. Der 1.Preisträger konnte sich im anschließendem VgV Verfahren durchsetzen und wird nun zusammen mit der Marktgemeinde das Kinderhaus realisieren. Ziel ist die zeitnahe Realisierung des dringend benötigten Kinderhauses. Der Beitrag aus dem Realisierungsteil als auch aus dem Ideenteil wurde in die Rahmenplanung mit integriert. Die Preisträger des 1.Preises sind: k.u.g. architekten PartGmbH (München) zusammen mit Stefan J. Hierl (München) und H2M Architekten (Kulmbach). Die hier abgebildeten Grafiken (Entwurfsplan, Ansichten, Perspektive) als auch deren Modell (Foto) stammen von ihrem gemeinsamen Wettbewerbsbeitrag von 2018.

B | HANDLUNGSFELD NEUES WOHNEN

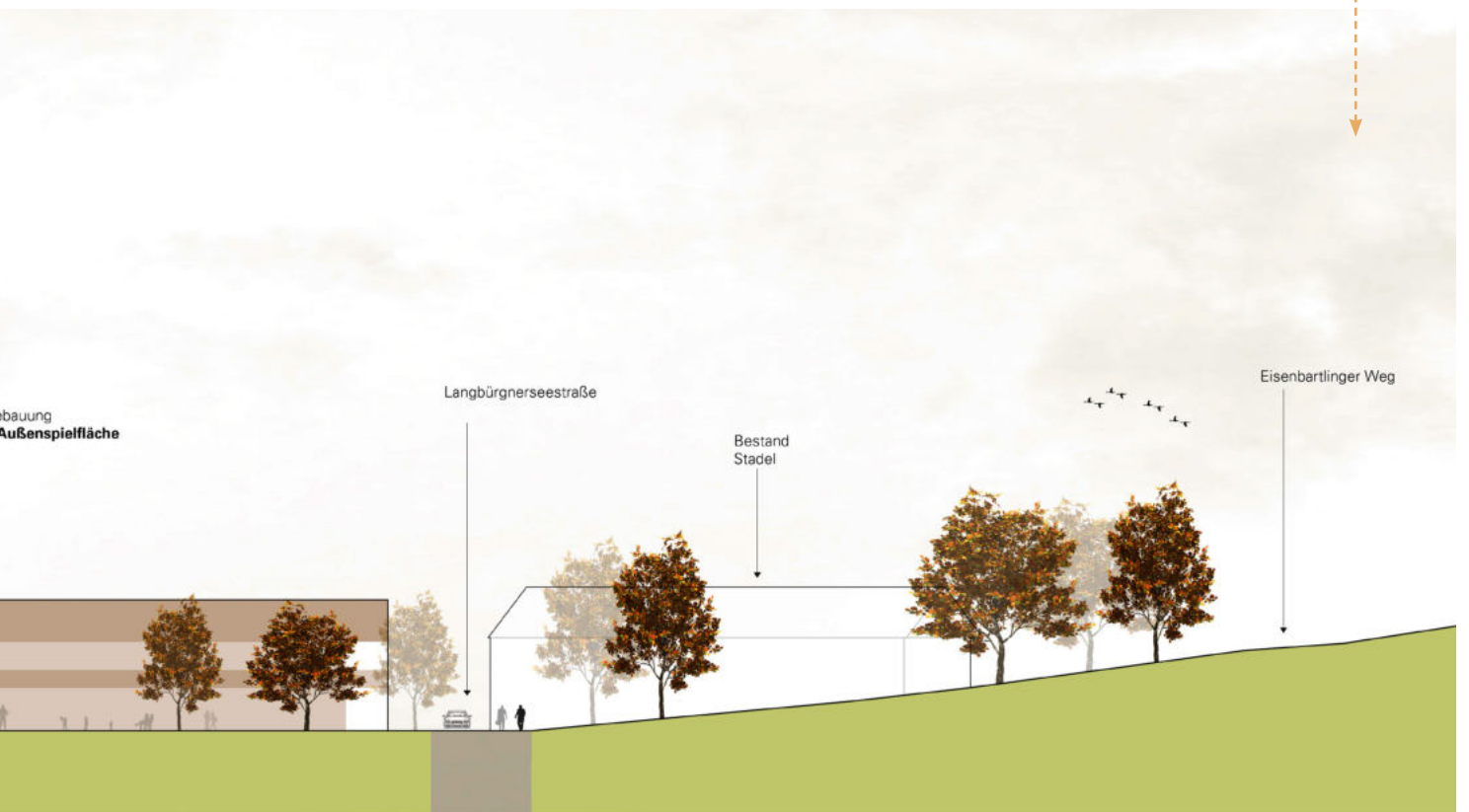
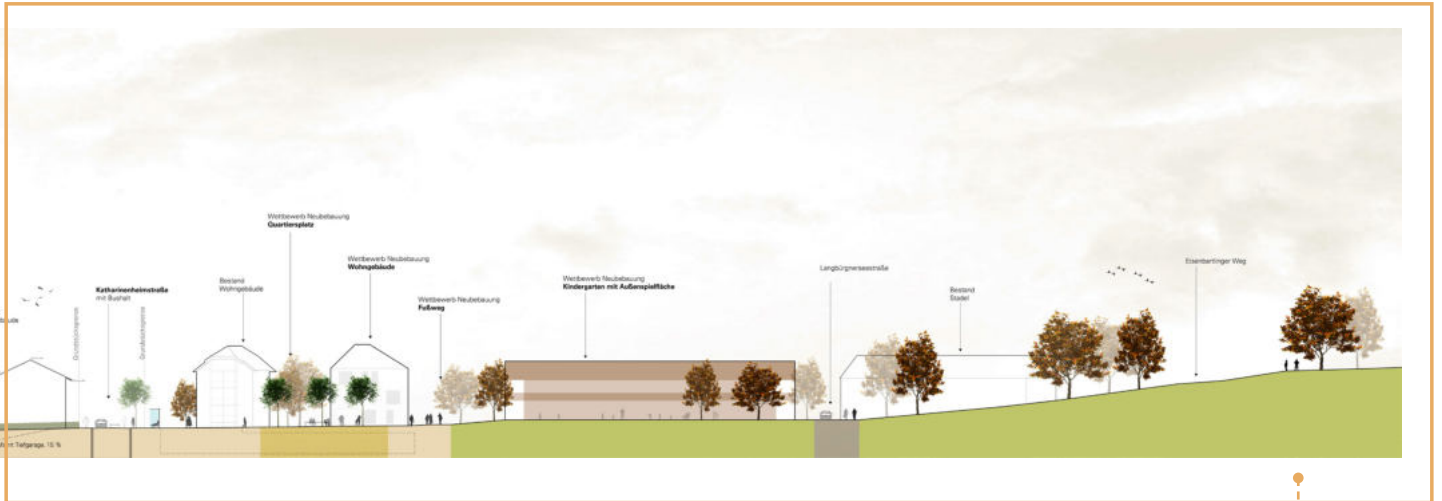
05_KINDERGARTEN UND WOHNEN



Schemaschnitt Strukturkonzept - Zoom Wettbewerbsgebiet, o.M.

HANDLUNGSFELD NEUES WOHNEN | B

KINDERGARTEN UND WOHNEN_05



06_ALTENWOHNEN AM KATHARINENHEIM

Variante 1 | **Grüne Höfe**



Strukturkonzept - Variante 1: Grüne Höfe, o.M.

HANDLUNGSFELD NEUES WOHNEN | B

ALTENWOHNEN AM KATHARINENHEIM_06



3D Visualisierung, Variante 1, o.M.

VARIANTE 1 - GRÜNE HÖFE

Angedacht auf dieser Fläche ist die Entwicklung bzw. die Ermöglichung alternativer Wohnprojekte mit Standards des Altenwohnens nach DIN 18040 Teil 2. Mögliche Formen können dabei sein: Betreutes Wohnen, Seniorenhausgemeinschaften, Mehrgenerationenwohnen etc.

In Variante 1 sind drei Gebäudegruppen angedacht. In Geschossigkeit und Dachgestalt orientieren sie sich dabei an die Umgebung. Es sind jeweils zwei Hauptbaukörper als Gruppe so orientiert, dass einerseits eine traufständige Kante zur Langbürgerseestraße nach Nordosten, andererseits jeweils ein von mind. zwei Seiten gefasster nach

Süden orientierter ruhiger Innenhof für die jeweilige Hausgemeinschaft ausgebildet wird. Ein grüner Rahmen nach Süden verbunden mit den Innenhöfen schaffen einen guten Übergang zu der Freifläche des dortigen Kindergartengruppe. Diese verfügt dabei über einen gesicherten Weg Richtung neuem Kindergarten. Die Durchwegung von Südwesten nach Nordosten ist ebenso gesichert.

Jede Gebäudegruppe verfügt über eine Tiefgarage mit Erschließung von der Langbürgerseestraße. Gebäudevolumina und Tiefen lassen eine Mischung der unterschiedlichen angedachten Wohnformen zu. Es könnten hierbei bis zu 55 Wohneinheiten entstehen.

STECKBRIEF

- » Entwicklung bzw. Ermöglichung alternativer Wohnprojekte nach Standards des Altenwohnens (DIN18040 Teil 2)
- » Mögliche Formen:
 - Betreutes Wohnen
 - Seniorenhausgemeinschaften
 - Mehrgenerationenwohnen
 - etc.
- » Geschosswohnungsbau, drei Geschosse mit Dachgeschoss.
- » Variante: „Grüne Höfe“
- » Kennwerte:

Grundstücksfläche:	ca. 3.400 m ²
Bebaute Fläche:	ca. 940 m ²
Brutto-Geschossfl.:	ca. 3.290 m ²
GRZ: 0,3 // GFZ: 1,0	
- » Gesamt: **ca. 55 WE** (Ø45 m²/WE)

06_ALTENWOHNEN AM KATHARINENHEIM

Variante 2 | Wohnen im Park



Strukturkonzept - Variante 2: Wohnen im Park, o.M.

HANDLUNGSFELD NEUES WOHNEN | B

ALTENWOHNEN AM KATHARINENHEIM_06



3D Visualisierung, Variante 2, o.M.

VARIANTE 2 - WOHNEN IM PARK

Angedacht auf dieser Fläche ist die Entwicklung bzw. die Ermöglichung alternativer Wohnprojekte mit Standards des Altenwohnens nach DIN 18040 Teil 2. Mögliche Formen können dabei sein: Betreutes Wohnen, Seniorenhausgemeinschaften, Mehrgenerationenwohnen etc.

In Variante 2 sind sechs Einzelgebäude angedacht. In Geschossigkeit und Dachgestalt orientieren sie sich dabei an die Umgebung. Ihre Anordnung ist jedoch freier gewählt im Gegensatz zu Variante 1. Grundgedanke war, dass der umgebende Freiraum im Ganzen von allen Bewohnern genutzt werden kann und diese „Parklandschaft“ als

Treffpunkt und Kommunikationsort und somit als verbindendes Grün zwischen den Bewohnern fungiert. Auch hier wird durch das Grün zu der Freifläche des Katharinenheims bzw. der dortigen Kindergartengruppe ein Übergang geschaffen. Die Kindergartengruppe verfügt über einen gesicherten Weg Richtung neuem Kindergarten. Die Durchwegung von Südwesten nach Nordosten ist ebenso gesichert.

Je zwei Gebäude verfügen über eine Tiefgarage mit Erschließung von der Langbürgnerseestraße. Variante 2 stellt sich städtebaulich etwas lockerer dar, eine Mischung der Wohnformen ist möglich. Es könnten hierbei bis zu 50 Wohneinheiten entstehen.

STECKBRIEF

- » Entwicklung bzw. Ermöglichung alternativer Wohnungsprojekte nach Standards des Altenwohnens (DIN18040 Teil 2)
- » Mögliche Formen:
 - Betreutes Wohnen
 - Seniorenhausgemeinschaften
 - Mehrgenerationenwohnen
 - etc.
- » Geschosswohnungsbau, drei Geschosse mit Dachgeschoss.
- » Variante: „Wohnen im Park“
- » Kennwerte:
 - Grundstücksfläche: ca. 3.400 m²
 - Bebaute Fläche: ca. 860 m²
 - Brutto-Geschossfl.: ca. 3.010 m²
 - GRZ: 0,3 // GFZ: 0,9
- » Gesamt: **ca. 50 WE** (Ø45 m²/WE)



3D Visualisierung, Variante 1, o.M.

VARIANTE 1 - ZENTRALER QUARTIERSPLATZ

Angedacht auf dieser Fläche ist die Entwicklung eines zentralen Wohnungsangebotes zwischen Bahnhof- und Katharinenheimstraße. Im Fokus stehen dabei bezahlbare und verdichtete Wohnformen, die der hohen Nachfrage innerhalb der Gemeinde gerecht werden. Der Kernort als zentraler Wohnstandort hat im Gegensatz zu den Ortsteilen die grundlegende Aufgabe solche Wohnformen bereit zu stellen. Die Ortsmitte ist hierfür prädestiniert. Nicht zuletzt befindet sich die Fläche im Gemeindebesitz.

In Variante 1 sind zwei bebaute Teilbereiche mit jeweils einem Innenhof

ausgebildet. Als gestalteter Treffpunkt stellt der zentrale Quartiersplatz nicht nur Kommunikations- und Aufenthaltsort sondern auch das Wegekreuz und damit Bindeglied der Erschließungswege dar. Der gesamte Bereich ist verkehrsberuhigt und gestalterisch an die Bahnhofstraße andockt. Wichtige innerörtliche Fuß- und Radwegeverknüpfungen werden aufgewertet (Raiffeisenweg) sowie neu geschaffen. Das Kurkino wird durch Neuordnung und Gestaltung der Oberflächen mit integriert. Das Parken wird im Rahmen der Entwicklung einer großen Tiefgarage in das Untergeschoss verlagert. Es könnten zusammen in den zwei Quartieren bis zu 51 Wohneinheiten in diesem Bereich entwickelt werden.

STECKBRIEF

- » Entwicklung zentraler Wohnungsangebote zwischen Bahnhof- und Katharinenheimstraße.
- » Geschosswohnungsbau, drei Geschosse mit Dachgeschoss.
- » Variante: „Zentrale Quartiersplatz“
- » Ausbildung zweier Quartiere zwischen Bahnhof- und Katharinenheimstraße, Einbindung Kurkino.
- » Kennwerte:

Quartier „Mitte“:

Grundstücksfläche:	ca. 2.640 m ²
Bebaute Fläche:	ca. 1.050 m ²
Brutto-Geschossfl.:	ca. 3.150 m ²
GRZ: 0,4 // GFZ: 1,2	

Quartier „Nord“:

Grundstücksfläche:	ca. 1.500 m ²
Bebaute Fläche:	ca. 650 m ²
Brutto-Geschossfl.:	ca. 1.950 m ²
GRZ: 0,4 // GFZ: 1,3	

- » Gesamt: **ca. 51 WE** (Ø75 m²/WE)

07_ZENTRALES WOHNEN

Variante 2 | **Grüne Quartiersmitte**



Strukturkonzept - Variante 2: Grüne Quartiersmitte, o.M.



3D Visualisierung, Variante 2, o.M.

VARIANTE 2 - GRÜNE QUARTIERSMITTE

Wie bereits in Variante 1 beschrieben ist auf dieser Fläche die Entwicklung eines zentralen Wohnungsangebotes angedacht. In Geschossigkeit und Dachgestalt orientieren sie sich dabei an die Umgebung.

In Variante 2 „rückt“ das Quartier Mitte weiter nach Süden. Der Innenhof wird kleiner, dafür jedoch die Quartiersmitte deutlich größer. Auf der Fläche kann man nun mehr bzw. andere Nutzungsformen etablieren. Anzudenken wäre ein neuer zentraler Spielplatz als auch eine gestaltete Grünfläche. Auch hier ist das Kurkino durch Neuordnung und Gestaltung der Oberflächen mit inte-

griert in das Gefüge. Der gesamte Bereich ist verkehrsberuhigt.

Allgemein sollte sich gestalterisch der öffentliche Raum an die Neugestaltung der Bahnhofstraße orientieren. Sitz- und Aufenthaltsmöglichkeiten sollten auch hier am Spielplatz bzw. an der Grünfläche mit integriert werden. Ebenso wie in Variante 1 wurde auf die Bestandsbebauung der Umgebung eingegangen und diese mit eingebunden, bestehende Anbindungen gesichert. Das Parken wird im Rahmen der Entwicklung einer großen Tiefgarage in das Untergeschoss verlagert. Es könnten zusammen in den zwei Quartieren bis zu 45 Wohneinheiten in diesem Bereich entwickelt werden.

STECKBRIEF

- » Entwicklung zentraler Wohnungsangebote zwischen Bahnhof- und Katharinenheimstraße.
- » Geschosswohnungsbau, drei Geschosse mit Dachgeschoss.
- » Variante: „Zentrale Quartiersplatz“
- » Ausbildung zweier Quartiere mit grüner Mitte (Spielplatz / Park), Einbindung Kurkino
- » Kennwerte:

Quartier „Mitte“:

Grundstücksfläche:	ca. 2.640 m ²
Bebaute Fläche:	ca. 850 m ²
Brutto-Geschossfl.:	ca. 2.550 m ²
GRZ: 0,4 // GFZ: 1,3	

Quartier „Nord“:

Grundstücksfläche:	ca. 1.500 m ²
Bebaute Fläche:	ca. 650 m ²
Brutto-Geschossfl.:	ca. 1.950 m ²
GRZ: 0,4 // GFZ: 1,3	

- » Gesamt: **ca. 45 WE** (Ø75 m²/WE)

07_ZENTRALES WOHNEN

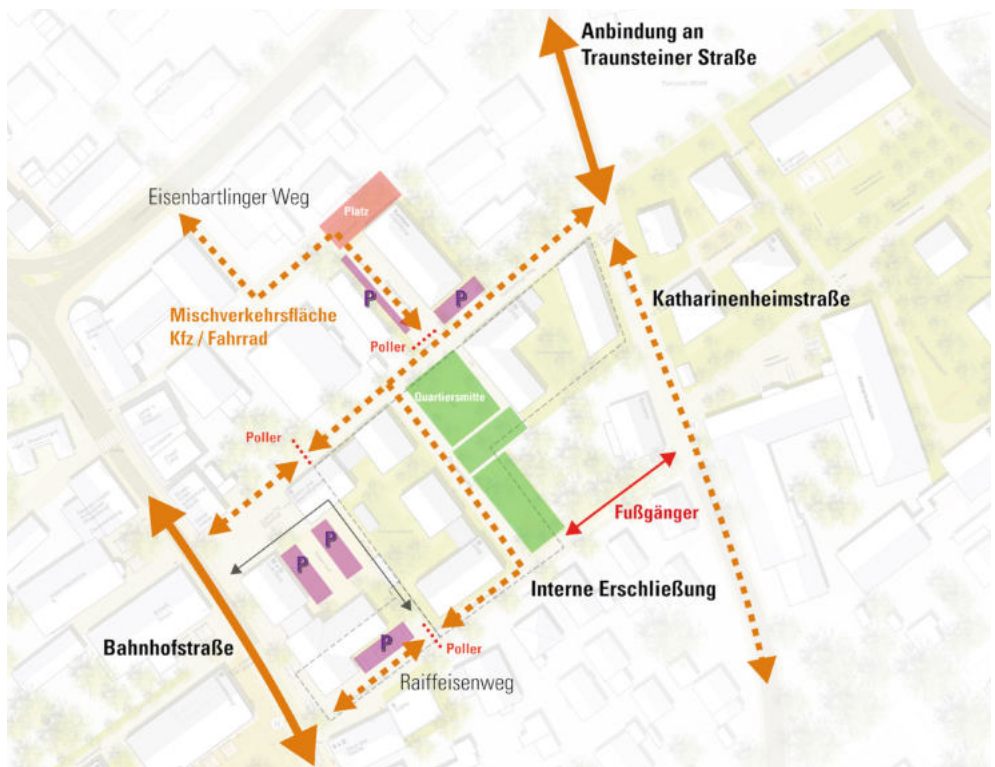
**GEMEINSAME ASPEKTE
DER ANBINDUNG UND
ERSCHLIESSUNG**

Angedacht ist eine autofreies Wohnquartier. Hierbei ist eine Verkehrsberuhigung in der Katharinenheimstraße ab der Zufahrt zur Tiefgarage weiter nach Süden Richtung Katharinenplatz mit vorgesehen. Der notwendige Erschließungsverkehr zur zentralen Tiefgarage wird damit möglichst frühzeitig abgefangen.

Der Bereich ab dem Rewe-Parkplatz Richtung Katharinenheim ist damit verkehrsberuhigt und sollte auch dementsprechend umgestaltet werden. Angedacht ist eine niveaugleiche Mischverkehrsfläche zwischen dem Zentralen Wohnen und dem neu angedachten Quartier am Kindergarten. Durch eine Einbahnstraßenregelung erfolgt die Erschließung des Gebietes, der beiden Quartiere Mitte und Nord, nur von der Traunsteiner Straße. Versenkbare Poller an den Randbereichen sollen innerhalb der neuen Wohnbebauung Durchgangsverkehre zwischen Bahnhof-, Katharinenheim- als auch Traunsteiner Straße verhindern. Angedacht sind hierbei reine Mischverkehrsflächen für Fußgänger und Radfahrer sowie für Anlieger. Dies meint eine einheitlich gestaltete homogene Fläche in der evtl. durch Pflasterstreifen eine Fahrspur für Autos markiert ist. Dabei mit integriert ist die Sicherstellung der Anfahrbarkeit der

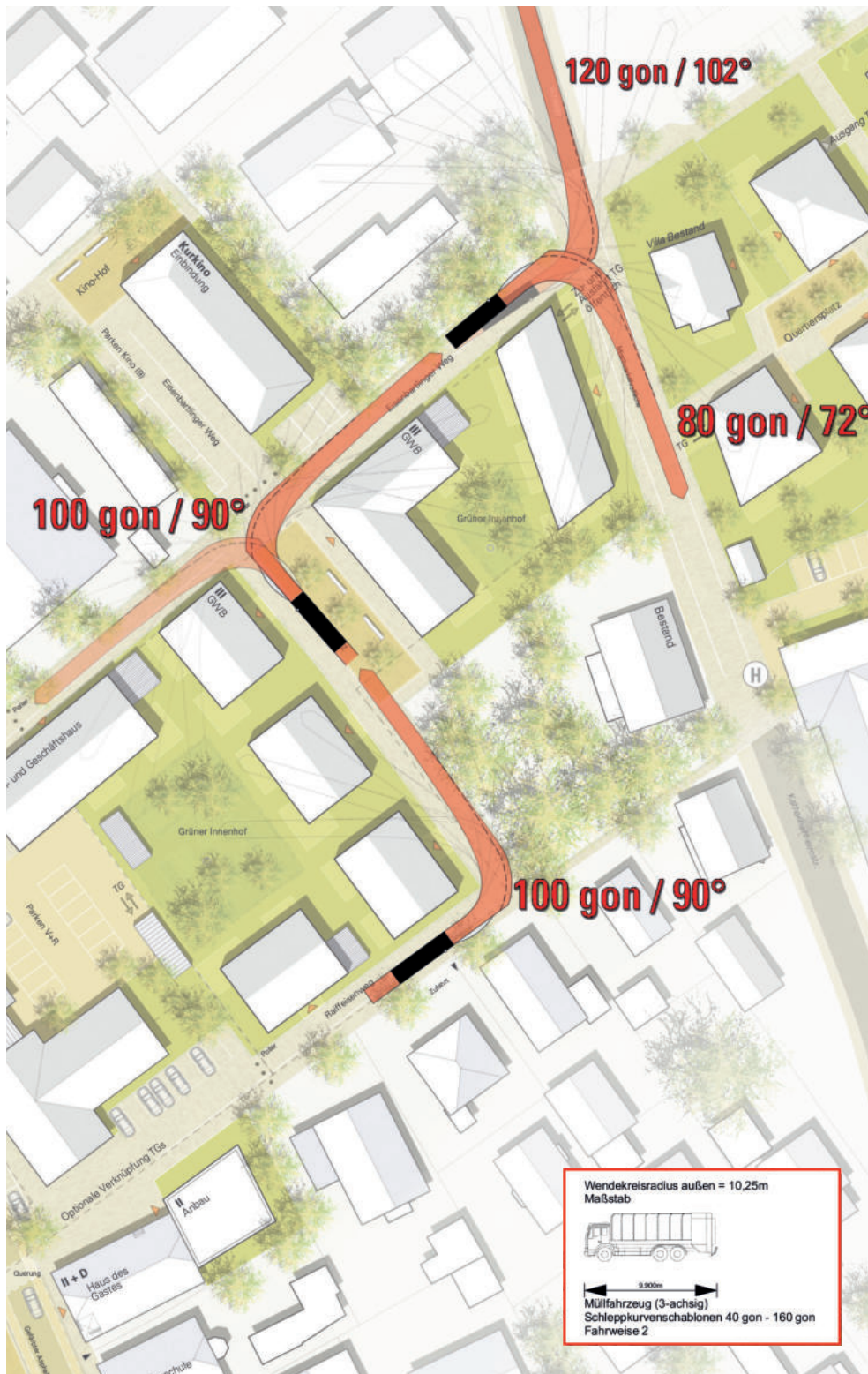


Strukturkonzept - Erschließung Quartiere, Grundlage Variante 1, o.M.



Strukturkonzept - Erschließung Quartiere, Grundlage Variante 2, o.M.

ZENTRALES WOHNEN_07



Strukturkonzept - Variante 1 mit Überlagerung Schleppkurven, o.M.

im Süden angrenzenden Grundstücke am Raiffeisenweg. Dieser wird in diesem Zuge verbreitert. Der Durchstich nach Norden Richtung Katharinenheim bleibt als reiner Fußgängerweg erhalten. Der Raiffeisenweg stellt die direkte zentrale Fußwegeverknüpfung zum Rathausplatz dar. Der Eisenbartlinger Weg wurde ab dem Kurkino umgeleitet Richtung Mitte des neuen Bereichs. Hier „knickt“ er nach Nordosten Richtung Rewe-Parkplatz ab und stellt die zentrale Erschließung von der Katharinenheistraße dar. In Verlängerung nach Südwesten erfolgt ein Stich Richtung Bahnhofstraße für Fußgänger und Radfahrer. Die Erschließung des Quartiers wurde auch im Bezug auf Abfallentsorgung geprüft. Die notwendigen Schleppkurven durch ein dreiachsiges Müllfahrzeug mit verminderter Geschwindigkeit konnten auf den Mischverkehrsflächen abgebildet und damit nachgewiesen werden. Das Kurkino ist gestalterisch mit eingebunden. Zusätzlich verfügt es über angegliederte Stellplätze für ältere Besucher, am Eisenbartlinger Weg im Süden als auch direkt am Kino, erschlossen von der Traunsteiner Straße.

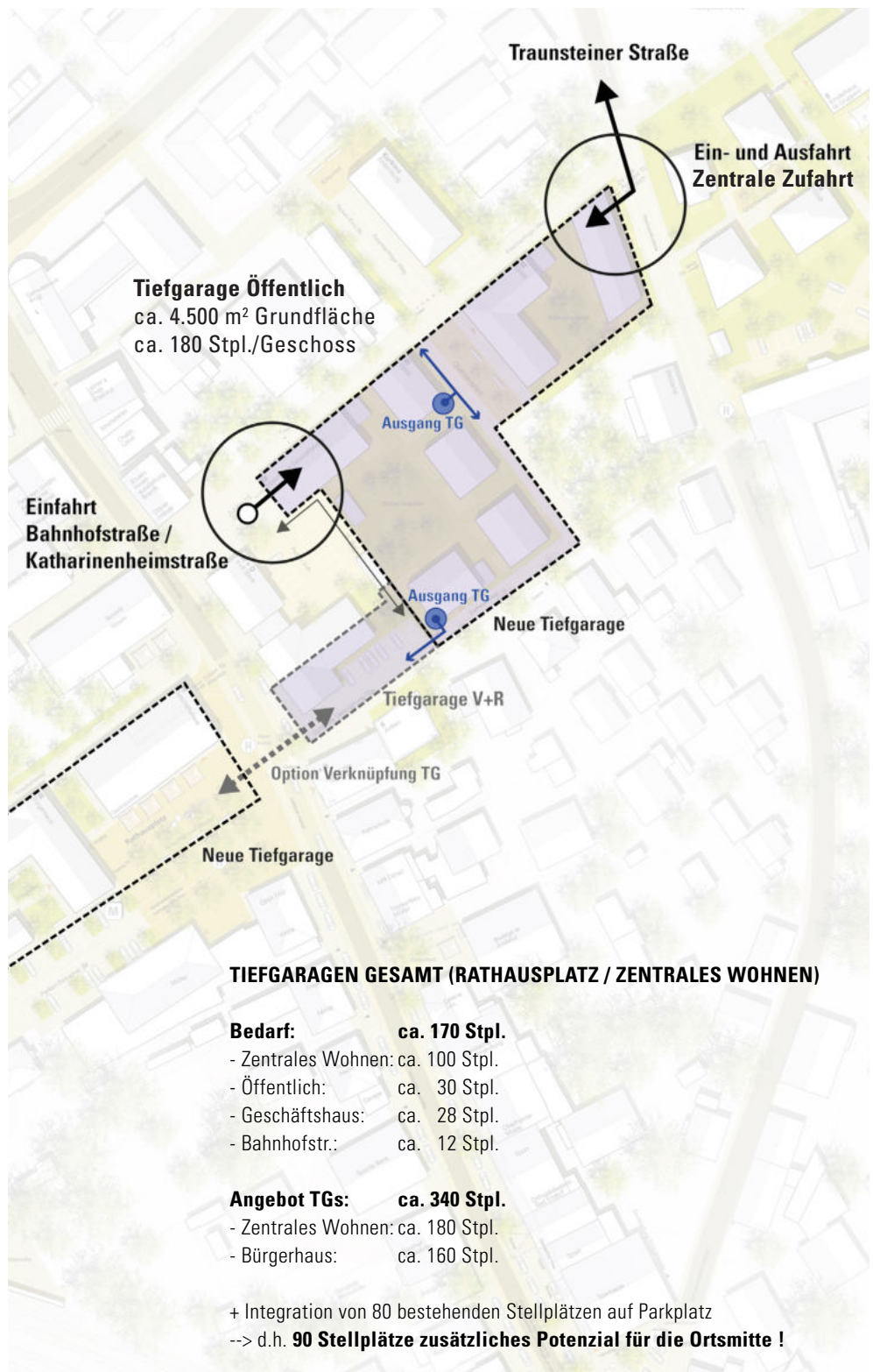
Beide „Mitten“ der zwei Varianten stellen trotz unterschiedlicher Dimensionierung und Nutzung ein Gelenk im System des öffentlichen Raums dar. Sie sind als zentrales Wegekreuz hochwertig zu gestalten.

08_ÖFFENTLICHE TIEFGARAGE

ÖFFENTLICHE TIEFGARAGE

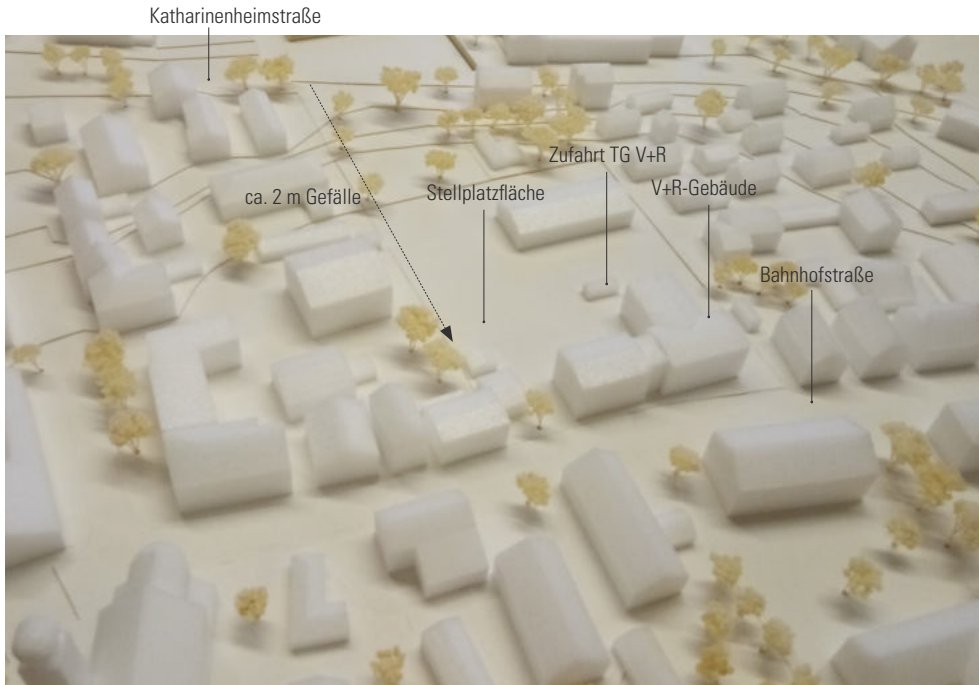
Ziel ist neben der Entwicklung von zentralem Wohnraum auch die Schaffung eines zentralen Stellplatzangebotes in Form einer Tiefgarage. Hierbei wurde eine großflächige eingeschossige Tiefgarage (TG) in die städtebauliche Struktur und der Topographie mit eingebunden. Die Zufahrten bestehen dabei sowohl von der Bahnhof- als auch an der Katharinenheimstraße (Zentrale Zufahrt). Nur eine zentrale Ausfahrtmöglichkeit an der Katharinenheimstraße ist angedacht. Diese verhindert eine zusätzliche Belastung für die Bahnhofstraße. Die Zufahrt von der Bahnhofstraße kann baulich integriert in einem mischgenutzten Neubau im hinteren Bereich des V+R Gebäudes entstehen.

Die Tiefgaragenzugänge sind baulich in den Neubauten integriert, möglichst nah zur Bahnhofstraße gelegen. Wichtig ist eine attraktive und offene Gestaltung des Tiefgaragengeschosses. Die Lage der Tiefgarage wurde so gewählt, dass langfristig die Möglichkeit der Verknüpfung der geplanten Tiefgaragen (Neues Wohnen und Neue Mitte) über die best. Tiefgarage der V+R Bank unterhalb der Straße möglich ist. In Kombination mit der neuen Rathaus-TG könnten nach Abzug des Neubedarfs sowie der bereits integrierten 80 Stellplätze auf vorhandener noch nicht entwickelter Fläche über 90 zusätzliche Stellplätze als Potenzial für die Ortsmitte geschaffen werden. Die hier

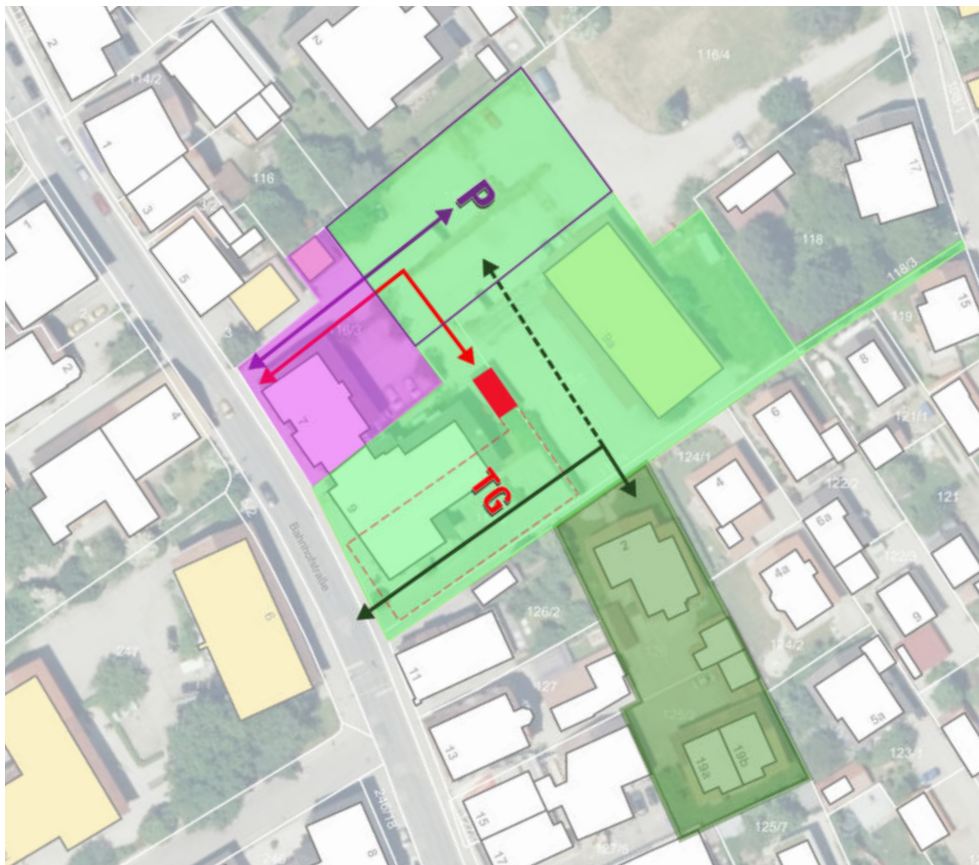


Strukturkonzept - Anbindung Tiefgarage, Favorit Erschließung, o.M.

ÖFFENTLICHE TIEFGARAGE_08



Bestandsmodell, Bereich zwischen Bahnhof- und Katharinenheimstr., o.M.



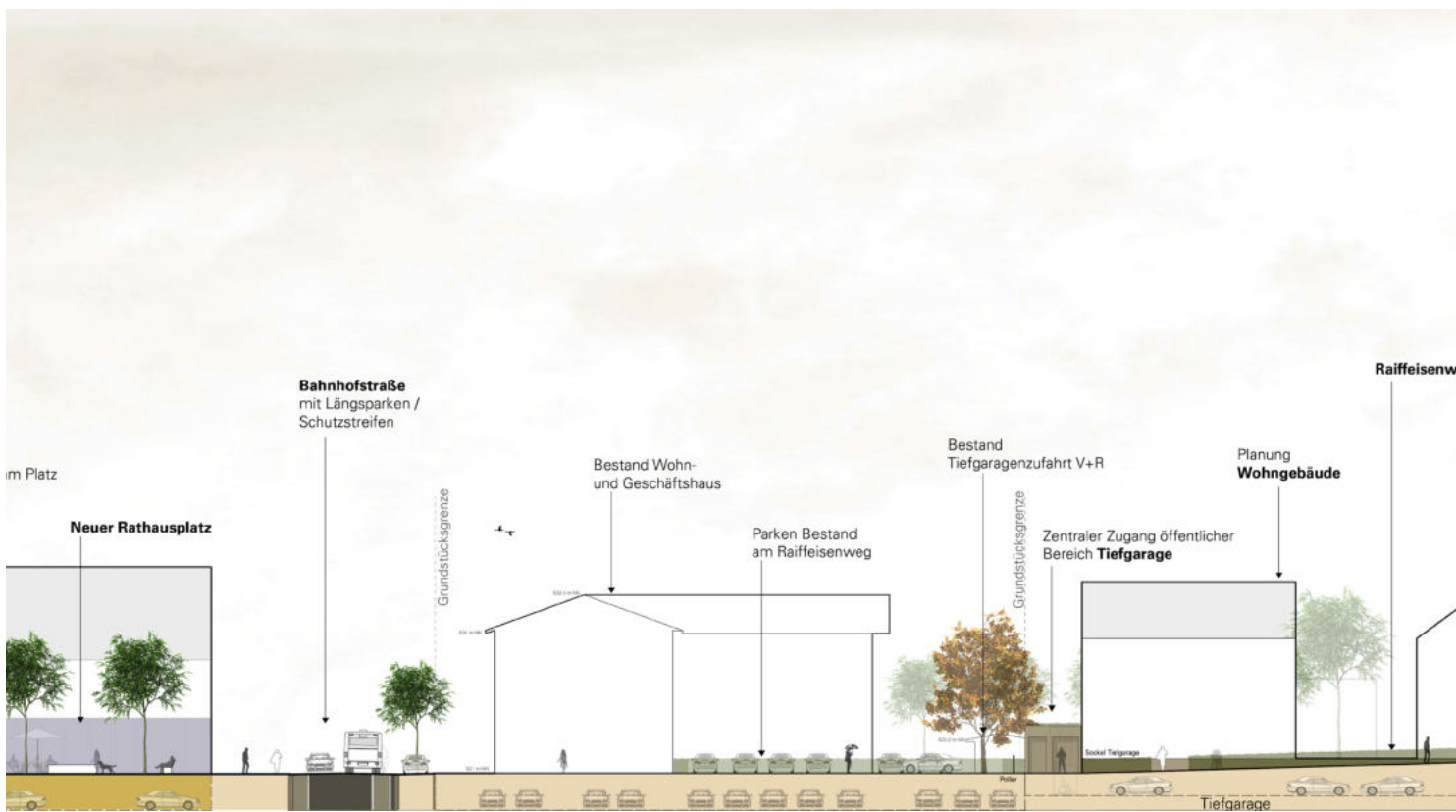
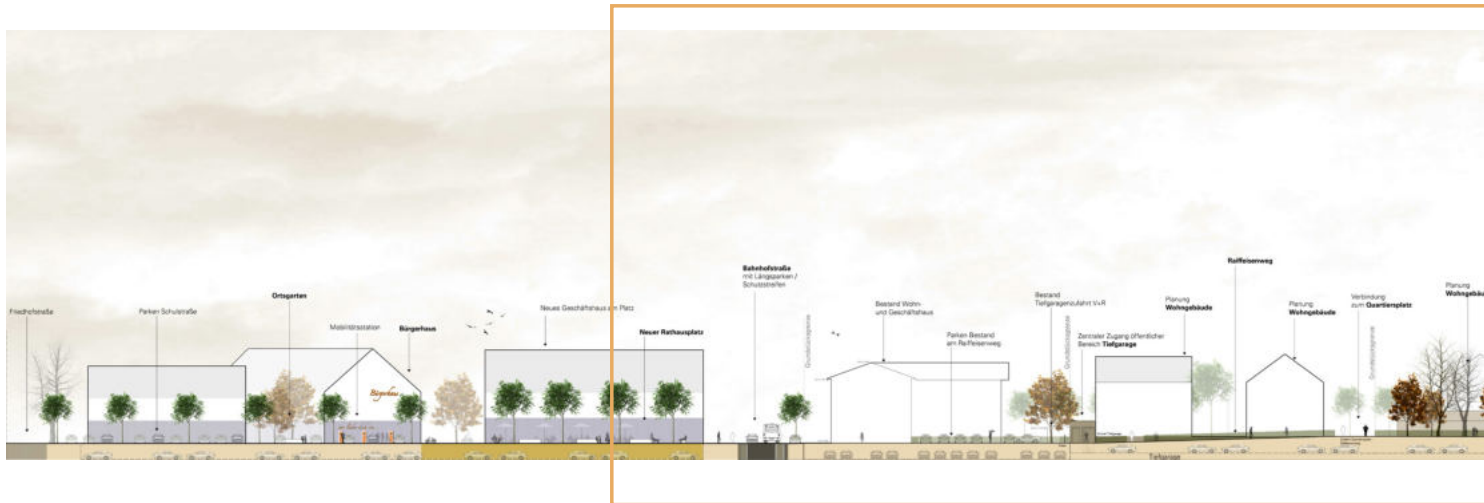
Luftbild mit Geh- und Fahrtrechten Bereich Zentrales Wohnen, o.M.

angedachte Tiefgarage verfügt bei einem Geschoss über ein Potenzial von insgesamt ca. 180 Stellplätzen. Nach Abzug des Bedarfs sind hier ca. 80 öffentliche Stpl. möglich. Evtl. ist eine Anpassung des Stellplatzschlüssels denkbar. Hierbei könnte durch eine begründete Senkung des Schlüssels von 2 Stpl. auf 1,5 Stpl./WE das Potenzial für öffentliche Stellplätze vergrößert werden. Im weiteren Verlauf sind weitere Aspekte im Bezug auf eine kombinierte Entwicklung einer Tiefgarage mit öffentlichen Stellplätzen und einer Wohnbebauung zu klären. U.a. wären dies ein mögliches Unterbaurecht des Quartiersplatzes für die Tiefgarage, als auch, statt einer Entschädigung an die Gemeinde für die Unterbauung, eine mögliche Verpflichtung zur Herstellung von öffentlichen Stellplätze durch den Investor.

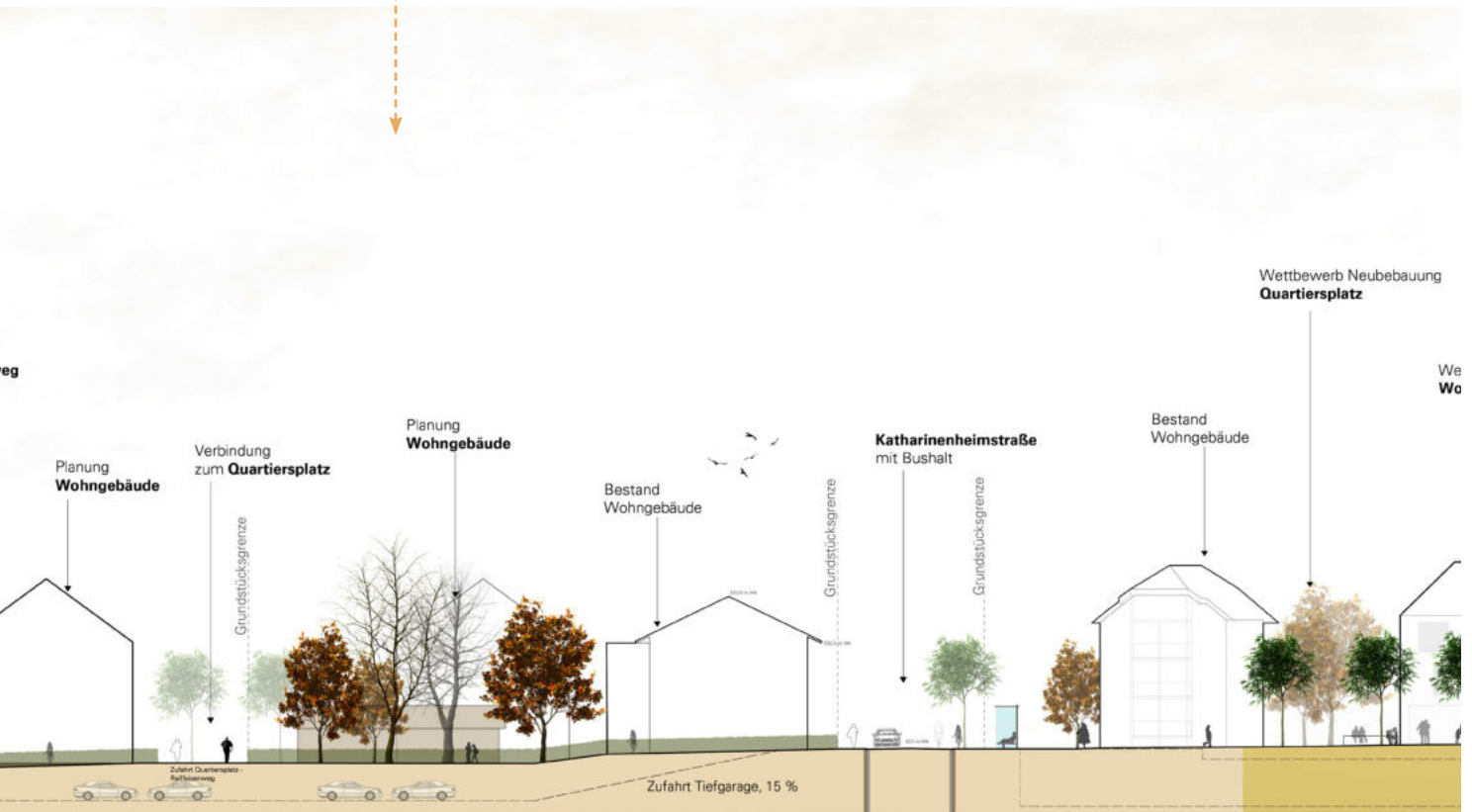
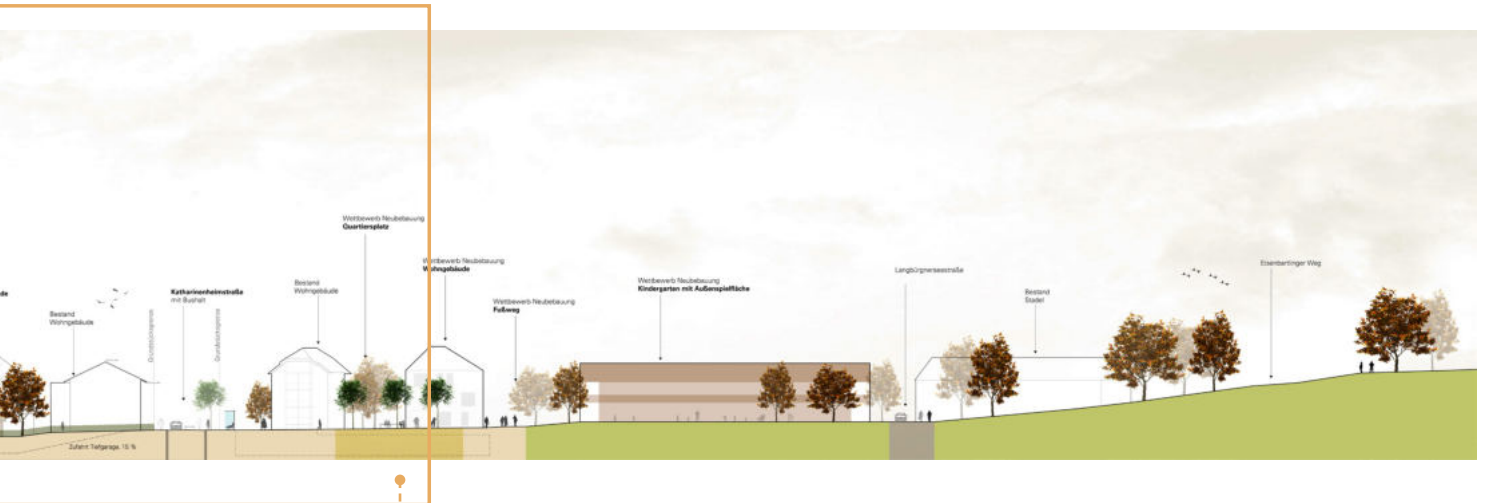
BEST. GEH- UND FAHRTRECHTE

Sind bei der Planung mit zu berücksichtigen und anzupassen. Flurstücke Nr. 126 und 125/2 (Dunkelgrün) besitzen momentan Geh- und Fahrtrechte auf den Flurstücken Nr. 118/2, 116,3, 118,4, 118/5, 116/6 (hellgrün). Die Fläche Bauernmarkt / Parkplatz und Raiffeisenweg. Flurstück Nr. 118/2 (V+R Bank, Hausnr. 9) besitzen Geh- und Fahrtrechte für Flurstück Nr. 116/3, Richtung Bahnhofstraße. Der Parkplatz der Gemeinde, Flurstück Nr. 116/6 besitzt ebenso ein Geh- und Fahrtrecht über Flurstück Nr. 116/3 zur Bahnhofstraße.

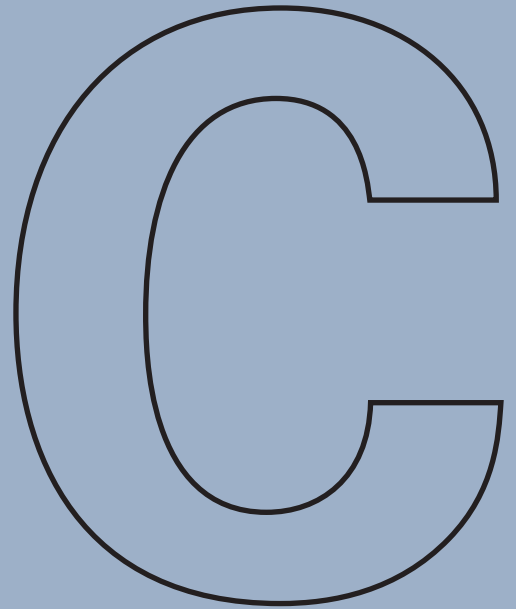
08_ÖFFENTLICHE TIEFGARAGE



Schemaschnitt Strukturkonzept - Zentraler Bereich mit Tiefgarage, o.M.



HANDLUNGSFELD
DIE NEUE MITTE



Projekte

Bürgerhaus_09

Geschäftshaus am Platz_10

Der Rathausplatz_11

Erschließung und Tiefgarage_12

Potenzialfläche Haus d. Gastes_13

Mögliche Angebot und Nutzung im Bürgerhaus:**Hauptnutzungen**

- » Gemeindeverwaltung
- » Kurverwaltung mit Tourist-Infopoint und Dauerausstellung „Die Kraft des Wassers“.
- » „Bürgersaal“ (Multifunktionaler Sitzungs- u. Veranstaltungssaal)
- » Öffentliches WC.
- » Anmietbare Gemeindehausküche (u.a. für Betreiber des Bauernmarktes in Kombination mit Platznutzung, als auch Catering für Veranstaltungen im Bürgerhaus).
- » Vereins- und Gruppenräume, Jugendtreff.
- » Anmietbare Räume für Beratungsstellen und Fortbildungsangebote.
- » Ateliers für lokale Künstler sowie Künstlergruppen.

Weiterbildung und Unterstützung

- » Offene Vortragsreihen, Erwachsenenbildung (VHS)
- » Weiterbildungskurse durch Private
- » Integrationskurse, Begegnungsaktionen und -kurse

Beratung / Soziales

- » Seniorenbüro, Familienberatung
- » Mediation, Kommunikationsangebote
- » Computerraum mit Internet - Beratung und Hilfe für Senioren
- » Jugendtreff

Angebote für Eltern und Kind

- » Eltern-Kind-Spielgruppen mit/ohne Anleitung
- » Kinderförderung (Fachveranstaltungen, Beratung, Förderung etc.)
- » Kurse für Kinder (u.a. Malkurse, Musikkurse, etc.)
- » Familientreff: Mütter und Kinder

Gesundheit und Fitness

- » Meditationskreise und -kurse
- » Entspannungskurse
- » Fitness (Bspw. Fit und Aktiv, Yoga, Yoga+, etc.)

Brauchtum, Kultur

- » Geschichtsverein, Ortsbildverschönerungsverein
- » Kneipp- und Kurverein
- » Volkstanzgruppe
- » Atelierräume für örtliche Künstler, Räume für örtliche Kunst- / Kulturgruppen (Seniorentheater, Treffpunkt Literatur, etc.)

Interesse und Hobby

- » Bastelgruppe, Fotofreunde, Schachclub
- » Kreatives Schreiben, Rollenspiele, Schafkopf
- » Kräuterkunde / Freunde des Ortsgarten

AUSGANGSLAGE

Sowohl das Rathaus als auch der bestehende Bau der Grundschule auf der Fläche der Marktgemeinde in zentraler Lage sind in einem schlechten baulichen Zustand. Ebenso benötigen beide Nutzungen langfristig mehr Fläche. Geplant ist von Seiten der Gemeinde, die Grundschule nach Norden zur Mittelschule zu verlagern, und diesen Bereich als zentralen Schulstandort der Gemeinde auszubauen. Dies wurde im Rahmen einer Machbarkeitsstudie der Planungsgruppe Strasser GmbH favorisiert. Aus der Verlagerung der Grundschule ergibt sich ein großes Entwicklungspotenzial an dieser Stelle. Das Rathaus kann in ein neues Bürgerhaus verlagert werden. Im Rahmen dieser Neubauplanung kann der Rathausnutzung mehr Fläche als bisher zugesprochen werden. Synergieeffekte durch die Ansiedlung weiterer gemeindlicher bzw. gemeinschaftlicher Nutzungen unter einem Dach können entstehen (Beispiel Nutzungen links). Zusammen mit einem neuen Rathausplatz kann eine tatsächliche funktionale als auch eine räumliche Mitte für den Ort geschaffen werden. Das Bürgerhaus soll dabei auf der Fläche der alten Grundschule realisiert werden. Durch die Verlagerung des Rathausbaus wird sowohl Fläche für einen Platz als auch für ein neues Geschäftshaus ermöglicht. Ein Umziehen des Rathauses wird zudem erleichtert.



3D Visualisierung, Variante 1a, o.M.

VARIANTE 1 - BÜRGERHAUS MIT ORTSGARTEN

Ziel ist die Entwicklung eines kulturellen und gesellschaftlichen Mittelpunktes in Form eines Bürgerhauses. Neben der Verlagerung des Rathauses können neue Räumlichkeiten für vielfältige Nutzungen und Angebote für die Bürgerschaft geschaffen werden. In Variante 1 sind zwei miteinander verbundene L-Baukörper angedacht, die dazwischen einen grünen intimen Innenhof ausbilden. Im vorderen Gebäudeteil kann die Markt- als auch Kurverwaltung angesiedelt werden. Hier wäre auch der richtige Standort eines multifunktionalen Bürgersaals der sowohl für örtliche Veranstaltungen gemietet als auch für Gemeinderatssitzungen

genutzt werden kann. Eine Gemeindefestküche könnte hier ebenfalls angesiedelt werden. Diese kann dabei für Veranstaltungen im Saal als auch für Feste bzw. Märkte auf dem Platz (Bspw. Bauernmarkt) genutzt werden. Im anderen Gebäudeteil besteht zusätzlich Platz für anmietbare Vereinsräume, Beratungszimmer oder auch Künstlerteliers. Der grüne Innenhof sollte auch einer gemeinschaftlichen Nutzung zugeführt werden. Hierbei könnte durch die Belegung als Apothekergarten mit möglichen Pflanzen-Patenschaften die Verknüpfung zum Thema Gesundheit, zum „Bad“ im Namen Bad Endorfs erreicht werden. Variante 1b zeigt eine Verlängerung des vorderen L-Baukörpers für eine bessere Rahmung des Platzes.

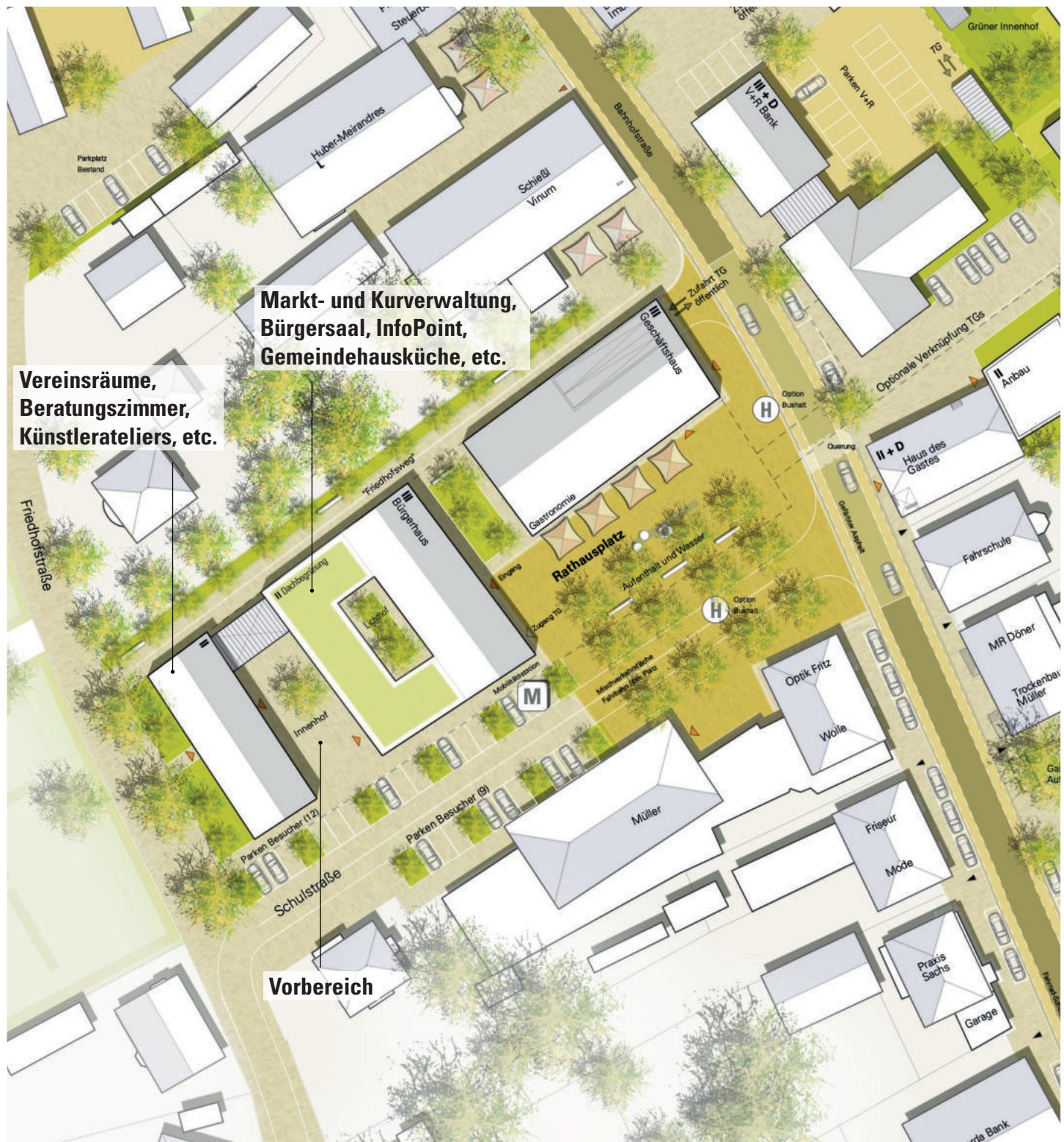
STECKBRIEF

- » Entwicklung eines kulturellen und gesellschaftlichen Mittelpunktes, zusammen mit repräsentativen Rathausplatz.
- » Integration und Kombination vieler gemeinschaftlicher Nutzungen unter einem Dach
- » Variante 1a: Gliederung in zwei L-Baukörper die einen steinernen als auch grünen Innenhof ausbilden. Der Innenhof kann Raum für einen Ortsgarten bieten (Vorschlag: Apothekergarten).
- » Kennwerte:

Grundstücksfläche:	ca. 1.600 m ²
Bebaute Fläche:	ca. 1.000 m ²
Brutto-Geschossfl.:	ca. 2.500 m ²
GRZ: 0,6 // GFZ: 1,5	

09_BÜRGERHAUS

Variante 2 | Kompaktes Bürgerhaus



Strukturkonzept - Bürgerhaus, Variante 2, o.M.



3D Visualisierung, Variante 2, o.M.

VARIANTE 2 - KOMPAKTES BÜRGERHAUS

Wie bereits beschrieben, ist die Entwicklung eines tatsächlichen kulturellen und gesellschaftlichen Mittelpunktes in Form eines Bürgerhauses das Ziel.

In Variante 2 sind zwei klar gegliederte Baukörper miteinander verbunden. Der große kompakte Baukörper mit Lichthof ist der Hauptbaukörper des Bürgerhauses. Die Nutzungsverteilung ist ähnlich wie in Variante 1. Vorne zum Platz sind die öffentlichen und repräsentativen Nutzungen vorgesehen. Hier bündeln sich auf größerer Fläche u.a. die Verwaltung der Marktgemeinde als auch des Kurbetriebes.

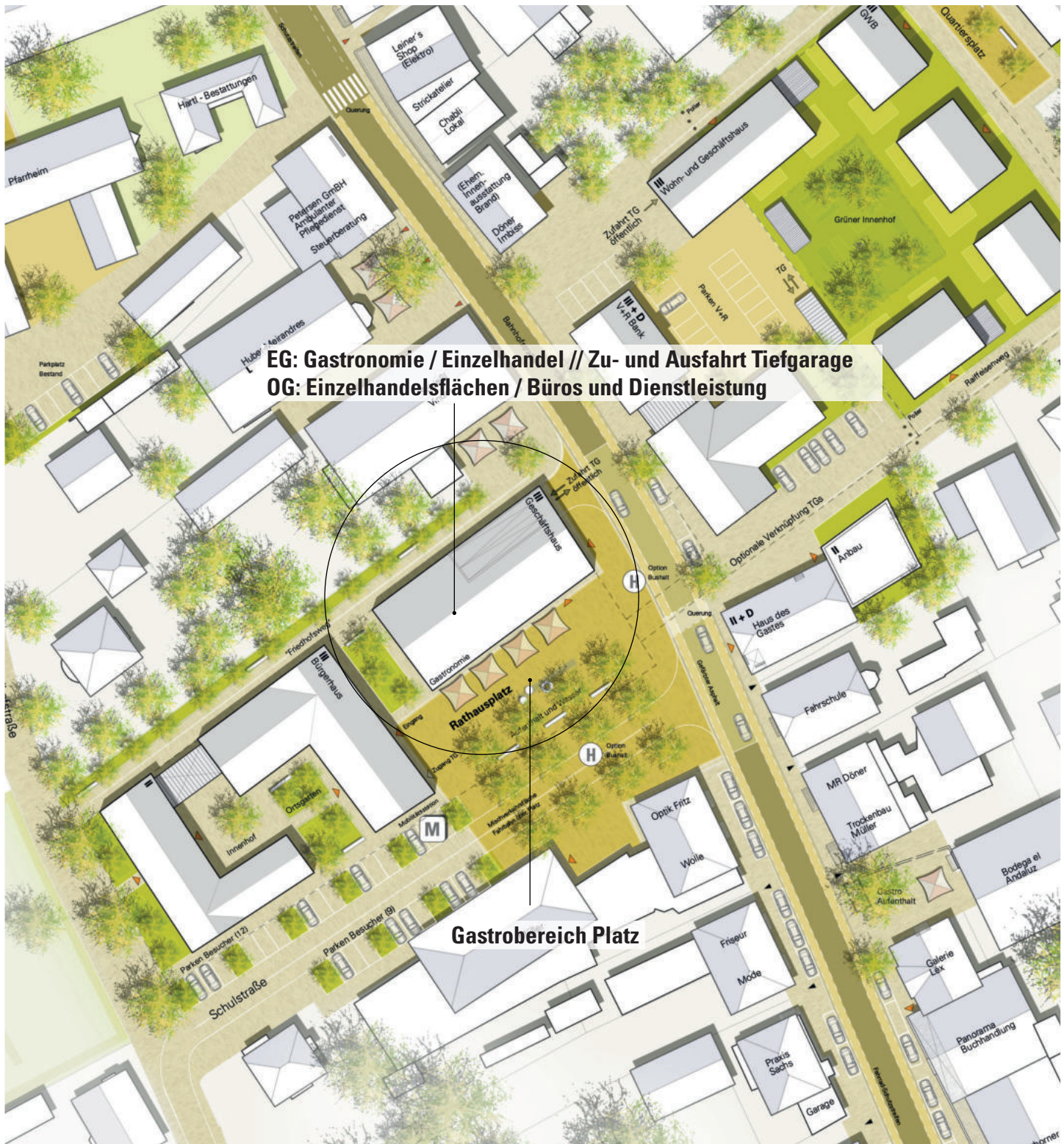
Im Nebengebäude an der Friedhofstraße sind die offenere Nutzungsangebote untergebracht. Der Hof, der sich zur Schulstraße öffnet, kann als kleine intime Veranstaltungsfläche, eine kleinere Option zum großen Platz, genutzt werden. Bei beiden Varianten ist der zentrale Zugang zum Bürgerhaus in einem traufständigen Gebäuderiegel zum Platz verortet, der eine attraktive westliche Rahmung der Platzfläche darstellt. Die ortsübliche Bebauung wird dabei aufgegriffen. Es wird sich in Dachgestalt, Gebäudekornung und -stellung an der Umgebung orientiert. Ein „neuer“ Friedhofsweg entlang der nördlichen Fassade schafft eine direkte Fußwegeverknüpfung zwischen Bahnhofstraße und Friedhof.

STECKBRIEF

- » Entwicklung eines kulturellen und gesellschaftlichen Mittelpunktes, zusammen mit repräsentativen Rathausplatz.
- » Integration und Kombination vieler gemeinschaftlicher Nutzungen unter einem Dach
- » Variante 2: Gliederung in zwei klare eigenständige aber miteinander verbundene Baukörper. Der Hof kann als intime Veranstaltungsfläche, eine kleinere Option zum großen Platz, genutzt werden.
- » Kennwerte:

Grundstücksfläche:	ca. 1.600 m ²
Bebaute Fläche:	ca. 960 m ²
Brutto-Geschossfl.:	ca. 2.500 m ²
GRZ: 0,6 // GFZ: 1,5	

10_GESCHÄFTSHAUS AM PLATZ



Strukturkonzept - Geschäftshaus am Platz, o.M.

GESCHÄFTSHAUS AM PLATZ_10

3D Visualisierung, Platzbereich mit Geschäftshaus - Blick Richtung Raiffeisenweg nach Osten o.M.

GESCHÄFTSHAUS AM PLATZ

Im Zuge des Neubaus eines Bürgerhauses und das Anlegen einer Platzfläche kann die nördliche Teilfläche des alten Rathauses bzw. der alten Grundschule neu entwickelt werden. Hierbei ergibt sich die Möglichkeit, zusätzliche Handelsflächen mit angepasster Größe für die Ortsmitte in Kombination mit einer adäquaten Fassung und Belegung des Platzes zu kombinieren.

Angedacht für eine Neubebauung an dieser Stelle ist ein zur Bahnhofstraße zweigeschossiges giebelständiges Gebäude mit ausgebautem Dachgeschoss. Das Dach ist hierbei als Satteldach ausgebildet. Zum Rathausplatz stellt es sich traufständig dar. Damit fügt es sich

in Gestaltung, Stellung als auch in Körnung in die bestehende Umgebung ein.

Im Erdgeschoss können Gastronomie als auch Einzelhandelsflächen lokalisiert sein, in den Obergeschossen zusätzliche Handelsflächen bzw. Flächen für Büros und Dienstleistung. Ebenso im Erdgeschoss in der nördliche Ecke zur Bahnhofstraße zum neuen Friedhofsweg integriert liegt dabei die zentrale Zu- und Ausfahrt der angedachten Rathaus-TG. Diese liegt dabei unter dem Bürgerhaus bzw. dem Rathausplatz.

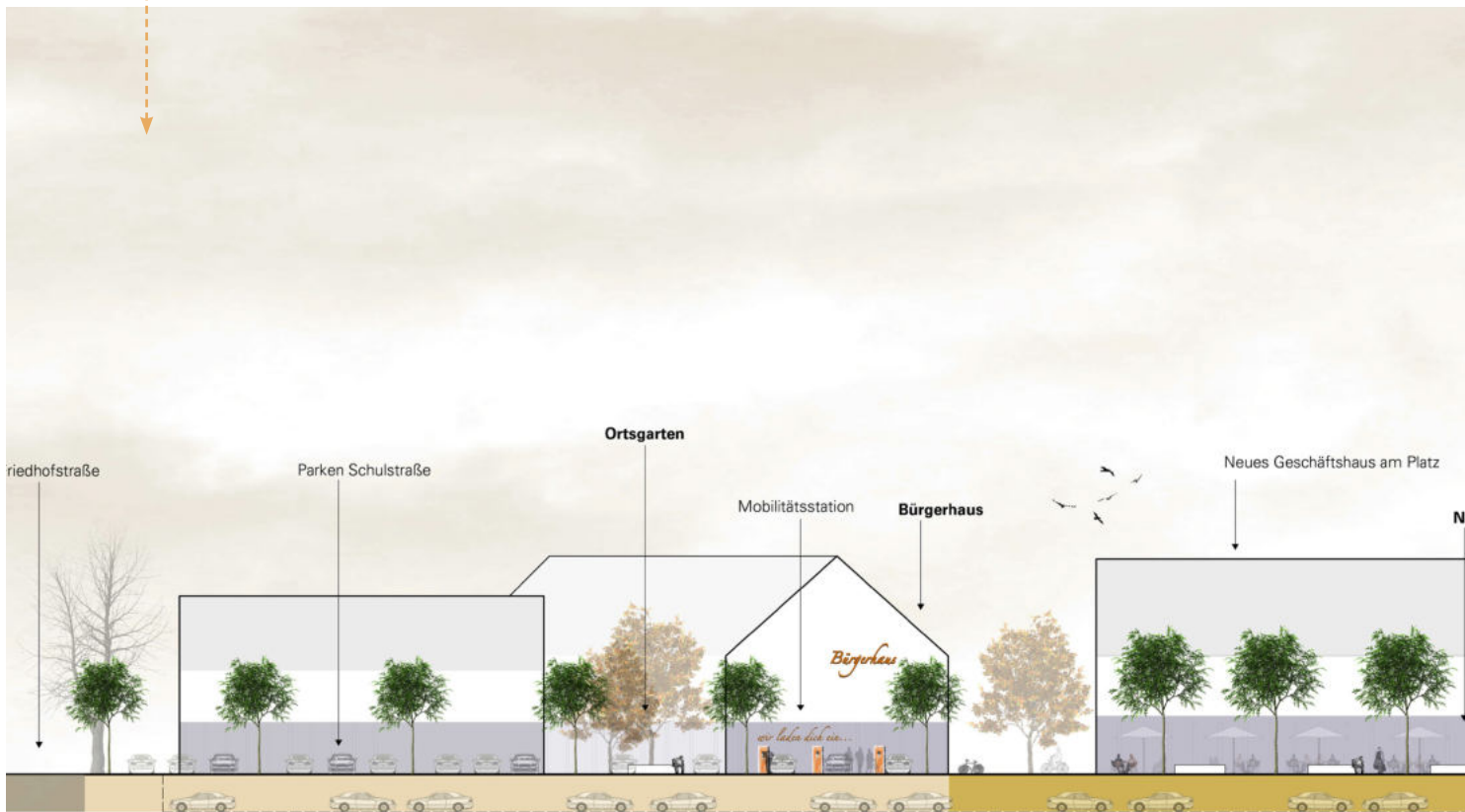
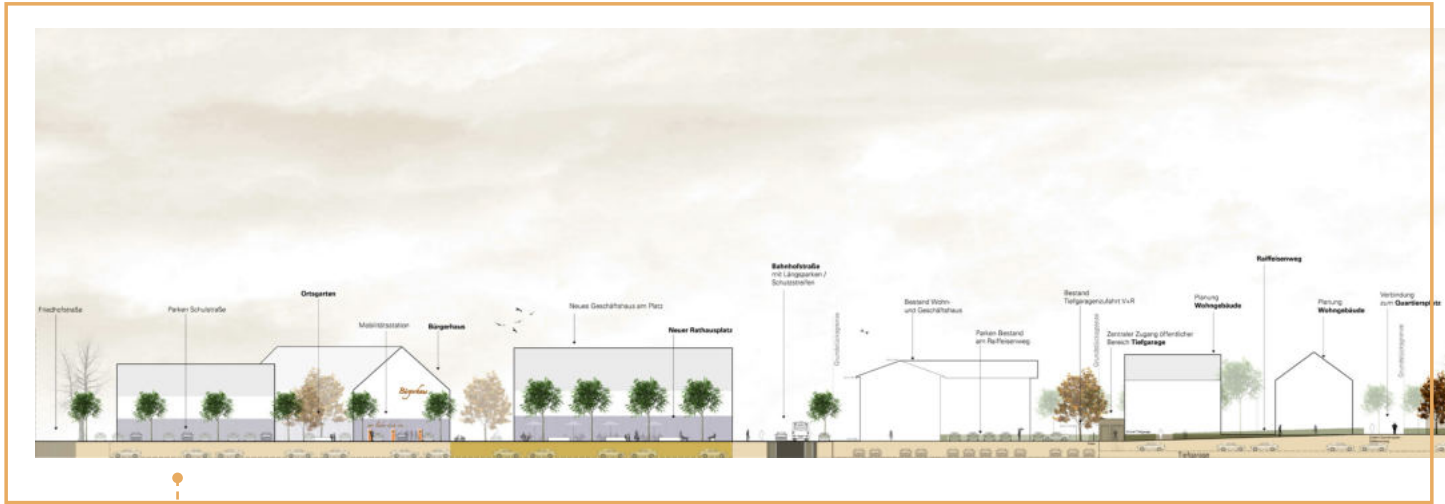
Das Geschäftshaus kann im Zuge der Verlagerung des Rathauses in ein neues Bürgerhaus als nachfolgender Schritt realisiert werden.

STECKBRIEF -

- » Neuen Geschäftshaus an der nördlichen Platzkante auf Teilbereich der Fläche d. alten Rathauses.
- » Erdgeschoss: Gastronomie und Einzelhandel mit integrierter Zu- und Ausfahrt der Tiefgarage.
- » Obergeschosse: Zusätzliche Einzelhandelsflächen bzw. Flächen für Büros und Dienstleistung.
- » Giebelständiges zweigeschossiges Gebäude mit ausgebautem Dachgeschoss (Satteldach). Traufständig zum Rathausplatz.
- » Kennwerte:

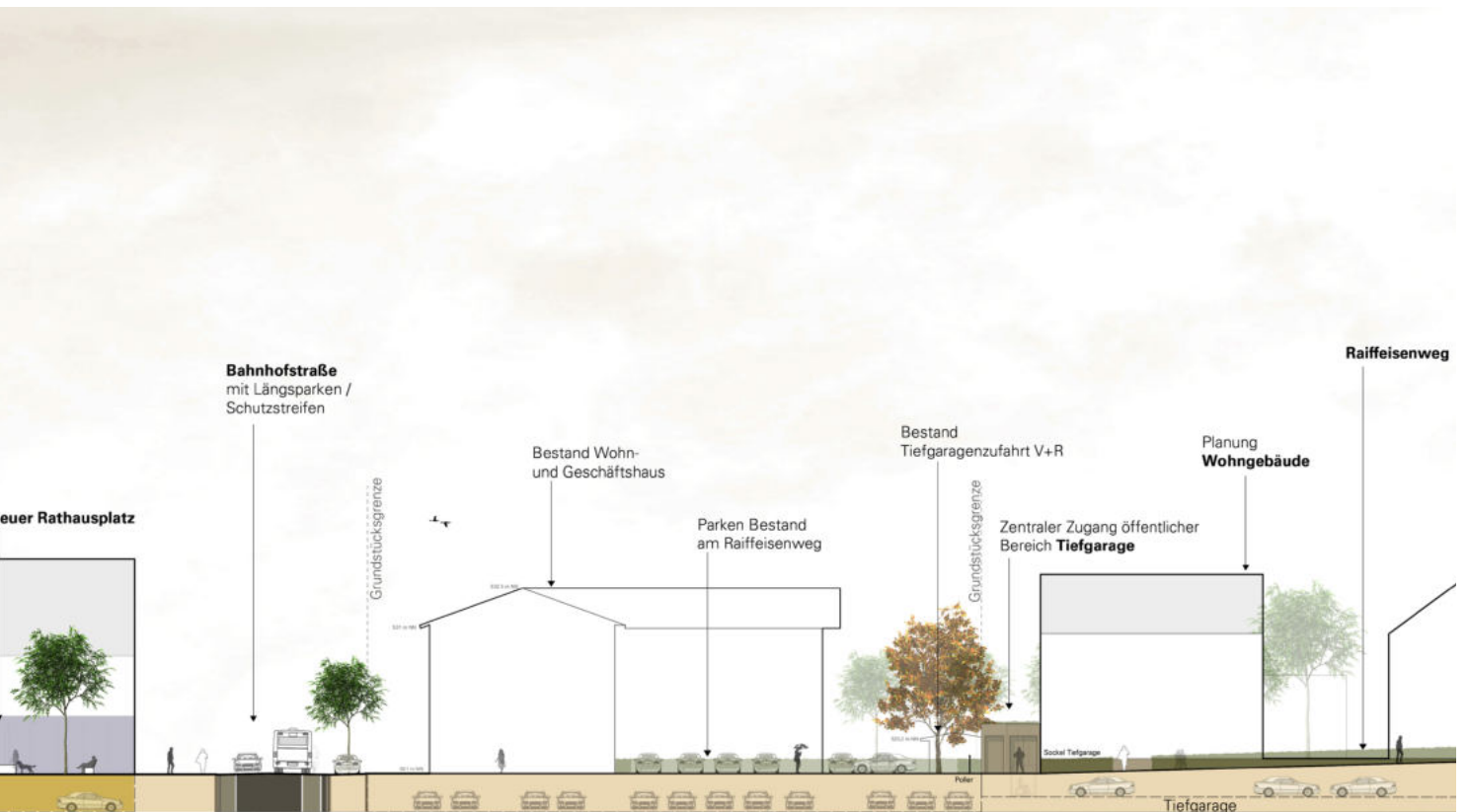
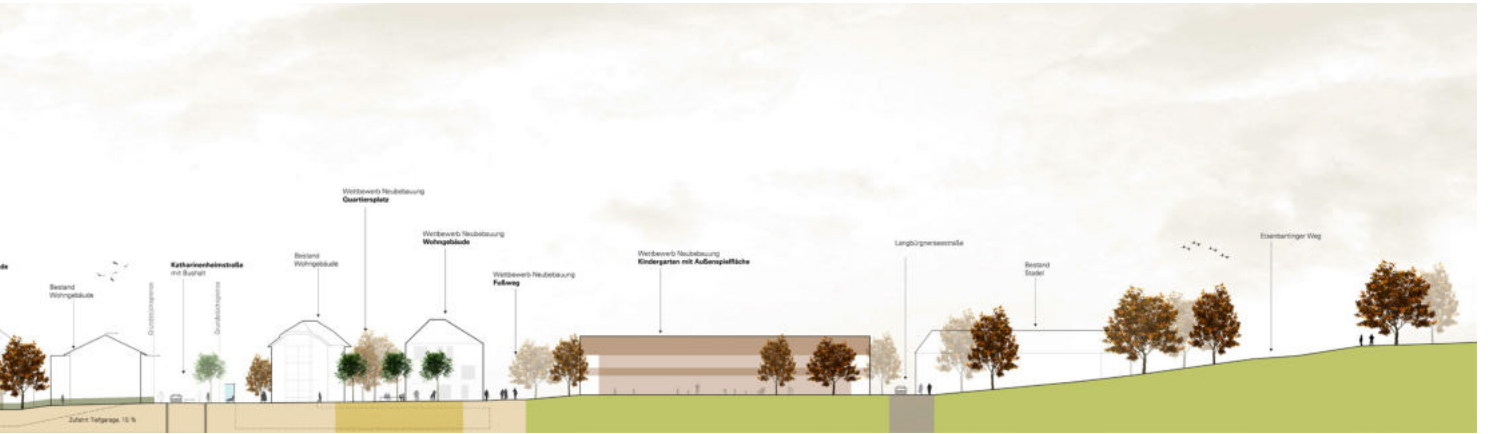
Grundstücksfläche:	ca. 800 m ²
Bebaute Fläche:	ca. 590 m ²
Brutto-Geschossfl.:	ca. 1.500 m ²
GRZ: 0,7 // GFZ: 1,9	

10_GESCHÄFTSHAUS AM PLATZ



Schemaschnitt Strukturkonzept - Bereich Rathausplatz, o.M.

GESCHÄFTSHAUS AM PLATZ_10



DER RATHAUSPLATZ_11

3D Visualisierung, Platzbereich mit E-Parkstandorte am Bürgerhaus - Blick Schulstraße Richtung Osten, o.M.

DIE RÄUMLICHE MITTE

Wenn das Bürgerhaus realisiert wurde, das Rathaus umgezogen ist, kann schließlich das Geschäftshaus sowie der Platz entwickelt werden. Der Rathausplatz soll dabei die neue räumliche Mitte des Ortes darstellen. Hierbei gilt es, einen hochwertig gestalteten Platz mit hoher Aufenthaltsqualität an der Bahnhofstraße herzustellen. Es ist hierbei neben ausreichend Grün in Form von Pflanzbeeten oder Bäumen auch das Thema Wasser einzubringen. Das Wasser spielt in Bad Endorf eine wichtige Rolle und sollte als tatsächliches Gestaltungselement integriert werden. Ausreichend Sitz- und Verweilmöglichkeiten mit einer abgestimmten Gestaltung sind zu installieren. Die Schulstra-

ße sollte durch Umgestaltung mit in die neue Platzfläche integriert werden als überfahrbare Mischverkehrsfläche. Im weiteren Verlauf der Schulstraße bis zur Friedhofstraße können beidseitig Senkrechtparker, gegliedert durch Baumstandorte, angeordnet werden. Am Rande des Platzes ist ein zentraler Mobilitätsstandort angedacht. Der Platz soll darüber hinaus multifunktional nutzbar sein. Es ist neben ausreichend Fläche auch der Ausbau der Infrastruktur von Bedeutung. Neben der Möglichkeit einer flexiblen Flächeneinteilung sollten, Sanitäreinrichtungen im Bürgerhaus in Kombination mit Versorgungspoller (bspw. Elektrizität) differenzierte Platznutzungen (bspw. Bauernmarkt) erleichtern.

STECKBRIEF -

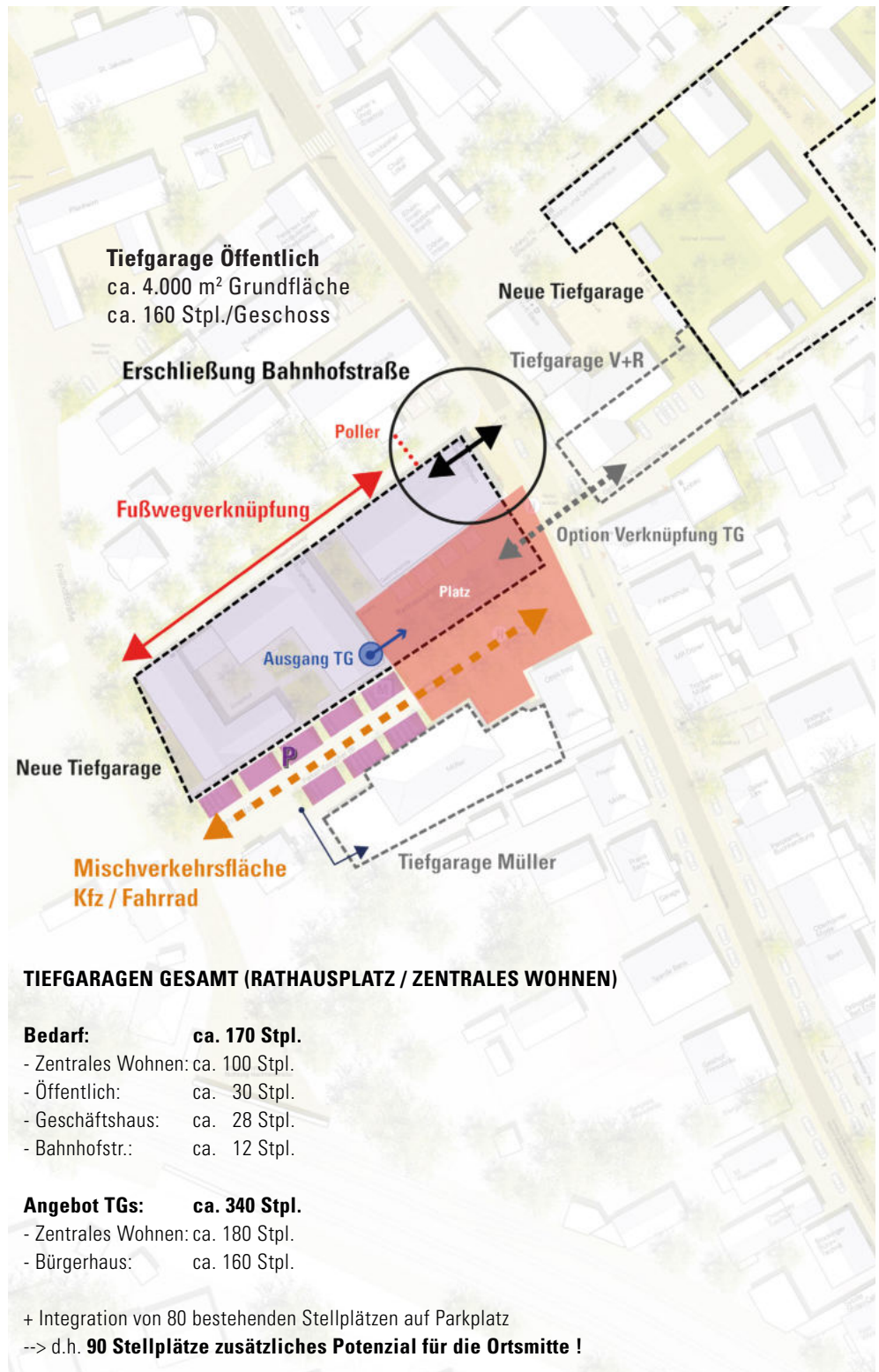
- » Entwicklung einer zentralen Platzfläche zwischen neuen Bürgerhaus und Bahnhofstraße.
- » Multifunktional nutzbar in Kombination mit den Sanitäreinrichtungen des Bürgerhauses (u.a. Versorgungs-Poller).
- » Schulstraße als überfahrbare Mischverkehrsfläche im Bereich des Platzes.
- » Ausbau des Platzes als Mobilitätsstandort in der Ortsmitte.
- » Zusätzliche Stellplätze für Car-sharing / E-Mobilität und Fahrradabstellmöglichkeiten.
- » Gliederung der Stellplätze und Abstellanlagen durch Baumstandorte. Integration des Thema Wassers als zusätzliches Gestaltungselement.
- » Installation von Sitzmöglichkeiten, Schaffung von Aufenthaltsqualität.

12_ERSCHLISSUNG UND TIEFGARAGE

ÖFFENTLICHE TIEFGARAGE, PARKEN IN DER NEUEN MITTE

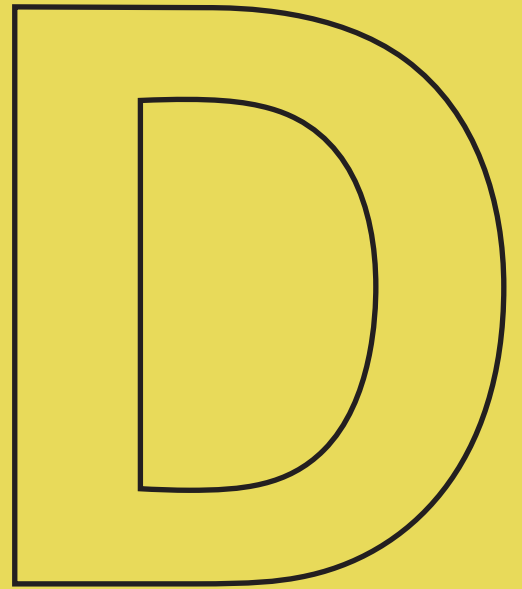
Ziel ist neben der Entwicklung einer Neuen Mitte auf der Fläche der alten Grundschule bzw. des alten Rathauses in Form eines Bürgerhauses und eines Platzes auch die Schaffung eines zentralen Stellplatzangebotes in Form einer Tiefgarage. Hierbei wurde eine großflächige eingeschossige Tiefgarage (TG) in die städtebauliche Struktur mit eingebunden. Die zentrale Zufahrt der eingeschossigen Tiefgarage ist dabei an der Bahnhofstraße angedacht, im Gebäude des Geschäftshauses. Der zentrale Tiefgarazugang für die Fußgänger soll baulich integriert im Bürgerhaus direkt am Platz sein. Auch hier wurde die Lage der TG so gewählt, dass langfristig die Möglichkeit der Verknüpfung der geplanten Tiefgaragen (Neues Wohnen und Neue Mitte / Rathausplatz) über die bestehende Tiefgarage der V+R Bank unterhalb der Straße möglich ist. In Kombination mit der TG im Bereich zentrales Wohnen könnten nach Abzug des Neubedarfs sowie der bereits integrierten 80 Stellplätze auf vorhandener noch nicht entwickelter Fläche über 90 zusätzliche Stellplätze als Potenzial für die Ortsmitte geschaffen werden.

Daneben entsteht eine neue Fußgänger-Querverknüpfung im Norden zwischen Bahnhofstraße und Friedhof. Die Schulstraße soll als verkehrsberuhigter Bereich neu gestaltet werden.



Strukturkonzept - Erschließung und Tiefgarage, Neue Mitte, o.M.

HANDLUNGSFELD
BAHNHOFSTRASSE



Projekte

Der neue Marktboulevard_14

Katharinenplatz_15

Bahnhofplatz_16

Intelligente Mobilität_17

Barrierefreiheit_18

Baustellenmarketing_19

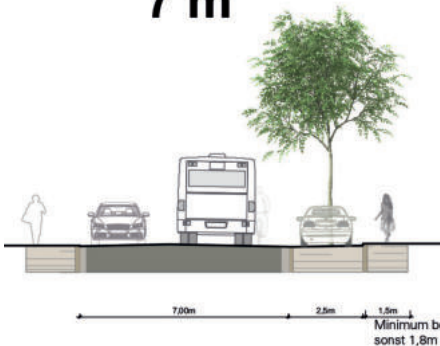
C | HANDLUNGSFELD DIE NEUE MITTE

14_DER NEUE MARKTBOULEVARD

Variante 1_Mischverkehr

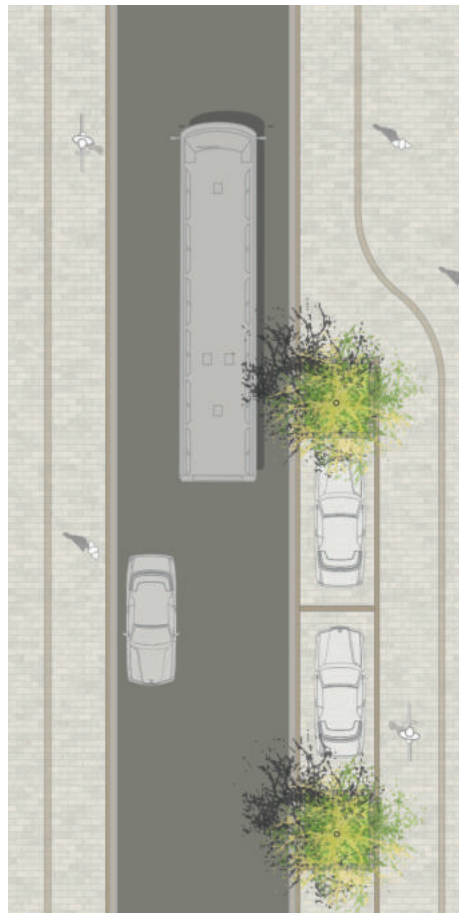


Fahrbahn:
7 m

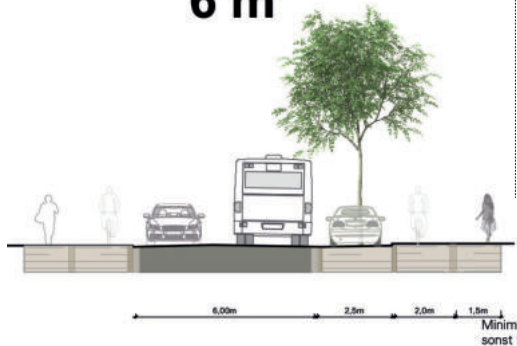


Gesamtkorridor
Minimum: 12,0 bis 12,5 m

Variante 2_Extra Fahrradstreifen

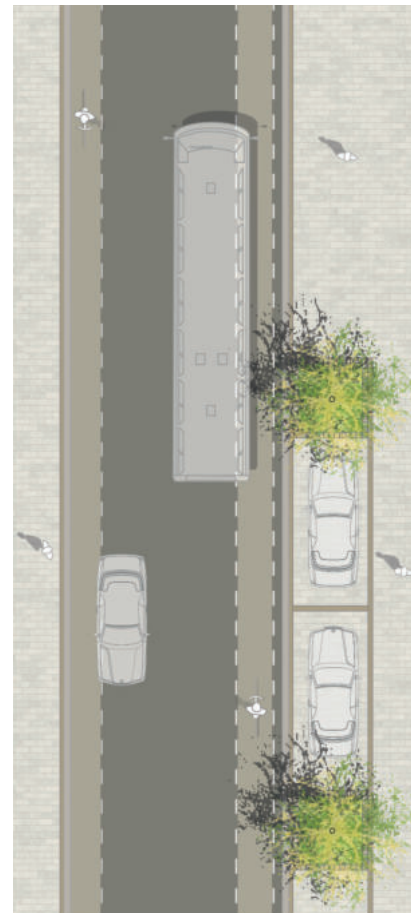


Fahrbahn:
6 m

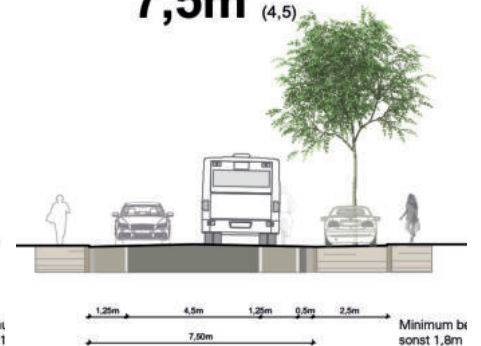


Gesamtkorridor
Minimum: 15,0 bis 15,5 m

Variante 3_Schutzstreifen



Fahrbahn:
7,5m (4,5)



Gesamtkorridor
Minimum: 12,5 bis 13,0 m

Diskussion Fahrbahnalternativen - 3 Varianten zur Neuaufteilung des Raumes mit dem Ziel der Integration des Radverkehrs, o.M.

DER NEUE MARKTBOULEVARD_14**Variante 1_Mischverkehr**

- » Eignung Fahrbahnbreite bis 6,0 m bei geringer Verkehrsstärke, bei mittlerer Verkehrsstärke bereits Fahrbahnbreite 7,00 m.
- » Eine gemeinsame Führung (Pkw/Fahrrad) bei Fahrstreifen zwischen 3,0 m und 3,50 m wird dennoch kritisch gesehen. Dies ist eigentlich nur bei geringer Verkehrsstärke und niedrigem Geschwindigkeitsniveau geeignet (Rast06).
- » Für die Bahnhofstraße in Bad Endorf momentan keine sinnvolle Lösung.

Variante 2_Extra Fahrradstreifen auf Gehweg

- » Variante ist grundsätzlich möglich.
- » Ein Extra Fahrradstreifen auf dem Gehweg bedeutet mehr Sicherheit für Radfahrer, auch weil der Radverkehr auf der Beifahrerseite von parkenden Autos entlang geführt wird.
- » Fahrbahnbreite kann auf 6,00 m reduziert werden.
- » Dennoch: Relativ breiter Gesamtkorridor ist notwendig - teilweise in bestimmten Bereichen der Bahnhofstraße nicht möglich umzusetzen.

Variante 3_Schutzstreifen

- » Aus Gründen der Sicherheit kann dem Fahrradfahrer eine eigene Fläche auf der Fahrbahn zugeordnet werden (Schutzstreifen).
- » Das Verkehrsaufkommen von Lkw und Bussen sollte dabei weniger als 1.000 kfz/Tag betragen und allgemein Verkehrsstärken von ca. 300 bis 1.800 kfz/h auf der Straße.
- » Breite Schutzstreifen: mind. 1,25 m.
- » Breite Fahrbahngasse: mind. 4,50 m.
- » Sicherheitsabstand zu den Längsparkplätze: 0,5 m.
- » Diese Variante ist am besten geeignet für die Bahnhofstraße. Die Anforderungen bzgl. Verkehrsstärken werden erfüllt, die Mindestbreiten können auf der Gesamtlänge der Bahnhofstraße umgesetzt werden, inklusive Mindestbreiten im Sinne der Barrierefreiheit für die Fußgänger.
- » Chance als Modellprojekt: Einfärbung und Materialität sind in den Richtlinien nicht berücksichtigt. Die visuelle Einengung der Fahrbahn könnte dabei einen positiven Effekt haben.
- » Wichtiger ergänzender Vorschlag: Tempo 30 als flankierende Maßnahme für die Ortsmitte.

ALLGEMEIN

Die bestehende Raumaufteilung ist ungenügend. Ziel eine Umgestaltung für einen neuen Verkehrsraum sollte sein, die Fahrbahn auf ein Mindestmaß zu reduzieren, Längs- statt Senkrechtparken anzubieten, mehr gliederndes Grün im Straßenverlauf zu schaffen, dem Fußgänger mehr Raum zu geben und schließlich den Fahrradverkehr sinnvoll zu integrieren. Hierbei gab es drei verschiedene Ansätze zur Neuaufteilung, die sowohl bei den Abstimmungen mit dem Straßenbauamt, dem Ministerium, mit dem Marktgemeinderat als auch in den Gesprächsrunden Bahnhofstraße vorgestellt und diskutiert wurden (siehe links).

FAVORIT VARIANTE 3

In den Gesprächen wurde Variante 3 klar favorisiert. Den Anforderungen soweit entsprechend im Bezug auf Raum und Belastung können die geforderten Mindestbreiten dabei auf ganzer Länge der Bahnhofstraße umgesetzt werden. Dabei ist die Integration der Längsparkstände als auch von Baumstandorten möglich. Da es bzgl. den Einfärbungen bzw. für die Materialität der Schutzstreifen keine konkreten Vorgaben gibt im bestehenden Regelwerk, kann hier im Sinne eines Modellprojekts etwas Neues gewagt werden. Hierbei wäre eine visuelle Einengung der Fahrbahn möglich, die Schutzstreifen könnten sich durch Farbwahl oder Materialität

C | HANDLUNGSFELD DIE NEUE MITTE

14_DER NEUE MARKTBOULEVARD

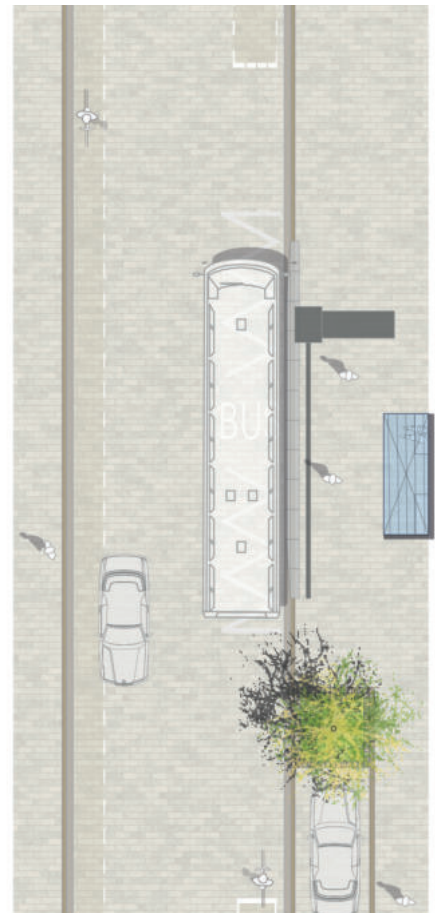
Favorit_Durchgehend Asphalt



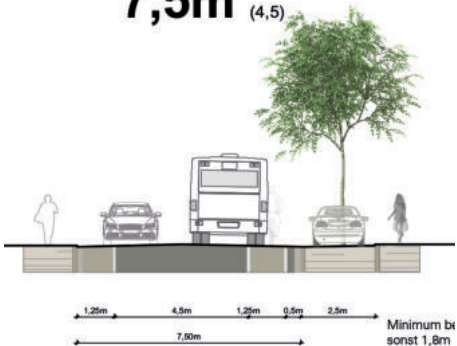
Vorschlag_Einfärbung Fahrbahn



Vorschlag_Gestaltung Platzfläche

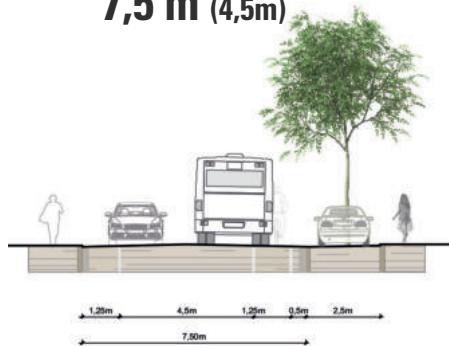


Fahrbahn:
7,5m (4,5)



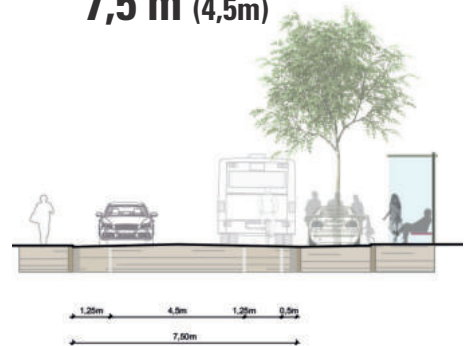
Gesamtkorridor
Minimum: 12,5 bis 13,0 m

Fahrbahn:
7,5 m (4,5m)



Gesamtkorridor
Minimum: 12,5 bis 13,0 m

Fahrbahn:
7,5 m (4,5m)



Gesamtkorridor
Minimum: 12,5 bis 13,0 m

Favorisierte Fahrbahnaufteilung - Schemaschnitte mit Vorschlägen zur unterschiedlichen Gestaltung, o.M.

DER NEUE MARKTBOULEVARD_14

dem Gehweg ähneln. Als flankierende Maßnahme sollte eine Geschwindigkeitsreduzierung in der Ortsmitte auf Tempo 30 erfolgen, nicht zuletzt, da es sich um die Ortsmitte eines Kurortes handelt. Im Bereich der Plätze wurden schließlich weitere Vorschläge zur besseren Einbindung der Fahrbahn unterbreitet. Als Ergebnis der verschiedenen Abstimmungen sind folgende grundsätzliche Aspekte in das Strukturkonzept eingearbeitet worden: Eine Pflasterung der Fahrbahn ist nur in den Seitenbereichen der Bahnhofstraße möglich. Dies wäre ein Teilbereich der Katharinenheimstraße am Katharinenplatz als auch ein Teilbereich der Schulstraße am Rathausplatz. Die Einfärbung der Fahrbahn der Bahnhofstraße in den Platzbereichen Rathausplatz und Bahnhofplatz ist das geeignete Mittel zur besseren gestalterischen Integration aufgrund der verkehrlichen Belastung.

NEUER FAHRBAHNVERLAUF UND GEHWEGFÜHRUNG

Die Mindestbreiten und die Einteilung des Verkehrsraumes wurden nun soweit fixiert. Der neue Straßenverlauf orientiert sich an den bestehenden Verlauf der Straßenachse. Lediglich im mittleren Bereich kurz vor dem Katharinenplatz müsste die neue Fahrbahnachse um ca. 1m nach Osten gezogen werden. Es werden beidseitig durchgängig begehbare Seitenbereiche auf der ganzen Länge der Bahnhofstraße zwischen Kreisel und

Bahnhof geschaffen. Die Verkehrsplanung für den Kreisverkehr hat soweit nun nach aktuellem Stand an der Schnittstelle zur Bahnhofstraße den neuen Querschnitt mit aufgenommen und eingearbeitet.

BESTAND UND NEUPLANUNG

Am neuen Marktboulevard befinden sich einerseits ortsbildprägende sowie denkmalgeschützte Gebäude, ebenso große Entwicklungsflächen. Hierbei sind im folgenden Verlauf verschiedenen Projekte vorgeschlagen, die sich in die Umgestaltung und Aufwertung mit einfügen.

VERKNÜPFUNGEN UND QUERUNGEN

Das Konzept für die Bahnhofstraße orientiert sich an die bestehenden fußläufigen Verknüpfungen in der Ortsmitte. Es werden zusätzlich neue direkte Fußwegeverknüpfungen geschaffen. Dies sind die Verknüpfung über die Bahnhofstraße ab Neue Mitte Richtung Kinderhaus, Katharinenheim und Rewe sowie eine neue Querung im Bereich des Kirchplatzes im Bezug auf die zukünftige direkte Verknüpfung Richtung Kurgebiet über eine mögliche Bahnunterführung in Richtung Hochriesstraße.

PARKEN UND PARKRAUMORGANISATION

Die Umgestaltung betrifft nun direkt 109 Stpl. (Stellplätze). Es können 97 Stpl. geschaffen werden. Hiervon abgezogen sind bereits Stellplätze, die bspw. für E-Mobilität angedacht sind. Der Kirch-

platz wurde nicht mit einberechnet. Das Potenzial der beiden Tiefgaragen beträgt zusammen etwa 90 zusätzliche Stpl., wobei bereits die best. 80 Stpl. auf der Brachfläche, die 30 öffentl. Stpl. als auch die 12 fehlenden Stpl. in der Bahnhofstraße abgezogen wurden. Grundsätzlich kann damit die Planung nachweisen, dass nicht nur keine Stellplätze verloren gehen, sondern dass ein großes Ausbaupotenzial in Kombination mit der Entwicklung der Seitenbereiche vorhanden ist. Zwar deckt der direkte Einzugsradius der Tiefgaragen größtenteils nur den Bereich bis zum Katharinenplatz ab, so birgt der südliche Bereich weitere Potenziale für einen Kapazitätsausbau. Bspw. könnte ein Parkdeck auf dem Park & Ride Stellplatz südlich der Gleise errichtet, als auch die privaten Seitenbereiche ausgebaut bzw. neu geordnet werden, was u.a. in den Einzelgesprächen thematisiert wurde. Die Fläche des Sammelplatzes könnte schließlich optional als Bushalt genutzt werden, wenn der Halt in der Fahrbahn nicht möglich ist. Die Auswertung der Fragebogenaktion als auch die Abstimmungsgespräche haben gezeigt, dass nicht unbedingt die Kapazität der Stellplätze sondern die Organisation und effektive Nutzung ausschlaggebend ist. Deswegen wird hierbei vorgeschlagen, Dauerparker (Mieter, Angestellte etc.) in der Tiefgarage zu bündeln und Kurzzeitparker in der Bahnhofstraße konsequent anzubieten.

14_DER NEUE MARKTBOULEVARD



Konzept für die Bahnhofstraße - Neuer Fahrbahnverlauf und Gehwegbereiche, o.M.

DER NEUE MARKTBOULEVARD_14

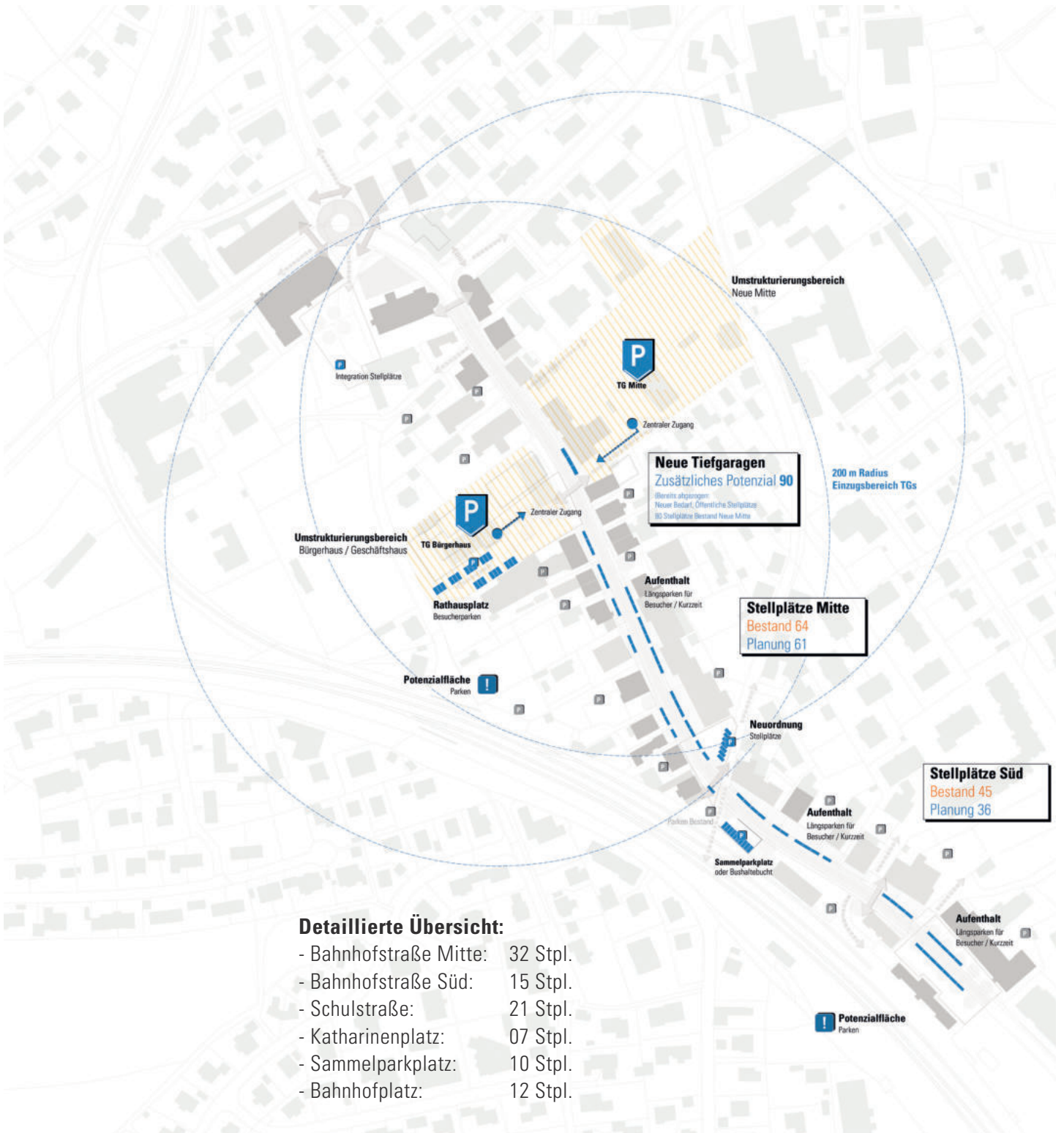


Konzept für die Bahnhofstraße - Bestand und Neuplanung, o.M.

14_DER NEUE MARKTBOULEVARD



Konzept für die Bahnhofstraße - Verknüpfungen und Querungen, o.M.



Konzept für die Bahnhofstraße - Parken und Parkraumorganisation, o.M.

14_DER NEUE MARKTBOULEVARD



3D Visualisierung Marktboulevard in Verbindung mit dem Kirchplatz, der Neuen Mitte und dem Neuen Wohnen, Blick von West nach Ost, o.M.



14_DER NEUE MARKTBOULEVARD



Strukturkonzept - Vorschlag Marktboulevard, Abschnitt Mitte zwischen Rathausplatz und Katharinenplatz, o.M.

HANDLUNGSFELD DIE NEUE MITTE | C

DER NEUE MARKTBOULEVARD_14



3D Visualisierung Marktboulevard, Blick vom Rathausplatz Richtung Katharinenplatz, o.M.



3D Visualisierung Marktboulevard, Blick Richtung Rathausplatz, o.M.

14_DER NEUE MARKTBOULEVARD



Strukturkonzept - Vorschlag Marktboulevard, Abschnitt Süd zwischen Katharinenplatz und Bahnhofplatz, o.M.



3D Visualisierung Marktboulevard, Blick Richtung Katharinenplatz, o.M.



3D Visualisierung Marktboulevard, Blick Richtung Katharinenplatz, o.M.

15_KATHARINENPLATZ



Strukturkonzept - Vorschlag Entwicklung Platzfläche, o.M.



3D Visualisierung Marktboulevard, Blick Katharinenplatz Richtung Norden, o.M.

DER TRITTSTEIN ZUM KURVIERTEL

Ziel ist die Entwicklung einer hochwertigen Platzfläche mit Aufenthaltsqualität im Bereich des Sparkassengebäudes. Der Platz ist dabei nicht nur die Schnittstelle zwischen dem mittleren und südlichen Bereich der Bahnhofstraße, er wird auch der zukünftige Trittstein Richtung Kurgebiet im Zusammenhang mit der bereits im ISEK angedachten Unterführung am Bahndamm Richtung Kurviertel. Hierbei ist eine zusätzliche hervorgehobene Querungsmöglichkeit zwischen Platz und Foto Winkler vorgeschlagen.

Während die Bahnhofstraße in ihrem neuen Querschnitt südwestlich am Platz „vorbei läuft“ kann die Kathari-

enenstraße als Mischverkehrsfläche gestalterisch in die Platzfläche mit integriert werden. Die Fahrbahn kann im gleichen Belag und niveaugleich zum Platz gepflastert werden. Die Fahrspur für Autos kann durch eine Pflasterzeile als auch durch ein gedrehtes Verlegemuster markiert werden. Bei einer Neugestaltung ist die Integration der privaten Vorbereiche zwangsweise notwendig. Der gesamte Vorbereich gehört zum Sparkassengebäude. Der Zugang der Arkaden kann an dieser Stelle höhengleich und damit barrierefrei erfolgen.

Bei einer Neuordnung des Parkens könnten an der Katharinenstraße 7 Schrägparken in Fahrtrichtung Katharinenheim

angelegt werden. In diesem Zusammenhang ist der Ausbau des Platzes auch als Mobilitätsstandort in der Ortsmitte möglich. Hier könnte einer möglichen E-Ladesäule zwei extra Stellplätze zugeordnet werden. Als Alternative bzw. Ergänzung sind auch Car-sharing Stellplätze vorstellbar.

Fahrradabstellmöglichkeiten sind gestalterisch nach einem Gesamtkonzept zu planen und sinnvoll auf der Platzfläche zu verorten. Durch zusätzliche Bäume als auch dem Gestaltungselement Wasser entstehen mehr Verschattungs- und Verdunstungsflächen, die das Mikroklima auf dem Platz positiv beeinflussen. Es sind hierbei ausreichend Sitzmöglichkeiten zu installieren.

15_KATHARINENPLATZ



3D Visualisierung - Blick von Oben auf den Katharinenplatz



16_BAHNHOFPLATZ



Strukturkonzept - Vorschlag Entwicklung Platzfläche, o.M.



3D Visualisierung Marktboulevard, Blick Bahnhofplatz Richtung Norden, o.M.

DIE VISITENKARTE DER ORTSMITTE

Ziel ist die Entwicklung einer hochwertigen Platzfläche mit Aufenthaltsqualität für Einwohner und Besucher am Bahnhofsgebäude, dem Ankunftsort der Marktgemeinde mit dem Zug als auch per Auto vom Chiemsee in die Ortsmitte kommend.

Angedacht ist eine hochwertig gestaltete Fläche, die sich zwischen Bahnhof und dem gegenüberliegenden denkmalgeschützten Gebäude von Hauskante bis Hauskante legt. Hierbei sollen die Flächen von Barrieren, Stolpersteinen und uneffektiven Parkformen befreit und einheitlich beidseitig gestaltet werden. Dies schließt auch die Möblierung mit ein. Bei ei-

ner Neugestaltung ist die Integration der privaten Vorbereiche damit unbedingt notwendig.

Die Bahnhofstraße sollte sich in diesem Bereich mit einem eingefärbtem Asphaltbelag besser in die Platzfläche mit den Schutzstreifen für den Radverkehr integrieren. Die Platzfläche selbst ist im Pflasterbelag herzustellen, gestalterisch angebunden an den zentralen öffentlichen Raum Richtung Norden als auch Richtung Vomperplatz nach Süden.

Bei einer Neuordnung des Parkens könnten beidseitig der Fahrbahn ca. 12 Längsparkplätze unter den parallel begleitenden Baumreihen geschaffen

werden. Es bleibt sowohl vor dem Bahnhofsgebäude als auch vor dem gegenüberliegenden Gebäude genug Fläche für eine abgestimmt gestaltete Außenbestuhlung übrig. Hier könnte auch die Eisdielen direkt vor dem Bahnhof Flächen zukünftig nutzen. In diesem Zusammenhang ist der Ausbau des Platzes auch als Mobilitätsstandort in der Ortsmitte möglich. Hier sollten, wie bereits auf den anderen Plätzen beschrieben, die Flächen- und Standortpotenziale für E-Mobilität als auch für Sharing-Angebote installiert werden. Fahrradabstellmöglichkeiten sind im Entwurf für die Platzfläche zu integrieren. Das Gestaltungselement Wasser als auch ausreichende Sitzmöglichkeiten sind ebenso mit einzubinden.

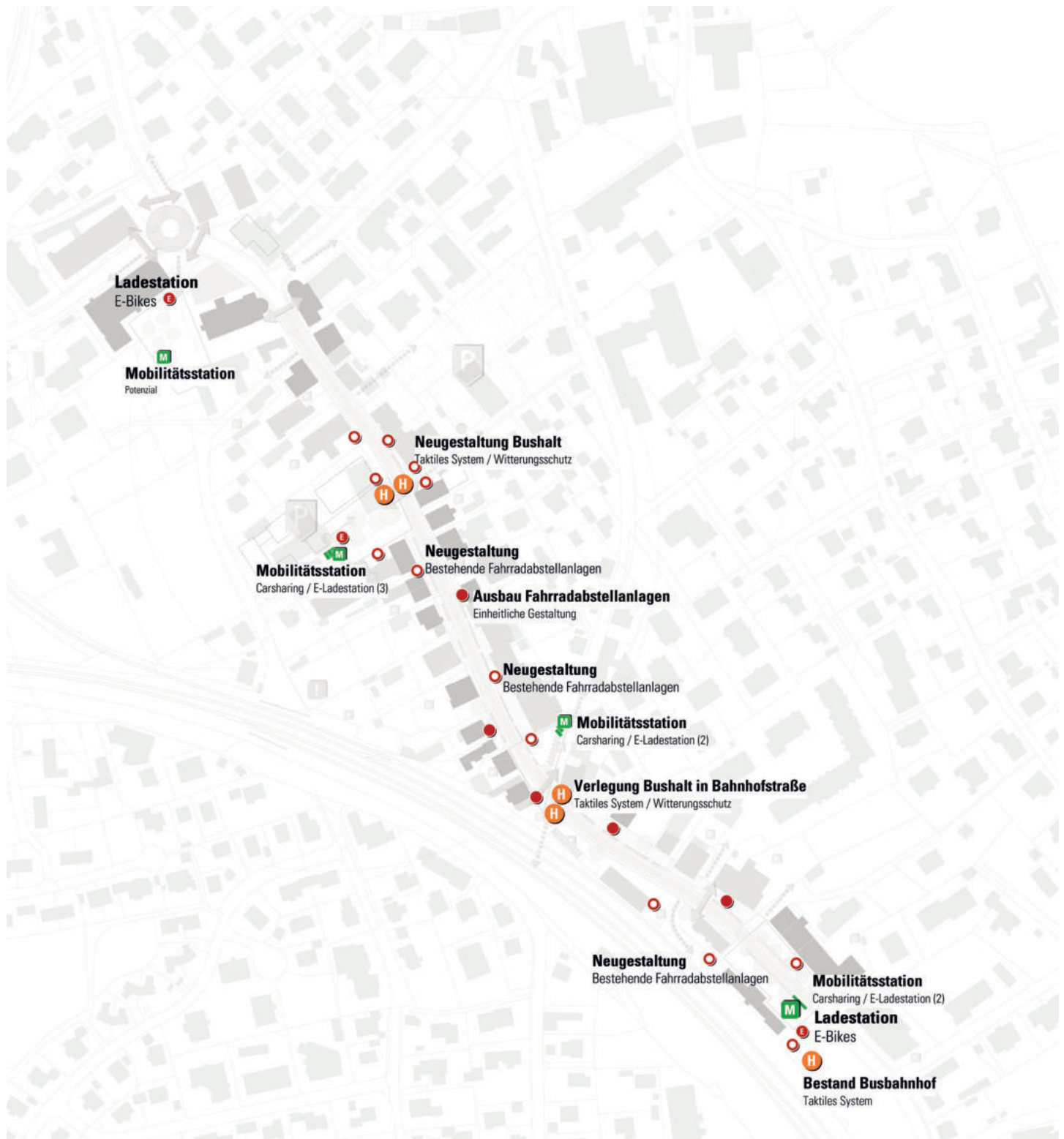
16_BAHNHOFPLATZ



3D Visualisierung - Blick von Oben auf den Rathausplatz



17_INTELLIGENTE MOBILITÄT



Konzept für die Bahnhofstraße - Stärkung der alternativen Mobilitätsarten entlang der Bahnhofstraße, o.M.



Beispiele einer hochwertigen gestalterischen Integration funktionaler Standorte alternativer Mobilitätsarten zum Kfz

STÄRKUNG ALTERNATIVER MOBILITÄTSARTEN

Die Neugestaltung der Straße birgt die Chance zur Einrichtung bzw. zum Ausbau von zentralen Mobilitätspunkten an Bahnhof, am Rathaus / Bürgerhaus, am Kirchplatz / Endorfer Hof sowie am Katharinenplatz. Hierbei sollten unterschiedliche Ansätze abgewogen, priorisiert und verfolgt werden. Denn nicht nur die E-Mobilität wird zukünftig eine wichtige Rolle für die Gesamtmobilität der Bevölkerung spielen, sondern auch das Sharing-Prinzip. Für beides gibt es bereits in der Marktgemeinde konkrete interessierte Einwohner als auch Interessengruppen. Wichtig ist, dass Standorte wie E-Tankstellen für den

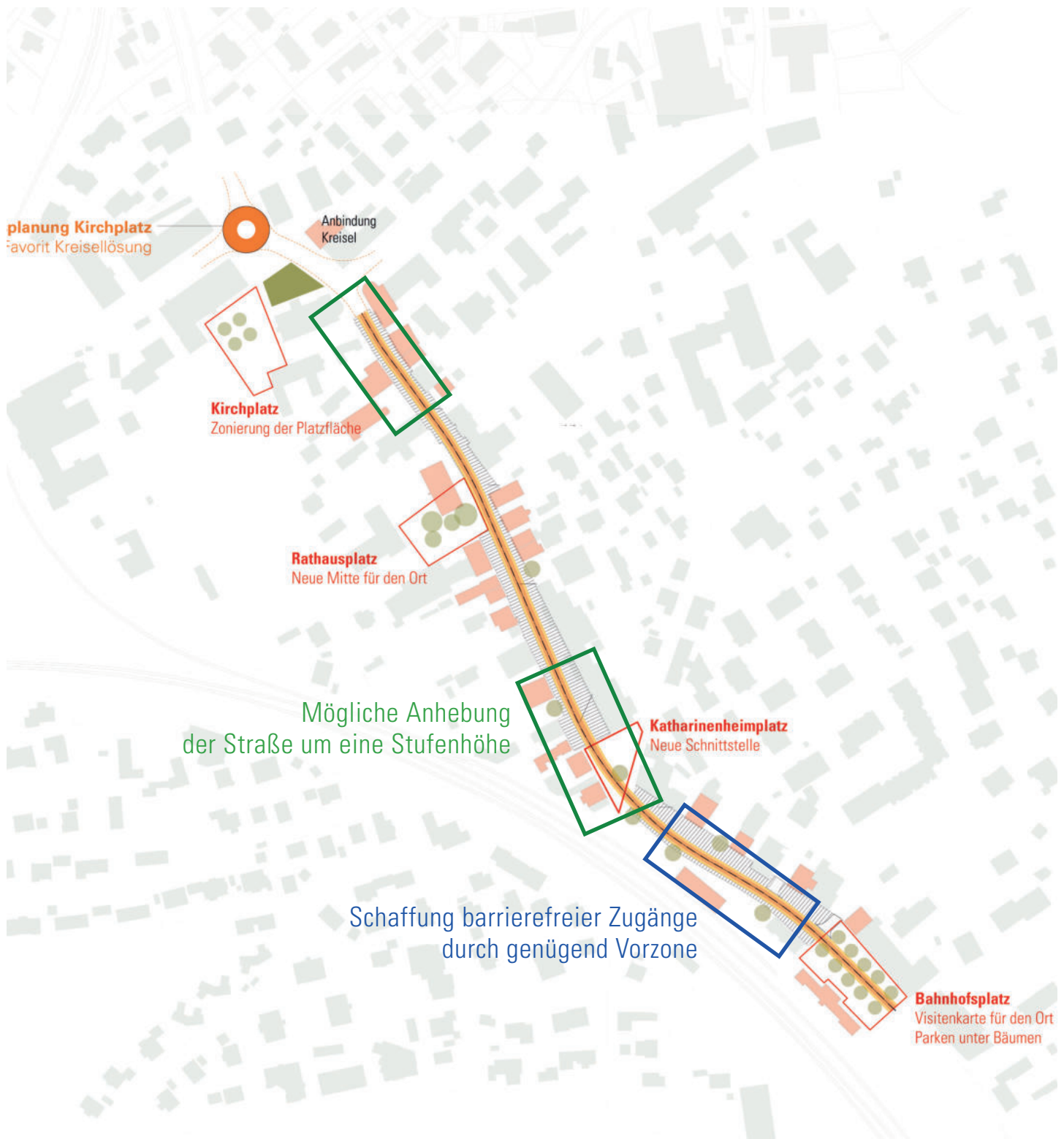
MIV (Motorisierter Individualverkehr), E-Bike-Ladestationen als auch Sharing-Stationen für Autos und Fahrräder an diesen zentralen räumlichen Standorten ausgebaut werden. Die Ladestationen als auch Beschilderungen sollten gestalterisch eingebunden werden. Schwerpunkte des Ausbaus der verschiedenen Angebote sind zu setzen.

Darüber hinaus ist der Ausbau von neuen Fahrradabstellanlagen, als Ersatz für die momentan völlig unterschiedlich aussehenden privaten Anlagen zwischen neuem Bürgerhaus und Bahnhof, im Rahmen einer einheitlichen Gestaltung gesamtheitlich zu koordinieren und abzustimmen. Hierbei sind Stand-

orte bereits nebenstehend im Konzept vorgeschlagen.

Im Rahmen der anvisierten Herstellung einer allgemeinen Barrierefreiheit im öffentlichen Raum gilt es nicht nur Mindestbreiten auf den Gehwegen einzuhalten, sondern auch, im Rahmen der Verbesserung und Attraktivierung des ÖPNV-Angebotes, die Bushaltestellen gestalterisch zu integrieren und barrierefrei auszubauen (Taktils System, Witterungsschutz). Vorgeschlagen wird dabei ebenso die Verlagerung der Bushaltestelle aus der Katharinenheim- in die Bahnhofstraße, als zusätzlicher Halt zwischen Bürgerhaus und Bahnhof der zwei dort verlaufenden Buslinien.

18_BARRIEREFREIHEIT



Konzept für die Bahnhofstraße / Überlagerung mit fehlende barrierefreie Zugänge - Möglichkeiten der Verbesserung , o.M.



Möglichkeiten zur Schaffung eines barrierefreien Zugangs - Beispiel Nachbargebäude Haus des Gastes Blick, Rampe im Bauwisch, o.M.

BARRIEREFREIE ZUGÄNGE

Barrierefreiheit in Form von Mindestbreiten im öffentl. Raum wurden bereits thematisiert. Ein Großteil der Gebäude entlang der Bahnhofstraße sind jedoch ebenso über Treppen bzw. Stufen erschlossen. Im mittleren Bereich wäre es möglich, durch Anhebung der Straße um ca. eine Stufenhöhe die südwestlichen Gebäude zu erschließen. Dies wird im nachfolgendem Schnitt exemplarisch aufgezeigt. Ebenso wäre dies im nördlichen Bereich zwischen Rathausplatz und

Kreisverkehr möglich. Der Anschluss zum Kreiselnneubau ist hierbei zu beachten. Im südlichen Bereich Richtung Bahnhof wäre es möglich, durch die gewonnenen freien Vorzonen der Läden durch eine gestalterischen Neuordnung und Umstrukturierung der Vorbereiche der Läden barrierefreie Zugänge zum Erdgeschoss herzustellen. Durch die historische Entwicklung der Bahnhofstraße gibt es vorwiegend freistehende Wohn- und Geschäftshäuser in der Bahnhofstraße, mit Ausnahme des langen zusammen-

hängenden Gebäuderiegels im mittleren Bereich auf der nordöstlichen Seite. Ist keine ausreichende Vorzone vorhanden, selbst bei einer Neuordnung, könnten dahingehend im Bauwisch der Gebäude Lösungen für die Nebeneingänge gefunden werden. Dies ist nur möglich, wenn der Platz hierfür vorhanden, die Erschließung der Hinterhöfe gesichert ist (oben). Anhand der beispielhaften Skizzen für das Haus des Gastes sind weitere verschiedene Lösungsansätze aufgezeigt (nachfolgend). Der Flächenbedarf ist groß.

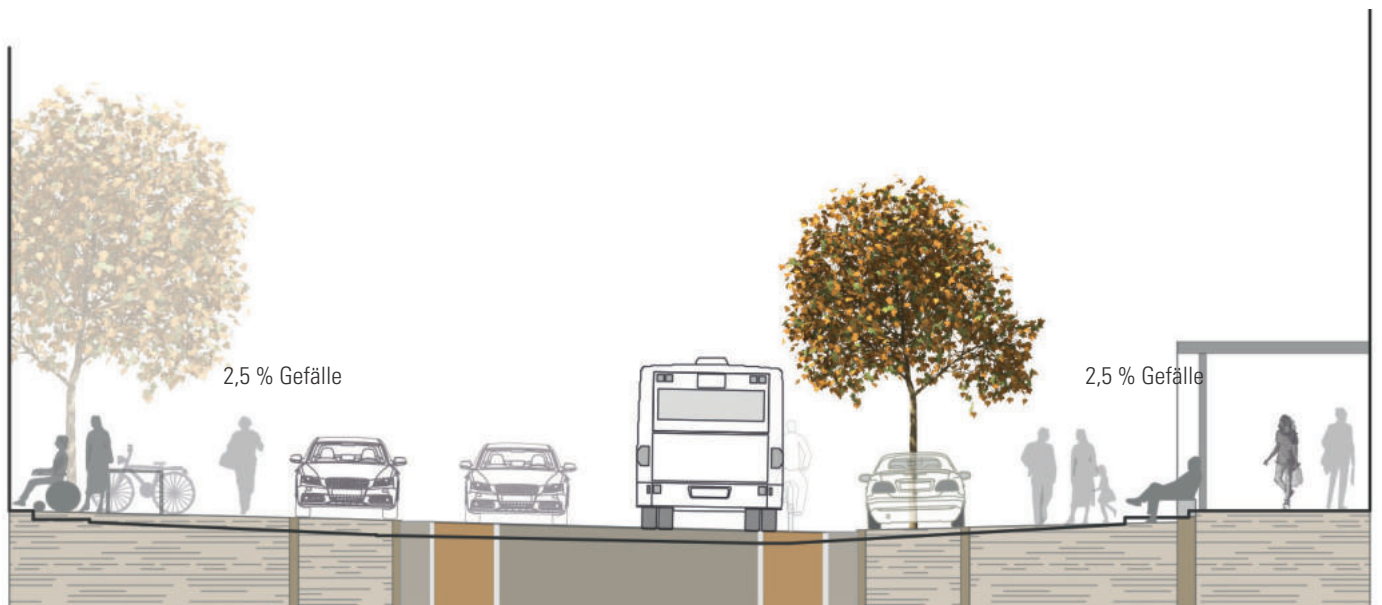
18_BARRIEREFREIHEIT



Strukturkonzept - Ausschnitt Bereich Chiemgau Trachten / Sparkasse, o.M.



3D Visualisierung, Verlegung Fahrbahn sowie Hebung der Oberfläche um eine Stufenhöhe in diesem Bereich



Schemaschnitt - Ausschnitt Bereich Chiemgau Trachten / Sparkasse, Abfangung von Einzelstufen - Bestand: schwarze Kontur, o.M.

18_BARRIEREFREIHEIT

Bestand Haus des Gastes, Ansicht West Raiffeisenweg, o.M.



Beispiel Hublift



Gewendelte Rampe, max. 6 % + Zwischenpodest



Lange Rampe, max. 6 % + Zwischenpodest



Möglichkeiten zur Schaffung eines barrierefreien Zugangs - Beispiel Haus des Gastes Blick vom Raiffeisenweg, o.M.



Haben Sie Fragen? Sprechen Sie uns an!



Projektleitung
Umgestaltung Straßen und Plätze
Michael Wenderoth Tel. 207-3935
Baubüro Tel. 788-429

Baubüro des ausführenden Unternehmens
Körnerstr. 22
Sparkassengebäude im Dachgeschoss
Eberhard Grobe Tel. 788-461
Fax 788-462

BERATUNG UND VERMITTLUNG

Unter dem Begriff Baustellenmarketing verbirgt sich im Rahmen eines Projektvorschlags vor allen Dingen die Unterstützung des Bauherren, die Marktgemeinde, bei der Umgestaltung dieses zentralen Bereiches im Kernort. Vor allem für den dort ansässigen Einzelhandel ist ein reibungsloser Ablauf der Bauarbeiten als auch eine klare Transparenz der Planung der abschnittswisen Realisierung und offenen Kommunikation nach Außen essentiell. Das Baustellenmarketing als Partner vermittelt hierbei.

Dabei ist eine enge Abstimmung des Baustellenmarketings mit dem Baustellenmanagement notwendig. Wo ist man im Zeitplan, wo gibt es Verzögerungen? Was ist als nächstes geplant? Unterschiedliche Werbe- und Infomaßnahmen sollen schließlich einerseits die Akzeptanz in der Bevölkerung stärken, andererseits dem Einzelhandel in dieser nicht einfachen Belastungsphase unter die Arme greifen. Durch regelmäßig stattfindenden Veranstaltungen, Aktionen oder auch Werbemaßnahmen können bspw. Stammkunden eher gehalten werden. Man begleitet beratend die Gemeinde als auch die Einzelhändler durch den gesamten Planungs- und Umgestaltungsprozess und versucht negative Auswirkungen soweit abzumildern und, das Ziel im Auge, die Bevölkerung mitzunehmen.

Ausbruch – Offen für Neues
Informationen über die Baumaßnahmen an Hauptbahnhof der Neuen Altstadt

Info
„Wir sind für Sie da!“



Neuss

3. Bauabschnitt geplant Okt. bis Dez. 2013

2. Bauabschnitt geplant Sept. bis Okt. 2013

1. Bauabschnitt geplant Juni bis Aug. 2013

DIE EISENBahnSTRASSE BAUT UM

... und wir sind für Sie da!



Eisenbahnstraße
Gemeinsam für mehr Lebensqualität

BRÜCKENSTRASSE AKTUELL
DIE BAUSTELLENZEITUNG

Die Brückenstraße feiert
Großes Baustellenfest am Samstag 20. Juli, von 10 bis 16 Uhr – Attraktives Programm für Jung und Alt

Baustellenfest Brückenstraße

Der Maulwurf bekommt einen Namen




Körschenstraße Würzburg

Neue Straßenbezeichnung

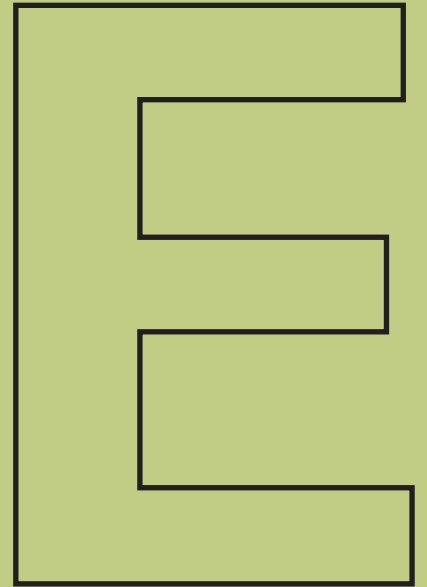
Ein Bus vorüber für Körschenstraße

Start Projekte im Bau Projekte in Planung Stadtentwicklung



Folien - Auszüge aus der Präsentation vom am 27. November 2018, 2.Gesprächsrunde Bahnhofstraße, gehalten durch Dipl.-Geogr. Christian Hörmann von CIMA Beratung + Management GmbH, München

HANDLUNGSFELD
ORTSBILD & BAUKULTUR



Projekte

Kommunales Förderprogramm_20

Gestaltungshandbuch_21

Gestaltungsberatung_22

Möblierung im öffentlichen Raum_23

Beleuchtungskonzept_24

20_KOMMUNALES FÖRDERPROGRAMM

FÖRDERN STATT FORDERN

Eine Gestaltungssatzung als Grundlage für die Vergabe kommunaler Fördergelder (Anreizförderung zur Erhöhung der Investitionsbereitschaft privater Eigentümer) kann den Anreiz zum Start von privaten Sanierungsmaßnahmen geben.

„Förderfähige Maßnahmen können z.B. im Bereich Ortsbild und Ortsstruktur Maßnahmen zur Herstellung typischer Raumkanten sein. Im Bereich Gebäude z.B. Maßnahmen an Dach und Dachaufbauten, Fassaden, Fenster und Schaufenster, Hauseingang sowie die Gestaltung von Werbeanlagen. Im Außenbereich und Garten betrifft dies z.B. Maßnahmen am Gebäudevorbereich und Treppe, Hof und Hofeinfahrt, Garten, Nebengebäude, Einfriedung und Hoftor.“ (Auszug ISEK 2016).

Ein kommunales Förderprogramm sollte dabei aufbauend auf einem Gesamtkonzept für die Gestaltung der Gebäude erstellt werden, was dem Bauherren bzw. den Eigentümern gute ortsbildgerechte Vorschläge für ihre angedachten Sanierungsmaßnahmen liefert. Ein Anreiz in Form einer Bezuschussung bei positiver Einhaltung formulierter Anforderungen ist dabei einer konsequenten Forderung vorzuziehen: Fördern statt fordern!

Warum ein kommunales Förderprogramm ?

Erhaltung/ Wiederherstellung und Stärkung des charakteristischen Ortsbilds	+
Bezuschussung privater Gestaltungs- und Sanierungsmaßnahmen in der Ortsmitte	+
Förderhöhe z.B. 15.000 € je Gesamtmaßnahme (30% der förderfähigen Kosten)	+
Ortsgerechte Gestaltung von Gebäuden	+
Aufwertung der Wohnumfeldqualität (Hof und Garten)	+
Gegenstand der Förderung - förderfähige Maßnahmen	
STADTBILD UND STADTSTRUKTUR - Maßnahmen zur Herstellung typischer Raumkanten	+
GEBÄUDE - Maßnahmen an Dach und Dachaufbauten - Maßnahmen an Fassade (Farbe, Begrünung) - Maßnahmen an Fenstern und Schaufenstern - Maßnahmen am Hauseingang - Gestaltung von Werbeanlagen	+
FREIFLÄCHE UND GARTEN - Maßnahmen am Gebäudevorbereich - Maßnahmen am Hof - Maßnahmen am Garten - Maßnahmen an Nebengebäuden - Maßnahmen an Einfriedungen und Hoftoren	+

Positive Effekte eines kommunalen Förderprogramms - FÖRDERN STATT FORDERN



Historische Ansicht Bahnhofstraße

GRUNDLAGEN SCHAFFEN

„Eine abgestimmte Gestaltung bedarf gemeinsamer Regeln. Nur dann entsteht in der Summe einzelner investiver Maßnahmen ein zufriedenstellendes Ergebnis. Mittels eines Gestaltungshandbuchs kann im Dialog mit den Eigentümern ein Regelwerk erstellt werden, das ein Spektrum unterschiedlicher Gestaltungsmöglichkeiten im Umgang mit der historischen Bausubstanz zeigt. Dabei können durchaus auch zeitgemäße Gestaltungen Anwendung finden.“

Ziel eines Gestaltungshandbuches ist in erster Linie die Aktivierung und Beratung der Eigentümer. Im Rahmen des Gestaltungshandbuches können ebenso Empfehlungen für eine einheitliche Außendarstellung des Einzelhandels aufgezeigt und ein positiver Einfluss auf die Qualität in den Einkaufslagen ausgeübt werden.“ (Auszug ISEK 2016).

Bereits im ISEK wurden ein kommunales Förderprogramm in Zusammenhang mit einem Gestaltungshandbuch für die Ortsmitte als kurzfristig umzusetzende Projekte genannt. Mit einem Gesamtkonzept zur Umgestaltung der Bahnhofstraße sollte unbedingt nun auch zeitnah für den Gebäudebestand ein solches Konzept erarbeitet werden.



Gestaltungsleitlinien und -empfehlungen

Was ist in Bad Endorf typisch ?

Orientierungshilfe und Beurteilungsgrundlage

Was ist förderfähig ?

Geltungsbereich

Wo kann gefördert werden ?

Gestaltungshandbuch als Grundlage für ein kommunales Förderprogramm

22_GESTALTUNGSHANDBUCH

BERATUNG DURCH FACHLEUTE

Die Verbesserung der städtebaulichen Qualität in der Ortsmitte sollte durch eine kontinuierliche fachliche Beratung begleitet werden. Diese nimmt dabei das Gestaltungshandbuch als Grundlage. In Ergänzung oder auch als Alternative kann die Gemeinde bei der Beurteilung privater Bauvorhaben auf externe fachliche Expertise in Form eines Gestaltungsbeirates zugreifen.

„Ein temporärer Gestaltungsbeirat, wie er z.B. von der Bayerischen Architektenkammer angeboten wird, ist ein wirksames Instrument zur Beratung privater Bauvorhaben.

Durch die Einbeziehung unabhängiger, externer Fachleute verbessert sich die Akzeptanz fachlicher Empfehlungen. Projektbezogene Empfehlungen zu städtebaulich wichtigen (Um-)Bauvorhaben (z.B. Gewerbebauten in Stadteingangssituationen, Geschäftshäuser, Hotels) können so die Stadtentwicklung positiv beeinflussen.

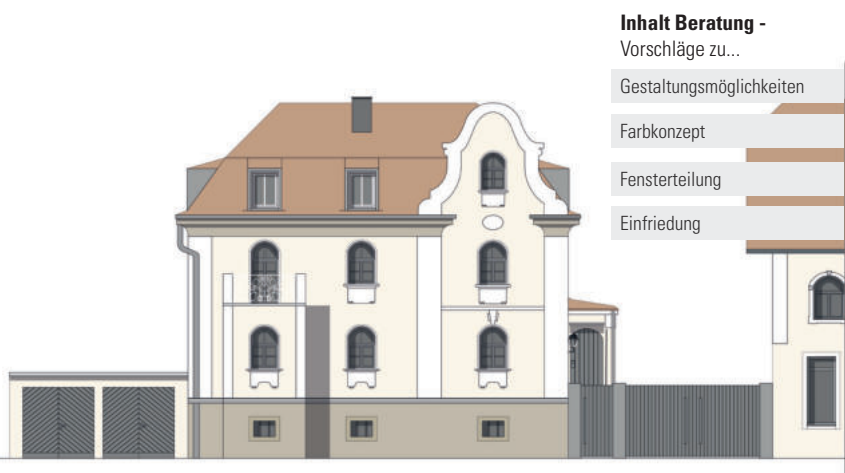
Ein Gestaltungsbeirat ist deshalb ein wichtiger Baustein im Rahmen einer Gestaltungsoffensive“ (Auszug ISEK 2016).



Bahnhofstraße 14, heute



Ansicht Bahnhofstraße - Bestand o.M.



Ansicht Bahnhofstraße - Vorschlag o.M. - Erste Idee

MÖBLIERUNG IM ÖFFENTLICHEN RAUM_23



Beispiel oben: Rundbank Binga, Runge GmbH & Co. KG



Beispiel unten: Sitzblock mit Holzauflage



Beispiel unten: Parkbank Weila mit Rückenlehne, Fa. Runge GmbH & Co. KG

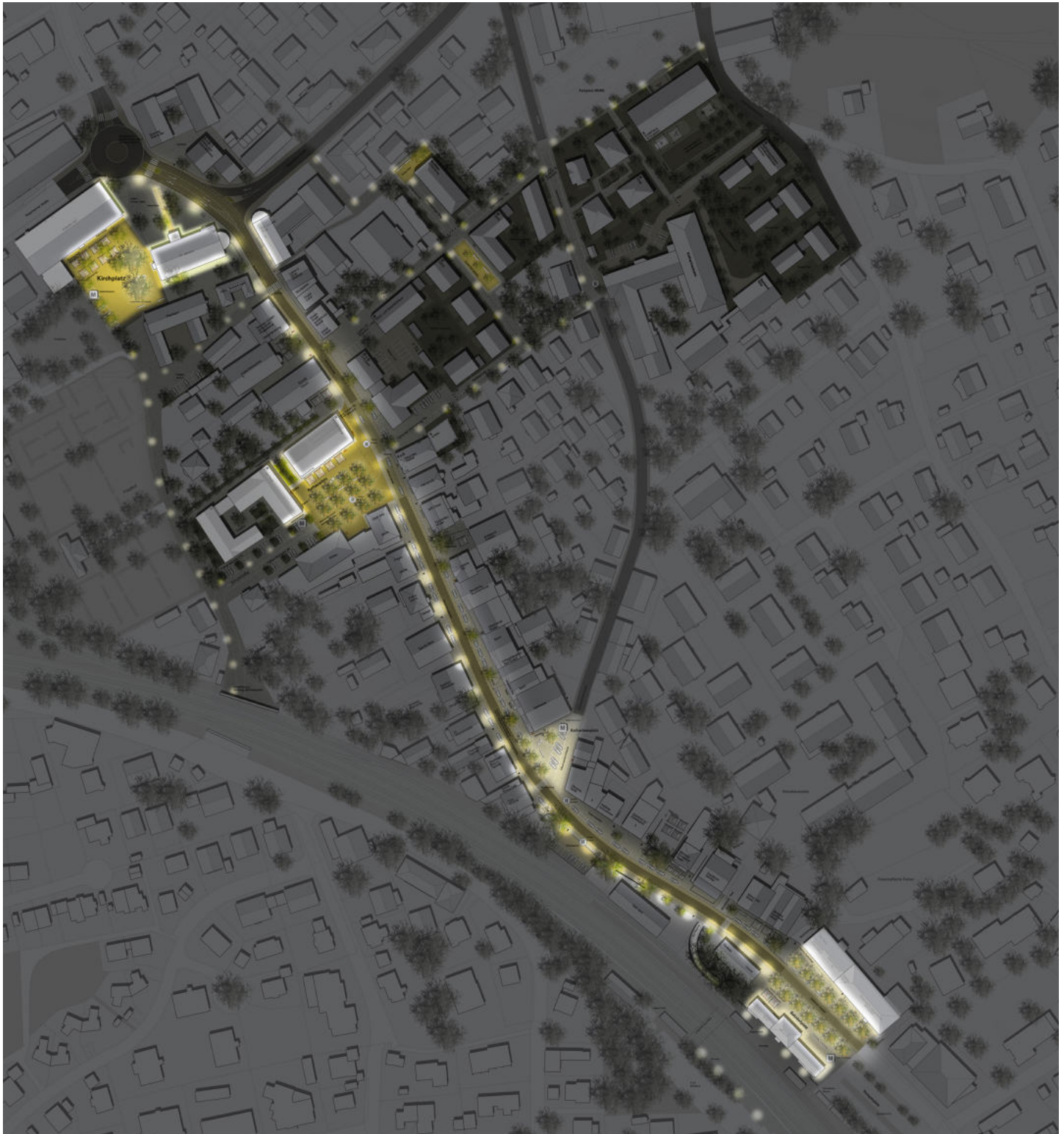


EINHEITLICH GESTALTEN

Wichtig ist die Schaffung von attraktiven Aufenthalts- und Verweilmöglichkeiten auf den Plätzen und vor den Geschäften. Hierbei muss sich auf einen einheitlichen Gestaltungskanon verständigt werden. Elemente wie Abfallbehälter, Fahrradbügel, Pflanzkübel, Bänke als auch Elemente des Leit-systems sind passend im Farbton und im Material zu installieren. Sie sollten als hochwertige Ausstattungselemente sich dabei zurückhaltend im Raum einordnen. An Platzflächen ist der Einsatz von Sonderelementen, wie Bänke mit Sonderausstattung bzw. -form oder Sitzblöcke denkbar.

Grundsätzlich sollte ebenso ein Leit-system im öffentlichen Raum präsent sein, aber nicht dominant in Erscheinung treten. Dies erzielt man am besten, indem man das System in Material und Farbgebung an das Gemeindemobiliar anpasst und einheitliche Elemente im ganzen Ortsgebiet einsetzt. Die Straßenraum- und Platzbegrünung ist ebenso einheitlich anzulegen. „Die Kraft des Wassers“, ein identitätsstiftendes Thema in Bad Endorf sollte auf den Plätzen präsent sein. Das Wasser dient als Anziehungspunkt zur Belebung der Plätze. Hierbei können gestalterische Variationen wie z.B. Trinkbrunnen, eine Wasserachse, Fontänen und mehr eine attraktive Atmosphäre auf den Plätzen schaffen.

24_BELEUCHTUNGSKONZEPT



Strukturkonzept mit Überlagerung Ideenskizze - Beleuchtung Ortsmitte, o.M.

ILLUMINATION

Zeitgemäße Gestaltung beschränkt sich nicht nur auf Gebäude, Stadtboden und Freiflächen. Vielmehr wird Licht zur Inszenierung prägnanter räumlicher Situationen und zur Erzeugung unterschiedlicher Atmosphären im Öffentlichen Raum zunehmend eingesetzt. Mittels eines Lichtkonzepts könnten auch in Bad Endorf die räumliche Vielfalt und der architektonische Reichtum in ein angemessenes Licht gesetzt werden und damit eine neue Dimension der Ortsgestaltung genutzt werden. Ein solches Lichtkonzept ist allerdings mehr als nur die Beleuchtung des Ortes. Es bedarf hierzu eines differenzierten Konzeptes, mit warm und kalt sowie hell und dunkel, welches das volle Register der Lichtinszenierung nutzt.

Ein Konzept zur Illuminierung der Straßenräume und Plätze sowie wichtiger Gebäude in der Ortsmitte gilt es somit zu erarbeiten. Wichtig ist eine lineare Straßenraumbeleuchtung entlang der Bahnhofstraße als klare Leitung durch den Ort. Die Platzräume können dabei inszeniert werden durch konkrete abgestimmte Objektbeleuchtung und Bodeneinbaustrahler. Wichtige Wegeverbindungen wie etwa die Friedhofstraße und deren Querverknüpfungen zur Bahnhofstraße als auch die Fußwegeverbindungen zwischen Neue Mitte und neues Kinderhaus sind im Konzept zur Beleuchtung mit einzubinden.

Ergebnisse Beteiligung



1. Gesprächsrunde Bahnhofstraße
Fragebogenaktion
1. Gemeinderatswerkstatt
2. Gesprächsrunde Bahnhofstraße
Bürgerwerkstatt

4 | ERGEBNISSE BETEILIGUNG

1. GESPRÄCHSRUNDE BAHNHOFSTRASSE

Am 24. April 2018 wurde zur 1. Gesprächsrunde für die Eigentümer und Gewerbetreibende entlang der Bahnhofstraße eingeladen. Ein Impulsreferat von Prof. Schirmer leitete ein. Hierbei wurden die Themen des Masterplans (Neuordnung Verkehr + Schaffung von attraktiven Aufenthaltsbereichen) vorgestellt. Es wurde auch die Anforderung, der Einbeziehung privater Flächen für die Gestaltung des öffentlichen Raums, nochmals hervorgehoben. Ziel der Gesprächsrunde ist die Abfrage nach Wünschen und Vorstellung der anwesenden Eigentümer / Einzelhändler.

VON DER UMGESTALTUNG DER BAHNHOFSTRASSE ERWARTE ICH...

Im Bezug auf den Öffentlichen Raum wurde mehr Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer eingefordert sowie die Verbesserung eines Sicherheitsgefühls - d.h. für eine mögliche Tiefgarage sollte es wenig Angsträume geben (spezielle Frauenparkplätze an den Eingängen, gute Ausleuchtung bei Nacht, gute einsehbare Zugänge etc.). Des weiteren ist eine verstärkte Belebung / Frequenz der angedachten Plätze wichtig und unbedingt zu forcieren. Im Bezug auf den Einzelhandel sollte die Erreichbarkeit der Läden sichergestellt werden. Hierbei sind, trotz einer möglichen Verlagerung, in einer zumutbaren Entfernung genügend Stellplätze für Kunden bereitzustellen bzw. zu kompensieren. Es sollte wenig bis

keine Einschränkungen während der Bauzeit für den Einzelhandel entstehen. Im Bezug auf den Verkehr wird Tempo 30 gefordert. Das Parkpotenzial ist in Gänze zu nutzen. Kurzzeitparkplätze für Kinder und Ältere sind in der Bahnhofstraße zukünftig anzubieten. Bereits heute werden die zahlreichen Stellplätze in der Bahnhofstraße teilweise „fremd-genutzt“ für einen längeren Zeitraum blockiert. Allgemein sollte das Parken bezahlbar bleiben. Eine Neuorganisation des Parken muss die Effizienz erhöhen: Kurzzeitparken in der Bahnhofstraße, Dauerparken in einer zentralen Tiefgarage in der neuen Mitte bzw. am Rathaus.

BEI DER UMGESTALTUNG MUSS FOLGENDES UNBEDINGT BEACHTET WERDEN...

Im Bezug auf das Parken wurde bereits die allgemeine Neuorganisation des Parksystems in der Ortsmitte im vorherigen Abfrageblock der allgemeinen Erwartungen an eine Umgestaltung der Bahnhofstraße angesprochen. Im Bezug die funktionellen Anforderungen an die neue Bahnhofstraße wurde der Schwerlastverkehr als wichtiges Thema angesprochen: Die Oberflächen der Fahrbahn sollten nicht gepflastert sein wegen dem zusätzlichen Lärm. Ebenso sollte die Oberflächengestaltung des öffentlichen Raums die Starkregenereignisse in der Region mit berücksichtigen.

FRAGEBOGENAKTION

ALLGEMEINE ANGABEN

Der Beteiligungszeitraum der Fragebogenaktion erfolgte vom 2. Mai bis 20. Juni 2018. Es wurden entlang der Bahnhofstraße insgesamt 41 private Grundstücksbesitzer und Gewerbetreibende angeschrieben. Für die privaten Besitzer gab es insgesamt 28 Fragen. Für die Gewerbetreibenden gab es ein extra Abfragekapitel mit neun zusätzlichen Fragen zu ihrem Betrieb. Insgesamt sind 23 Antworten (ca. 56%) eingegangen mit 19 zusätzliche Angaben zu gewerblichen Nutzungen. Neben allgemeinen Angaben zum eigenen Gebäude- und Freiflächenbestand wurde u.a. ein mögliches kommunales Förderprogramm zur Unterstützung privater Aufwertungsmaßnahmen in der Bahnhofstraße von den Befragten stark befürwortet (70%).

THEMA PARKEN

Ein großer Teil der Grundstücke wird zum Parken genutzt (47%). 82% sind der Meinung, dass genügend Stellplätze auf dem eigenen Grundstück vorhanden sind. Die Parkplatzsituation in der Ortsmitte wird dennoch von 58% als schlecht eingestuft, oftmals wegen zu wenigen Kurzzeitstellplätzen vor den Läden oder durch dem eigentlichen Geschäft nicht zugeordnete Fremd- und Dauerparker. Größtenteils werden bei möglichen neuen Stellplätzen Entfernungen von bis zu 200 m für sich selbst und deren Familien zugemutet. Für Mit-

arbeiter liegt die Tendenz zwischen 200 bis 500 m. Bei Mieter liegt die Tendenz zwischen 50 und 200 m. Für Kunden sollte der Weg zwischen Stellplatz und Laden maximal 50 m betragen. 54% sehen keinen Bedarf an zusätzlichen Stellplätzen.

VERKEHRSBERUHIGUNG- UND GESTALTUNG

58% erachten den Verkehr in der Bahnhofstraße als störend bis extrem belastend. 46% befürworten eine Tempo-30-Regelung in der Bahnhofstraße, 17% sind dagegen, der Rest ist unentschieden. 46% befürworten die Verbesserung des Busangebots in der Ortsmitte. 67% sehen grundlegenden Bedarf darin, Wege und Plätze zu attraktiveren.

MITWIRKUNGSBEREITSCHAFT

Bei einer ersten grundsätzlichen Abfrage sind etwa 48% eher nicht bereit, private Flächen für die Umgestaltung der Bahnhofstraße zur Verfügung zu stellen. Ein Großteil (30%) hat dazu keine Angaben gemacht. 42% der Befragten, die ihr Grundstück eventuell zur Verfügung stellen würden, ziehen keinen Verkauf in Betracht. Ebenso haben 42% dazu keine Angaben gemacht. Wenn das Grundstück im privaten Besitz verbleiben würde, könnten sich jedoch 31% grundsätzlich vorstellen, ihre Flächen zur Verfügung zu stellen. Auch hier sind viele anscheinend noch unentschieden (39%).

4 | ERGEBNISSE BETEILIGUNG

1. GEMEINDERATSWERKSTATT

ALLGEMEIN

Im Rahmen der Erarbeitung des Masterplans für die Bahnhofstraße und Neue Mitte am Samstag, wurde am 28. April 2018 eine Gemeinderatswerkstatt im Hotel Seeblick in Pelham von 10:00 bis 13:30 Uhr durchgeführt. In vier Arbeitsgruppen wurden in einem ersten Themenblock die zentralen Aspekte der innerörtlichen Entwicklung herausgearbeitet. Schließlich wurden konkrete Varianten einer möglichen städtebaulichen Entwicklung in Arbeitsgruppen durch Mitglieder des Gemeinderats vertiefend betrachtet und miteinander verglichen. Nachfolgend eine Zusammenfassung der Ergebnisse der vier Themen:

THEMA RATHAUS / BÜRGERHAUS

Allgemein positiv wäre der Bestandserhalt der Grundschule und des Rathauses, da beide identitätsstiftende Gebäude des Ortes sind. Jedoch werden aber auch die damit einhergehenden Problematiken erkannt. Funktionale Mängel im Bereich Brandschutz und vor allem Barrierefreiheit erschweren eine dringend erforderliche Sanierung der Grundschule. Das Rathaus würde weiterhin seine grundlegenden funktionalen Mängel behalten. Ein neuer Platz zwischen Rathaus und Grundschule bzw. einem Neubau auf Fläche der Grundschule hätte leider nur einen „Hinterhofcharakter“. Ein Neubau als Wohn- und Geschäftshaus auf Fläche

der Grundschule würde eine Tiefgarage unter dem Platz ermöglichen. Der Bestandserhalt des Rathauses würde jedoch einer möglichen Verknüpfung mit einer neuen öffentlichen Tiefgarage in der neuen Mitte im Wege stehen.

Ein Neubau des Rathauses, integriert in einem Bürgerhaus-Neubau an Stelle der zukünftig ehem. Grundschule wurde schließlich als sehr positiv für die Entwicklung der Ortsmitte eingeschätzt und fast einstimmig favorisiert. Ein Geschäftshaus könnte zusätzlich den neuen Rathausplatz im Norden flankieren. Vorteil dieser Variante wäre die stufenweise Entwicklung des Bereichs und die Anbindungsmöglichkeit einer Rathaus-Tiefgarage an die angedachte öffentliche Tiefgarage im Bereich der Neuen Mitte. Es würde hierbei nicht nur ein repräsentatives Bürgerhaus entstehen, was den „Bürgerstolz“ stärkt und räumlich eine attraktive Platzkante gewährleistet, es könnten in einem größeren Neubau ebenso weitere Nutzungen wie etwa ein Sitzungssaal als auch Vereinsräume etc. integriert werden. Die Lage am westlichen Rand des Platzes würde Impulse für eine Belebung des nun mehr zur Straße angebundenen öffentlichen Ortsplatzes, der auch als Visitenkarte des Ortes zu verstehen ist, geben. Eine Zwischenumzug des Rathauses wäre durch eine stufenweise Entwicklung unnötig.

1. GEMEINDERATSWERKSTATT

THEMA KINDERGARTEN

Es wurden unterschiedlichen Varianten eines Standortes in Kombination mit einer möglichen Typologie eingehend diskutiert. Wichtig ist eine gute städtebauliche Integration innerhalb der Neuen Mitte. Der Standort an der Langbürgnerseestraße wurde für einen zweigeschossigen Kindergarten dabei durch den Gemeinderat favorisiert. Er sollte mit der bestehenden Betreuungseinrichtung am Katharinenheim über den Freiraum verknüpft werden können. Der Querbezug ist durch die östliche Lage, direkt an der Langbürgnerseestraße gewährleistet.

THEMA WOHNEN

Allgemein ist für die Neue Mitte eine verdichtete Wohntypologie anzustreben, durch die zentrale Lage und die Notwendigkeit neuen und vor allem leistbaren Wohnraum im Kernort zu schaffen. Ziel sollte sein, ein Wohnquartier zu entwickeln, das nicht nur reinen Wohncharakter besitzt. Wichtig ist bei einer verdichteten Lösung die öffentliche sowie direkte Durchwegung und städtebauliche Integration der Neubauten in das Ortsgefüge mit klaren Raumkanten als auch attraktive Übergänge ins Private. Die städtebauliche sowie gestalterische Einbindung des Kurkinos ist hierbei mitzubedenken. Mischnutzung entlang einer zentralen Wegeverbindung Richtung Rewe ist durchaus vorstellbar. Es ist darauf

Wert zu legen, dass auf die bestehende Eigentümerstruktur soweit möglich reagiert wird. Die öffentliche Tiefgarage ist mit der neuen Wohnbebauung zu kombinieren. Die Leitvorstellung sollte eine klare städtebauliche Entwicklung des Bereichs mit hoher Qualität sein. Hierbei sollte ein kompetenter Partner für die Umsetzung gefunden werden, der attraktive Freianlagen, maximale Dichte bei ortsbildverträglicher Gestaltung und bezahlbaren Mietwohnungsbau gewährleistet. Mögliches Instrument wäre ein zweistufiger Investorenwettbewerb.

THEMA HAUS DES GASTES

Das Haus des Gastes ist eine wichtige Funktion für den Kurort „Bad“ Endorf. Mangels Platz in der Ortsmitte haben in dem Haus zusätzliche wichtige gemeinschaftliche Nutzungen eine Heimat gefunden (bspw. Jugendtreff). Das Gebäude selbst ist darüber hinaus ortsbildprägend, jedoch in einem schlechten und sanierungsbedürftigem Zustand. Es wurde schließlich eine mögliche Lösung gefunden: Der Umzug in das neue Bürgerhaus. Die bisherigen gemeinschaftlichen Nutzungen sollten solange im Haus des Gastes bleiben, bis ein mögliches Bürgerhaus am neuen Rathausplatz neue Räumlichkeiten bieten könnte. Das Grundstück könnte im weiteren Verlauf schließlich verkauft und durch eine Neubebauung eine wirtschaftlichere Auslastung erreicht werden.

4 | ERGEBNISSE BETEILIGUNG

2. GESPRÄCHSRUNDE BAHNHOFSTRASSE

Die 2. große Gesprächsrunde mit den Eigentümern, Anwohnern und Gewerbetreibende entlang der Hauptstraße fand am 27. November 2018 statt.

VERTIEFUNGSBEREICH

KIRCHPLATZ

Das Thema der Querungen ist vertieft zu betrachten und eine sinnvolle Lösung zu finden. Eine Kanalsanierung ist in diesem Bereich notwendig. Es gilt, den Fahrradverkehr der Bahnhofstraße im Kreis mit zu integrieren. Private Zufahrten sind zu beachten und mit einzuplanen. Eine mögliche Verschiebung des geplanten Straßenzuges der Traunsteiner Str. nach Osten könnte den schmalen Gärten an den Reihenhäusern mehr Raum geben. Es sollte eine attraktive städtebauliche Rahmung und Nutzung auf der Fläche des ehemaligen Raiffeisengebäudes mit seinem Nachbargebäude entwickelt werden. Der Wunsch nach Tempo 30 an dieser Stelle wird geäußert. Die geplante Gehwegbreite wird begrüßt.

VERTIEFUNGSBEREICH BÜRGERHAUS BIS KATHARINENPLATZ

Bzgl. Stellplatzneuordnung gilt es, Anreize für private Dauer-Stellplätze in einer möglichen Tiefgarage zu geben. Eine Regelung für Kurzzeitparken in der Bahnhofstraße wird begrüßt. Hierbei der Verweis auf ein mögliches Bewirtschaftungsmodell (z.B. 30 min. frei, danach gebührenpflichtig). Die

Ausfahrten der Grundstücke sind zu beachten. Die Stellplätze sind soweit wie möglich in ihrer Anzahl zu erhalten, hierbei die Anregung, bei geeigneter Flächendimensionierung auch Schrägparken anzubieten. Aspekt Barrierefreiheit: Anhebung der Straße um zumindest eine Stufenhöhe. Wunsch: Sinnvolles Management der Baustelle. Es müssen während der Bauzeit genug Parkmöglichkeiten in der Nähe der Läden vorhanden sein.

VERTIEFUNGSBEREICH KATHARINENPLATZ BIS BAHNHOF

Positiv: Die Aufwertung des öffentlichen Raums mit einer durchgängigen Begehbarkeit. Die Umgestaltung birgt dabei eine große Chance für den Ort Die Entwicklung von einem attraktiven Raum mit großen Vorbereichen für Geschäfte könnte auch die Ansiedlung von weiteren Läden und Restaurants fördern. Ebenso positiv: Integration der Seitenbereiche und der ortsbildprägenden Bebauung, insbesondere der Denkmäler, die Stärkung der alternativen Mobilitätsarten, als auch die Schaffung einer räumlichen und funktionalen Mitte in Form des Bürgerhauses/Rathauses mit dem Rathausplatz. Eine Förderung privater Aufwertungsmaßnahmen in Form eines kommunalen Förderprogramms wird begrüßt. Angedachte Potenzialflächen für Stellplätze im rückwärtigen Bereich der Läden werden ebenso begrüßt.

BÜRGERWERKSTATT

ALLGEMEIN

Am Dienstagabend des 5. Februars 2019 fand im Kultursaal die Projektwerkstatt statt. Das Büro Schirmer Architekten und Stadtplaner aus Würzburg präsentierte etwa 100 interessierten und aktiven Bürgerinnen und Bürgern ein umfangreiches Konzept mit 24 verschiedenen Projekten. Zu allen Projekten konnten schließlich im Rahmen des Workshops Anmerkungen gemacht werden. Die Bürgerinnen und Bürger hatten die Möglichkeit, ihre Anmerkungen zu den jeweiligen Projekten auf die Plakate zu schreiben und einzelne Projektideen schließlich zu favorisieren. Hierbei bekam jeder Teilnehmer fünf rote Klebepunkte. Durch die Priorisierung der Klebepunkte sind ganz klar mehrere favorisierte Projekte herausgestellt. Das Projekt „Realisierung Kreisverkehr“ ist das dringlichste Projekt (36 Punkte) im Ort, danach folgt das Projekt „Der neue Marktboulevard“ (29 Punkte) sowie das Projekt „Altenwohnen am Katharinenheim“ (26 Punkte). Hierbei ist anzumerken, dass die verhältnismäßig gleiche Aufteilung der übrigen Punkte auf fast alle Handlungsfelder eine allgemeine Akzeptanz aller Projekte aufzeigt. Insbesondere die Vorschläge für die Bahnhofstraße sowie für den Kreisverkehr wurden in großer Weise befürwortet. Ebenso starken Zuspruch erhielten die allgemeinen Ideen zur Wohnflächenentwicklung und die Entwicklung einer Neuen Mitte.

A : KIRCHPLATZ

Das Projekt Realisierung Kreisverkehr ist zeitlich am weitesten fortgeschritten. Es wird stark positiv aufgefasst und ist mit Abstand das meist favorisierte Projekt. Die Notwendigkeit der Umgestaltung dieses Verkehrsknotenpunktes wird gesehen. Anmerkungen, die es zu prüfen und einzuarbeiten gilt, betreffen die Sicherstellung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer als auch die bei der Umgestaltung unbedingt mit einzubeziehende Kanalsanierung. Dies ist bereits in Grundzügen geschehen und wird weiter vertieft. Dies trifft auch zu auf weitere Fragen bzgl. der Grundstückssituation als auch auf die Mindestanforderungen der Dimensionierungen des Kreisverkehrs und der Abbiegesituationen. Die angedachte Neubebauung am Kreisel als auch die Aufwertung der Platzfläche an der Kirche wird größtenteils positiv bewertet.

B : NEUES WOHNEN

Es werden die angedachten Projekte, was die Entwicklung der größeren untergenutzten Flächen zwischen Bahnhofstraße und Langbürgnerseestraße betrifft, sehr positiv aufgenommen. Vor allem wird die Entwicklung eines Kindergartens begrüßt. Die Idee des Projekts Altenwohnen ist mit seiner Bepunktung auf Platz 3 der wichtigsten Projekte. Dies drückt sich auch in den wohlwollenden Kommentaren aus. Es werden ausdrücklich dieser Art der

4 | ERGEBNISSE BETEILIGUNG

BÜRGERWERKSTATT

Wohnungsangebote unterstrichen. Die Nachfrage besteht. Im Bezug auf das zentrale Wohnen zwischen Katharinenheimstraße und Bahnhofstraße wird darauf hingewiesen, das vor allem für Einheimische bezahlbarer Wohnraum entstehen soll. Eine angedachte öffentliche Tiefgarage an dieser Stelle sollte günstig sein und in Kombination einer Stellplatzkompensation während der Baustelle Bahnhofstraße gedacht sein.

C : NEUE MITTE

Die Neue Mitte wird im Ganzen recht positiv aufgefasst. Anmerkungen gab es im Bezug auf noch zu bedenkende Aspekte: Das Bürgerhaus sollte anmietbare Räumlichkeiten für Vereine und Gruppierungen haben. Dies wurde bereits in der Projektvorstellung erwähnt. Ein neues Geschäftshaus wurde, von der aktuellen Situation ausgehend, als eher nicht notwendig erachtet. Ein anderer schrieb jedoch, dass der Bedarf entstehen wird. Der Rathausplatz selbst wird ebenso positiv bewertet. Hier wurde u.a. eine reduzierte Versiegelung angemerkt. Eine öffentliche Tiefgarage sollte auch an dieser Stelle günstig und einladend sein.

D : BAHNHOFSTRASSE

Der Marktboulevard ist das zweitwichtigste Projekt mit insgesamt 29 Punkten. Der angedachte Straßenquerschnitt wurde stark befürwortet. Wichtig für die Bürgerinnen und Bürger

war allgemein die Verbesserung der jetzigen Situation für Fußgänger und Radfahrer. Der Wunsch nach Tempo 30 wurde dabei mehrfach geäußert. Die größtmögliche Reduzierung der Kfz-Verkehrsbelastung und die Förderung der alternativen Mobilitätsarten zum Auto standen klar im Vordergrund der Anmerkungen auf den Plakaten. Die gestalterischen Vorschläge zu den einzelnen Plätzen und Situationen, auch im Hinblick auf die Verbesserung der Barrierefreiheit, wurden offen angenommen. Auch wurde hier auf die Situation des maroden Abwassersystems der Straße angesprochen, die es im Zuge der Sanierung zu beseitigen gilt.

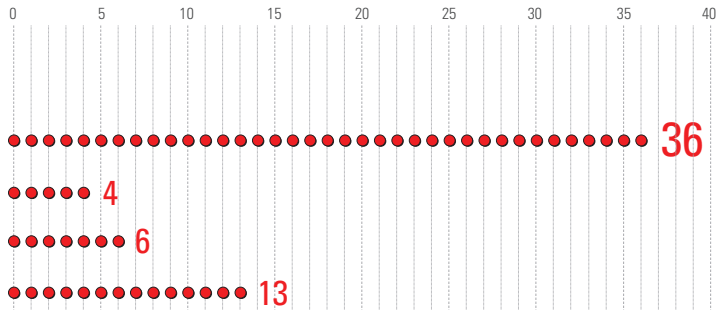
E : ORTSBILD UND BAUKULTUR

Angesprochene Leitziele zur Möblierung als auch zur Beleuchtung und die mit einher gehenden Maßnahmen, die es von Gemeindeseite aus zu bewältigen gilt, wurden als positiv bewertet. Es gilt dabei, nicht nur den öffentlichen Raum aufzuwerten sondern eben auch durch die Förderung privater Maßnahmen, die Seitenbereiche, die Fassung des öffentlichen Raums, in eine allgemeine Aufwertung der Ortsmitte zu integrieren. Dies braucht eine gute Grundlage und ein klaren Konzept, was die einzelnen Projekte darstellen und leisten können.

Rechts: Darstellung der Priorisierung der 24 Projekte durch die Bürger im Rahmen der Werkstatt am 5. Februar 2019, gegliedert in fünf Handlungsfelder. Rot: Anzahl der Nennungen.

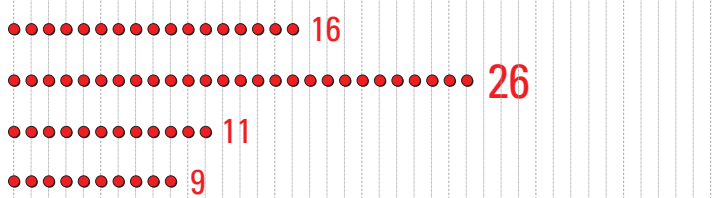
A: Kirchplatz 59

- 01_ Realisierung Kreisverkehr
- 02_ Schulwegesicherheit und Querungen
- 03_ Neubebauung am Kirchplatz
- 04_ Neuordnung Platzfläche



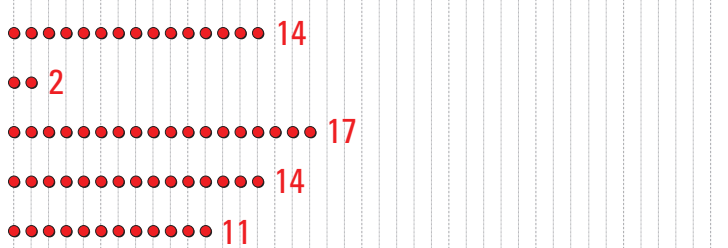
B: Neues Wohnen 62

- 05_ Kindergarten und Wohnen
- 06_ Altenwohnen am Katharinenheim
- 07_ Zentrales Wohnen
- 08_ Öffentliche Tiefgarage



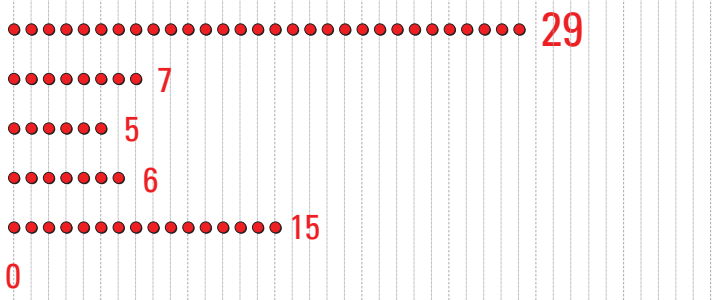
C: Die Neue Mitte 58

- 09_ Bürgerhaus
- 10_ Geschäftshaus am Platz
- 11_ Der Rathausplatz
- 12_ Erschließung und Tiefgarage
- 13_ Potenzialfläche Haus d. Gastes



D: Bahnhofstraße 62

- 14_ Der neue Marktboulevard
- 15_ Katharinenplatz
- 16_ Bahnhofplatz
- 17_ Intelligente Mobilität
- 18_ Barrierefreiheit
- 19_ Baustellenmarketing



E: Ortsbild & Baukultur 35

- 20_ Kommunales Förderprogramm
- 21_ Gestaltungshandbuch
- 22_ Gestaltungsberatung
- 23_ Möblierung im öffentlichen Raum
- 24_ Beleuchtungskonzept



4 | ERGEBNISSE BETEILIGUNG

3. GEMEINDERATSWERKSTATT

ABLAUF

Basierend auf den Ergebnissen der Bürgerwerkstatt wurde dem Gemeinderat der aktuelle Planungsstand vorgestellt. Hierbei sind die wichtigsten kurz- als auch mittelfristig umzusetzenden Projekte und Maßnahmen benannt worden. Es wurde dabei eine grobe Kostenschätzungen für die einzelnen baulichen Maßnahmen erläutert. Auf deren Grundlage konnten die weiteren Schritte zur Umsetzung mit einer ersten groben Kostenschätzung beziffert werden. Hierbei wurden Varianten der Umsetzung vorgestellt. Kosten für die Gemeinde wurden aufgeschlüsselt und Finanzierungsmöglichkeiten für die städtebauliche Entwicklung als auch der Gestaltung der Bahnhofstraße aufgezeigt. Anschließend wurde in großer Runde diskutiert. Nachfolgend die relevanten Aspekte, die genannt und diskutiert wurden.

NEUBEBAUUNG AM KIRCHPLATZ

Die finale verkehrliche Planung für den Kirchplatz legt die schlussendlich veräußerbaren Grundstücksgrößen durch die Gemeinde vor. Die Realisierung des Kreisel ist bereits in Planung. Hierbei wurde darüber informiert, dass Einzelstellungnahmen zu verschiedenen Sachverhalten (Fußgängerüberweg, Tempo 30) durch den Verkehrsplaner Herrn Noßwitz als aktuelle Maßnahmen abgegeben wurden bzw. noch kommen.

Es wurden bereits die angrenzenden Eigentümer im Rahmen von Einzelgesprächen mit einbezogen. Dies muss für die tatsächliche Fixierung einer zukünftigen baulichen Rahmung des Kreisels weitergeführt und vertraglich geregelt werden.

NEUE MITTE

Die Entwicklung der Neuen Mitte, Bürgerhaus, Geschäftshaus sowie der Rathausplatz, eingeleitet mit einem Wettbewerb, durchgeführt durch einen Investor für das Geschäftshaus, erscheint sinnvoll. Die Fläche des Haus des Gastes ist bei einem Umzug der aktuellen gemeinschaftlichen Nutzungen in ein mögliches Bürgerhaus ebenso veräußerbar. Das Projektfeld Neue Mitte mit der Realisierung des Bürgerhauses / Rathaus ist ein mittel- bis langfristiges Projekt.

NEUES WOHNEN

Das Neue Wohnen stellt ein Projektfeld, dar, was kurzfristig angegangen werden sollte. Ausgehend vom Rahmenplan ist hierbei das Ziel, das zentrale Wohnungsangebot zu erweitern. Im Masterplan wurden hierfür die städtebaulichen Rahmenbedingungen soweit geklärt. Die Quartiersmitte, das zentrale gelegene Gelenk des öffentlichen Raums, stellt dabei einen Treffpunkt nicht nur für die zukünftige Nachbarschaft sondern auch für alle Einwohner der Gemeinde dar. Eine Freifläche mit

Spielangeboten (Variante 2) wird dabei bevorzugt.

Unterschiedliche Möglichkeiten der Entwicklung wurden ebenso aufgezeigt. Bei einem möglichen Investorenauswahlverfahren ist das Thema der Tiefgarage näher zu betrachten. Bei der Realisierung einer Tiefgarage für einen möglichen Wohnungsbau ist die Zahl der öffentliche Stellplätze zu klären.

Ebenso gilt es dabei zu entscheiden, wie dies vertraglich gesichert werden könnte. Es wurde angemerkt, dass darüber hinaus über ein zweites Tiefgarageschoss nachgedacht werden sollte. Die Qualität für den öffentlichen Bereich ist auf jeden Fall hoch zu halten, die Auslässe transparent und einladend zu gestalten. Nur durch ihre Attraktivität kann eine Akzeptanz der Stellplätze gesichert werden.

Ein Investor sollte bei der Entwicklung der Quartiere den direkt angrenzenden öffentlichen Raum mit gestalten. Die Gemeinde muss dabei die öffentliche Widmung und Begehbarkeit des Raumes gewährleisten.

Der Quartiersmitte als auch die Fußwegeverknüpfungen sind im System des öffentlichen Raumes zu integrieren. Die Umgestaltung des Bereichs des Kurkinos wäre der einzige Kostenfaktor für Gemeinde. Es gilt für den nächsten

Schritt einer Entwicklung die Fixierung nicht nur der städtebaulichen Rahmenbedingungen sondern auch der weiteren zu beachtenden Aspekte, Sozialorientierung (Anteil sozialer Wohnungsbau etc.) als auch die Art der Grundstücksvergabe (Erbpacht etc.).

Die beiden Quartiere des zentralen Wohnens (Quartier Mitte und Quartier Nord) sollten im Rahmen einer Investorensuche zusammen entwickelt werden. Das Wohnquartier am Kindergarten könnte separat als ein eigenes Baulos angegangen werden.

BAHNHOFSTRASSE

Die Realisierung der Umgestaltung der Bahnhofstraße ist das wichtigste Projekt und sollte möglichst zeitnah starten. Die Masterplanung hat die inhaltlichen Aspekte einer Umgestaltung soweit erarbeitet.

Das weitere Vorgehen muss nun geklärt werden. Der vorgeschlagenen Umfang der Umgestaltung bedarf ein VgV Verfahren. Die Masterplanung schlägt hierbei einen Wettbewerb mit einem gekoppelten Vergabeverfahren vor.

Allgemein bedarf es, als Unterstützung für die Gemeinde, einen Projektsteuerer, der gerade im Hinblick auf die sehr schwierige Eigentumssituation die Gemeinde in den Gesprächen als auch im weiteren Vorgehen unterstützt. Er soll

fachlichen Input geben, die Koordination des komplexen Vorgehens leisten und die Gemeinde auch in den Gesprächen und Vertragsverhandlungen begleiten.

ALLGEMEIN

Nach bisheriger Kenntnis trägt das staatliche Bauamt die anfallenden Kosten für die Fahrbahn bei einer Umgestaltung der Bahnhofstraße. Durch die Veräußerung von bestimmten Grundstücken, die im Masterplan definiert wurden, könnten Mittel zur Umgestaltung der Straße gewonnen werden. Grundsätzlich kann die Gemeinde ebenso durch die Städtebauförderung Kosten minimieren sowohl bei der Umgestaltung der Bahnhofstraße als auch bei der Realisierung der Neuen Mitte.

Der Masterplan ist nun soweit abgeschlossen. Die nächsten Schritte müssen im Marktgemeinderat entschieden werden. Es wird vorgeschlagen, im Rahmen einer Gemeinderatsklausur die konkreten Schritte zur Einleitung der verschiedenen Maßnahmen noch in diesem Jahr abzuhalten. Die Projektsteuerung ist wichtig und sollte möglichst zeitnah vergeben werden.

Als grundsätzlicher Start-Baustein zur Umsetzung der bereits im ISEK formulierten Impulsprojekte wurde dem Gemeinderat nochmals das Projektfeld Ortsbild und Baukultur auf dessen

Wunsch näher erläutert. Ein Gestaltungshandbuch, kombiniert mit einem kommunalem Förderprogramm sowie eine allgemeine Gestaltungsberatung würde einen sichtbaren und für das Ortsbild gewinnbringenden Projektstart zur Umgestaltung der Bahnhofstraße darstellen, solange noch Gespräche bzw. Vertragsverhandlungen mit den privaten Eigentümern der Gehwegbereiche geführt werden müssen dieses Jahr.

Insbesondere die Aufstellung eines kommunalen Förderprogramms für die Ortsmitte, die Gebäude entlang der Bahnhofstraße, würde das Ziel einer allgemeinen Aufwertung der Bahnhofstraße unterstützen und die Umgestaltung des öffentlichen Raums positiv begleiten. Auch hier könnten Mittel der Städtebauförderung genutzt werden.

DIE NÄCHSTEN SCHRITTE - PROGRAMM AB 2019

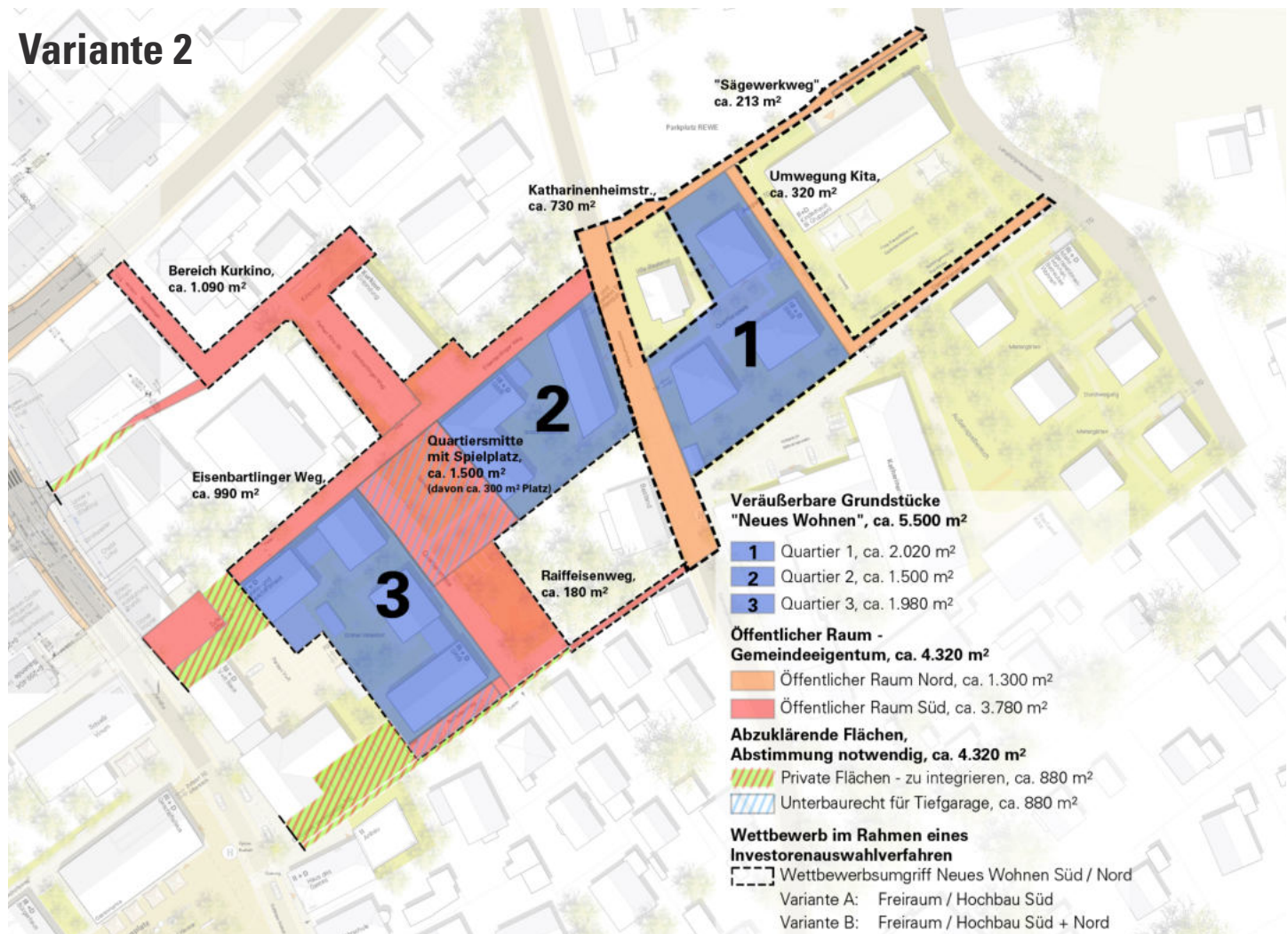
Die in der Gemeinderatswerkstatt getroffenen Entscheidungen bzw. Mehrheitsbekundungen sind nun Richtschnur für die weitere Entwicklung der Ortsmitte. Nachfolgend wird nun das Umsetzungsprogramm ab 2019 im Detail beschrieben.

Umsetzungsprogramm ab 2019



Bilanzierung
Weiteres Vorgehen

**BILANZIERUNG
NEUES WOHNEN**



Strukturkonzept - Variante 2: Übersicht Flächen, o.M.

*
nach BKI Objektdaten - F8 Freianlagen
inkl. Regionalfaktor und Indexierung für KG 500 brutto
Grundlage Quelle: BKI F8, 2018. 8700-0027
Wege / Mischverkehrsfläche: ca. 177,7 €/m²

**
nach BKI Objektdaten - F8 Freianlagen
inkl. Regionalfaktor und Indexierung für KG 500 brutto
Grundlage Quelle: BKI F8, 2018. 8700-0022
Quartiersplatz: ca. 293,5 €/m²

Entwurfsplanungen, Objektdaten - Freianlagen
Kostenschätzung HOAI 2013, Freianlagen §39, Anlage 11:
Sonstige Freianlagen, Fußgängerbereiche und Stadtplätze
mit hoher oder sehr hoher Ausstattungsintensität:
Honorarzone IV, unterer Satz - brutto + 5% Nebenkosten

nach BKI Objektdaten - Gebäude Neubau 2018
inkl. Regionalfaktor u. Indexierung für KG 300+400 brutto
Grundlage Quelle: Ø Mehrfamilienhäuser 20 WE und mehr,
mittlerer Standard: ca. 1.236 €/m²

Entwurfsplanungen, Objektdaten - Gebäude
Kostenschätzung HOAI 2015, Gebäude und Innenräume
§35, Anlage 10: Einfamilienhäuser, Wohnhäuser oder
Hausgruppen in verdichteter Bauweise:
Honorarzone III, unterer Satz - brutto + 5% Nebenkosten

BILANZIERUNG NEUES WOHNEN

KOSTEN WOHNBEBAUUNG MIT TIEFGARAGE

Quartier 1

- » ca. 1.700 m² BGF / 18 WE (Ø75m²/WE)
- » Baukosten: ca. 2.101.000 € ****
- » Planungshonorar: ca. 279.000 € *****
(brutto + 5 % Nebenkosten).

Quartier 2 und 3

- » ca. 4.500 m² BGF / 45 WE (Ø75m²/WE)
- » Baukosten: ca. 5.562.000 € ****
- » Planungshonorar: ca. 656.000 € *****
(brutto + 5 % Nebenkosten).

KOSTEN GESTALTUNG ÖFFENTLICHER RAUM

Öffentlicher Raum Nord (ca. 1.300 m²)

- » Baukosten: ca. 231.000 € *
- » Planungshonorar: ca. 65.000 € ***
(brutto + 5 % Nebenkosten).

Öffentlicher Raum Süd (ca. 3.780 m²)

- » ca. 618.000 € * + 88.000 € (Platz) **
- » Planungshonorar: ca. 166.000 € ***
(brutto + 5 % Nebenkosten).

WETTBEWERBSVERFAHREN

» Option: Quartier 1 und 2

Durchführung eines Wettbewerbs für
Gebäude und Freianlagen für Variante 2

- ca. 35.000 € Wettbewerbsmanagement, brutto
- ca. 15.000 € Preisgericht/Nebenkosten etc., brutto
- ca. 22.000 € Preisgeld Freianlagen (Leistungsphasen 1 + 2, 13%), brutto
- ca. 59.000 € Preisgeld Gebäude Hochbau (Leistungsphasen 1+2, 9%), brutto
- ca. 131.000 € Kosten Wettbewerb, brutto**

» Option: Quartier 1,2 und 3:

Durchführung eines Wettbewerbs für
Gebäude und Freianlagen für Variante 2

- ca. 38.000 € Wettbewerbsmanagement, brutto
- ca. 15.000 € Preisgericht/Nebenkosten etc., brutto
- ca. 30.500 € Preisgeld Freianlagen (Leistungsphasen 1 + 2, 13%), brutto
- ca. 84.000 € Preisgeld Gebäude Hochbau (Leistungsphasen 1+2, 9%), brutto
- ca. 167.500 € Kosten Wettbewerb, brutto**

KOSTEN BAULEITPLANUNG

- » Aufstellung **BPlan der Innenentwicklung**
nach §13a B: ca. 45.000 € brutto

KOSTEN UND EINNAHMEN

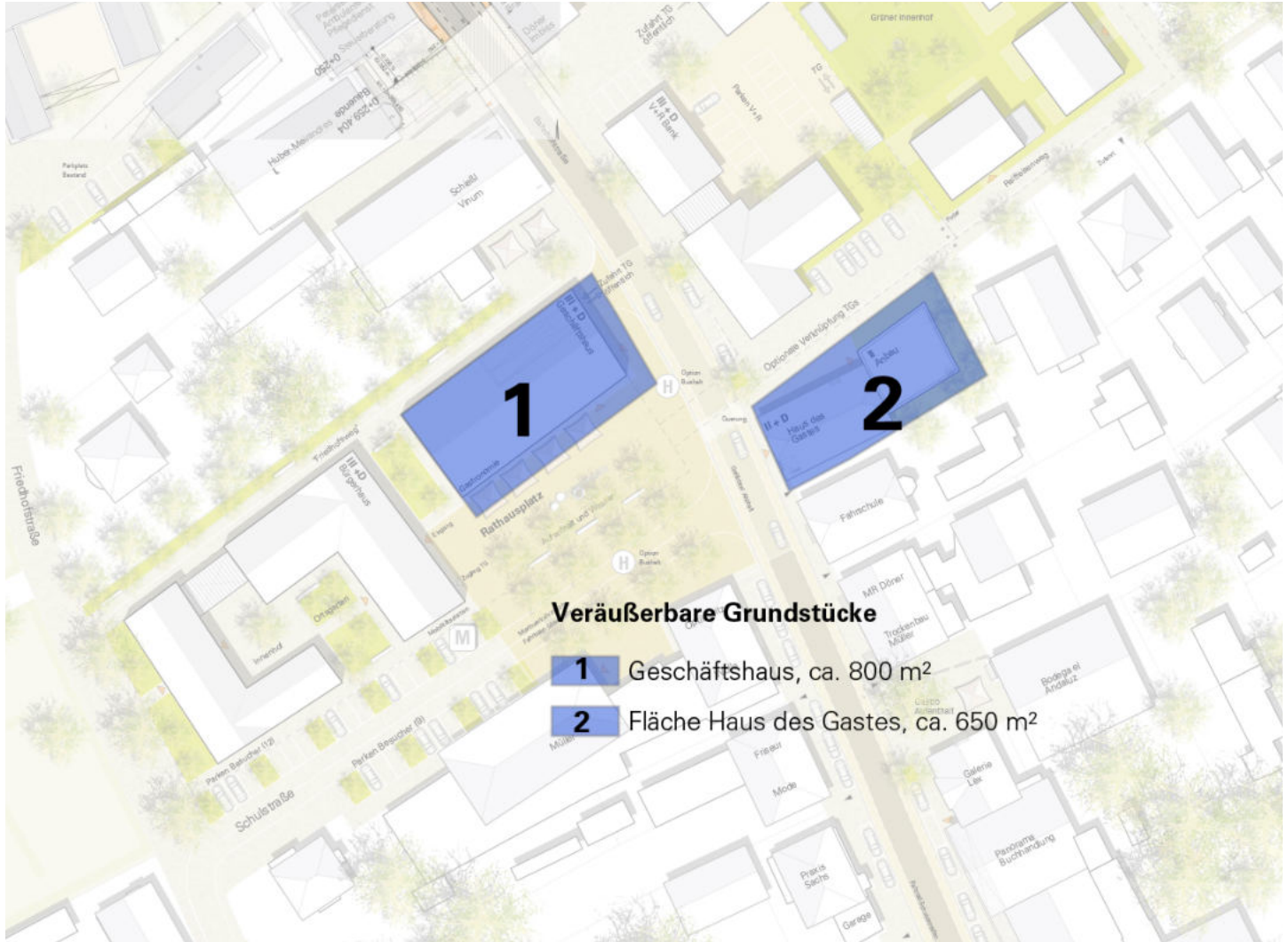
Aufgelistet sind Kosten für die Wohnbebauung als auch für die Gestaltung des öffentlichen Raums von der vom Gemeinderat favorisierten Variante 2. Angedacht ist: Ein Investor realisiert neben dem Wohnungsbau auch die Umsetzung der Gestaltung des öffentlichen Raums. Eine restliche zu gestaltende Fläche im Bereich des Kurkinos bleibt dabei für die Gemeinde „übrig“ als zu gestaltende Fläche (ca. 186.000 €).

Die von der Gemeinde veräußerbaren Grundstücke ergeben einen Ertrag von ca. 2.500.000 bzw. 2.800.000 € (je nach Variante). Dies stellt eine konkrete Einnahme für die Gemeinde dar (angenommen ist ein Kennwert von ca. 450 € / m²). Abzüglich der Kosten im Bereich des Kurkinos könnte Bad Endorf hierbei einen Gewinn von fast 2.600.000 € erwirtschaften. Diese Summe kann wieder reinvestiert werden in die weiteren Maßnahmen.

ZU VERÄUSSERENDE GRUNDSTÜCKE

- » ca. 5.500 m²
- » ca. 2.475.000 € (Kennwert: 450 € / m²)

**BILANZIERUNG
DIE NEUE MITTE**



Veräußerbare Grundstücke

- 1** Geschäftshaus, ca. 800 m²
- 2** Fläche Haus des Gastes, ca. 650 m²

Strukturkonzept - Übersicht Flächen, o.M.

*
nach BKI Objektdaten - Gebäude Neubau 2018
inkl. Regionalfaktor u. Indexierung für KG 300+400 brutto
Grundlage Quelle: Ø Gemeindezentrum mittlerer Standard,
ca. 2.158,3 €/m²

**
nach BKI Objektdaten - Gebäude Neubau 2018
inkl. Regionalfaktor u. Indexierung für KG 300+400 brutto
Grundlage Quelle: Ø Geschäftshäuser ohne Wohnungen,
ca. 1.656 €/m²

Entwurfsplanungen, Objektdaten - Gebäude
Kostenschätzung HOAI 2013, Gebäude und Innenräume
§35, Anlage 10: Bürger-, Gemeindezentrum etc.
bzw. Handel und Verkauf, Honorarzone IV, unterer Satz
- brutto + 5% Nebenkosten

nach BKI Objektdaten - F8 Freianlagen
inkl. Regionalfaktor und Indexierung für KG 500 brutto
Grundlage Quelle: BKI F8, 2018. 8700-0022
Gehwegbereiche / Parkplätze: ca. 293,5 €/m²

nach BKI Objektdaten - F8 Freianlagen
inkl. Regionalfaktor und Indexierung für KG 500 brutto
Grundlage Quelle: BKI F8, 2018. 8700-0036
Platzflächen: ca. 455 €/m²

Entwurfsplanungen, Objektdaten - Freianlagen
Kostenschätzung HOAI 2013, Freianlagen §39, Anlage 11:
Sonstige Freianlagen, Fußgängerbereiche und Stadtplätze
mit hoher oder sehr hoher Ausstattungsintensität:
Honorarzone IV, unterer Satz - brutto + 5% Nebenkosten

BILANZIERUNG DIE NEUE MITTE

KOSTEN BEBAUUNG RATHAUSPLATZ

Bürgerhaus (Variante 1)

- » ca. 2.500 m² BGF
- » Baukosten: ca. 5.396.000 € *
- » Planungshonorar: ca. 797.000 € **
(brutto + 5 % Nebenkosten).

Geschäftshaus am Platz

- » ca. 1.500 m² BGF
- » Baukosten: ca. 2.874.000 € **
- » Planungshonorar: ca. 459.000 € ***
(brutto + 5 % Nebenkosten).

KOSTEN GESTALTUNG ÖFFENTLICHER RAUM RATHAUSPLATZ:

Gehwegbereich Rathausplatz (ca. 1.650 m²)

- » Baukosten: ca. 484.500 € ****
- » Planungshonorar: ca. 120.500 € *****

Rathausplatz (ca. 1.500 m²)

- » Baukosten: ca. 682.500 € *****
- » Planungshonorar: ca. 161.000 € *****

KOSTEN MÖGLICHER WETTBEWERB (VGV VERFAHREN)

Durchführung eines Wettbewerbs für

beide Gebäude mit Tiefgarage (Variante 1):

- ca. 35.000 € WB-Management, brutto
- ca. 15.000 € Preisgericht/Nebenkosten, brutto
- ca. 113.000 € Preisgeld Gebäude, (LP1+2, 9%), brutto
- ca. 36.000 € Preisgeld Freianlagen (LP1+2, 13%), brutto

ca. 199.000 € Kosten Wettbewerb, brutto

ZU VERÄUSSERNDE GRUNDSTÜCKE

- » ca. 1.450 m²
- » ca. 652.500 € (Kennwert: 450 € / m²)

KOSTEN UND EINNAHMEN

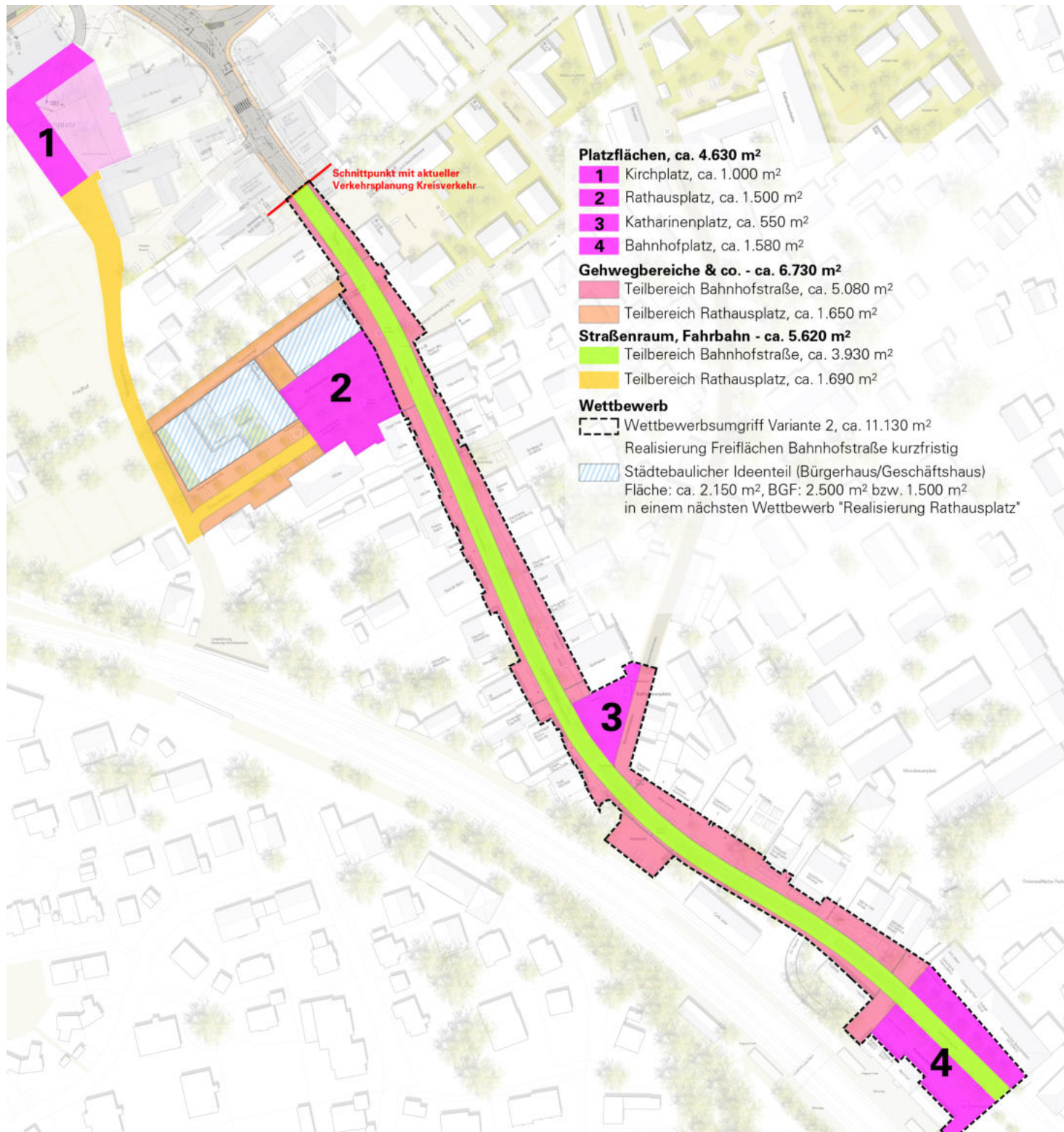
Aufgelistet sind exemplarisch die Kosten für das Bürgerhaus (Variante 1), für das Geschäftshaus am Platz sowie die Kosten für die Gestaltung des öffentlichen Raums am Rathausplatz. Die Kosten für den öffentlichen Raum betragen zusammen etwa 1.500.000 €, die Kosten für das Bürgerhaus ca. 6.195.000 €.

Die Fläche der zu veräußernden Grundstücke betragen ca. 1.450 m². Bei einem angenommenen Kennwert von ca. 450 € / m² kann die Gemeinde durch einen Verkauf ca. 652.500 € einnehmen. Diese Summe kann reinvestiert werden in die weiteren Maßnahmen. Somit entstehen der Gemeinde im Rahmen dieses Bausteins Kosten von ca. 7.000.000 €.

MÖGLICHER WETTBEWERB

Im Rahmen der Entwicklung des Geschäftshauses am Platz könnte ein Wettbewerb durchgeführt werden. Hierbei folgt zusätzlich eine grobe Kostenaufstellung für die Durchführung eines Realisierungswettbewerbs für das Bürgerhaus, das Geschäftshaus am Platz zusammen mit dem Rathausplatz.

BILANZIERUNG NEUBEBAUUNG AM KIRCHPLATZ



Strukturkonzept - Übersicht Flächen, o.M.

BILANZIERUNG BAHNHOFSTRASSE

GESAMTKOSTEN GESTALTUNG ÖFFENTLICHER RAUM FÜR MARKTGEMEINDE

Gesamt:	ca. 6.102.000 €
Baukosten:	ca. 5.025.000 € *
Planungshonorar:	ca. 1.077.000 € *
davon:	
» Plätze (ca. 4.630 m ²):	
- Baukosten:	ca. 2.107.000 € *
- Planungshonorar:	ca. 513.000 € *
» Gehwegbereiche/Stellplätze (ca. 6.730 m ²):	
- Baukosten:	ca. 1.975.500 € *
- Planungshonorar:	ca. 432.500 € *
» Fahrbahn Friedhof-/Schulstr. (ca. 1.690 m ²):	
- Baukosten:	ca. 283.500 € *
- Planungshonorar:	ca. 46.000 € *
» Fahrbahn Bahnhofstraße (ca. 3.930 m ²):	
- Baukosten:	ca. 659.000 € *
- Planungshonorar:	ca. 85.500 € *

KOSTEN WETTBEWERB ZENTRALER ÖFFENTLICHER RAUM

ca. 35.000 €	Wettbewerbsmanagement, brutto
ca. 15.000 €	Preisgericht/Nebenkosten etc., brutto
ca. 90.300 €	Preisgeld Freianlagen (LP 1 + 2, 13%), brutto
ca. 140.300 €	Kosten Wettbewerb, brutto

GRUNDLAGE KOSTEN FREIANLAGEN-WETTBEWERB FÜR DIE BAHNHOFSTRASSE

» Gehwegbereiche (ca. 5.080 m ²):	
- Baukosten:	ca. 1.491.000 €
- Planungshonorar:	ca. 312.000 €
- LP 1+2 (13%):	ca. 40.500 €
» Platzbereiche (ca. 2.130 m ²):	
- Baukosten:	ca. 969.000 €
- Planungshonorar:	ca. 238.000 €
- LP 1+2 (13%):	ca. 31.000 €
» Fahrbahn (ca. 3.930 m ²):	
- Baukosten:	ca. 659.000 €
- Planungshonorar:	ca. 85.500 €
- LP 1+2 (22%):	ca. 18.800 €

KOSTEN UND EINNAHMEN

Nachfolgend aufgelistet sind die Kosten für die Gestaltung des öffentlichen Raums in der Bahnhofstraße sowie in der Schul- und Friedhofstraße, als Gesamtübersicht, als auch gegliedert nach den jeweiligen Flächennutzungen. Die Gesamtkosten der Gestaltung des öffentlichen Raumes mit Fahrbahn als auch allen Platzbereichen, inklusive Rathausplatz sowie Schul- und Friedhofstraße betragen ca. 6.102.000 €. Die Umgestaltung der Friedhofstraße befindet sich bereits in Planung. Relevant für die kurzfristige Gestaltung der Bahnhofstraße ist schließlich der tatsächliche Straßenraum der Bahnhofstraße. Die Kosten für die Umgestaltung des öffentlichen Raums ohne Rathausplatz- und Kirchplatzbereich und ohne Schul- und Friedhofstraße betragen für die Marktgemeinde ca. 3.000.000 €. Hierbei sind die Kosten für die Fahrbahn ebenso nicht mit einberechnet. Diese werden voraussichtlich dabei vom Freistaat Bayern übernommen. Ein Wettbewerb als Grundlage zur Umgestaltung für die Bahnhofstraße würde ca. 140.000 € an Kosten betragen. Die Grundlage der Kostenberechnung ist hierbei die links unten stehende Auflistung der relevanten Planungskosten der Leistungsphasen 2. Es fallen schließlich auf die Marktgemeinde Gesamtkosten von etwa 3.140.000 €.

* einzeln als Posten einberechnet

BILANZIERUNG BAHNHOFSTRASSE

KOSTEN GESTALTUNG ÖFFENTLICHER RAUM BAHNHOFSTRASSE FAHRBAHN / GEHWEGE

Fahrbahn Bahnhofstraße (ca. 3.930 m²)

- » Baukosten: ca. 659.000 € *
- » Planungshonorar: ca. 85.500 € ****

Gehwegbereich Bahnhofstraße (ca. 5.080 m²)

- » Baukosten: ca. 1.491.000 € **
- » Planungshonorar: ca. 312.000 € ***

KOSTEN GESTALTUNG ÖFFENTLICHER RAUM FAHRBAHN/GEHWEGE RATHAUSPLATZ / FRIEDHOF:

Fahrbahn Friedhof-/Schulstr. (ca. 1.690 m²)

- » Baukosten: ca. 283.500 € *
- » Planungshonorar: ca. 46.000 € ****

Gehwegbereich Rathausplatz (ca. 1.650 m²)

- » Baukosten: ca. 484.500 € **
- » Planungshonorar: ca. 120.500 € ***

KOSTEN GESTALTUNG ÖFFENTLICHER RAUM PLATZBEREICHE

Kirchplatz (ca. 1.000 m²)

- » Baukosten: ca. 455.000 € *
- » Planungshonorar: ca. 114.000 € **

Rathausplatz (ca. 1.500 m²)

- » Baukosten: ca. 682.500 € *
- » Planungshonorar: ca. 161.000 € **

Katharinenplatz (ca. 550 m²)

- » Baukosten: ca. 250.500 € *
- » Planungshonorar: ca. 69.500 € **

Bahnhofplatz (ca. 1.580 m²)

- » Baukosten: ca. 719.000 € *
- » Planungshonorar: ca. 168.500 € **

*

nach BKI Objektdaten - F8 Freianlagen
inkl. Regionalfaktor und Indexierung für KG 500 brutto
Grundlage Quelle: BKI F8, 2018. 8700-0011
Straßenraum: ca. 167,7 €/m²

**

nach BKI Objektdaten - F8 Freianlagen
inkl. Regionalfaktor und Indexierung für KG 500 brutto
Grundlage Quelle: BKI F8, 2018. 8700-0022
Gehwegbereiche / Parkplätze: ca. 293,5 €/m²

nach BKI Objektdaten - F8 Freianlagen
inkl. Regionalfaktor und Indexierung für KG 500 brutto
Grundlage Quelle: BKI F8, 2018. 8700-0036
Platzflächen: ca. 455 €/m²

Entwurfsplanungen, Objektdaten - Verkehrsanlagen
Kostenschätzung HOAI 2013, Freianlagen §39, Anlage 11:
Innerörtliche Straßen und Plätze, sonstige innerörtliche
Straßen und Plätze mit hohen verkehrstechn. Anforderungen etc.
Honorarzone IV, unterer Satz - brutto + 5% Nebenkosten

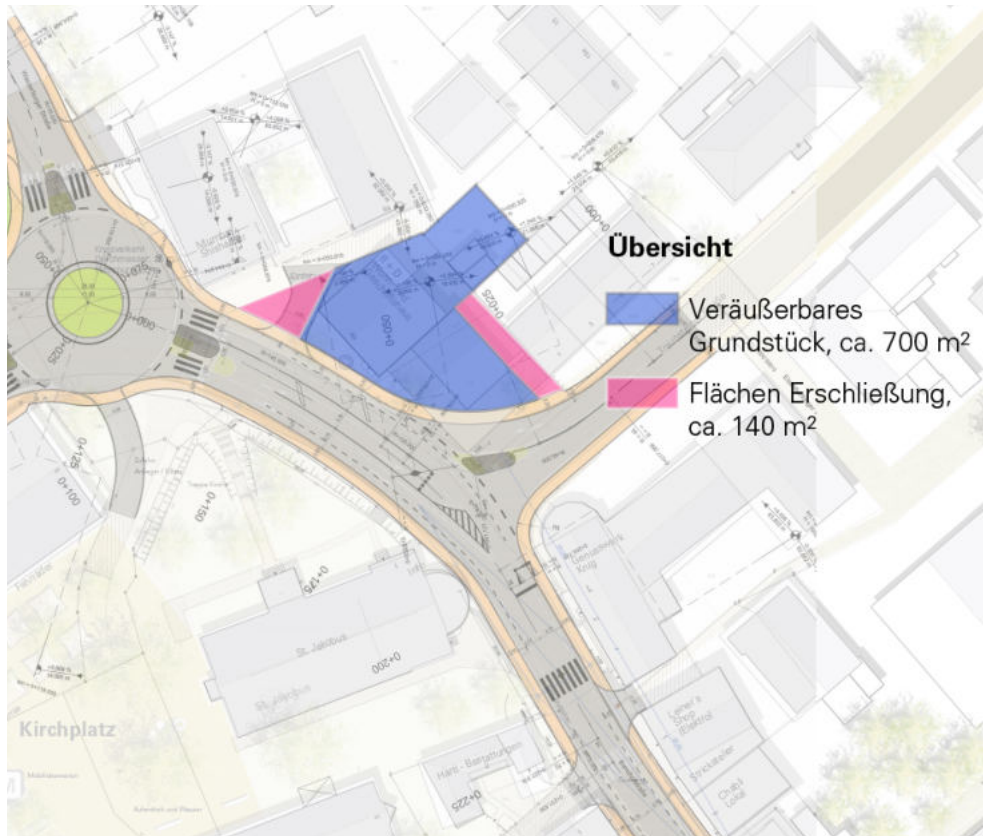
*

nach BKI Objektdaten - F8 Freianlagen
inkl. Regionalfaktor und Indexierung für KG 500 brutto
Grundlage Quelle: BKI F8, 2018. 8700-0036
Platzflächen: ca. 455 €/m²

**

Entwurfsplanungen, Objektdaten - Freianlagen
Kostenschätzung HOAI 2013, Freianlagen §39, Anlage 11:
Sonstige Freianlagen, Fußgängerbereiche und Stadtplätze
mit hoher oder sehr hoher Ausstattungsintensität:
Honorarzone IV, unterer Satz - brutto + 5% Nebenkosten

BILANZIERUNG NEUBEBAUUNG AM KIRCHPLATZ



Strukturkonzept / Überlagerung Verkehrsplanung - Übersicht Flächen, o.M.

KOSTEN UND EINNAHMEN

Die Kosten der Realisierung des Kreisverkehrs sind im Rahmen der Planung durch den Verkehrsplaner aufzustellen. Diese sind hier dementsprechend nicht aufgeführt ebenso nicht die Kosten für die möglichen notwendigen Teil-Flächenkäufe in den Randbereichen.

Vom aktuellen Stand ausgehend, sind keine weiteren größeren baulichen Maßnahmen durch die Gemeinde geplant. Es entstehen dadurch keine weiteren Kosten.

Die Fläche des zu veräußerndem Grundstückes beträgt ca. 700 m². Bei einem angenommenen Kennwert von ca. 450 € / m² kann die Gemeinde durch einen Verkauf ca. 315.000 € einnehmen. Diese Summe kann reinvestiert werden in die weiteren Maßnahmen.

BILANZIERUNG ÜBERSICHT FLÄCHEN



Überlagern Eigentumsstruktur - Veräußerbare Grundstücke Marktgemeinde, o.M.

BILANZIERUNG ÜBERSICHT

ERTRAG UND KOSTEN

Die Marktgemeinde kann einen großen Anteil der Kosten durch Veräußerungen abdecken. Durch die Städtebauförderung wäre es möglich, für die Gestaltung der Bahnhofstraße als auch für die Realisierung des Bürgerhauses die Kosten für die Marktgemeinde auf unter 3.000.000 € zu senken.

ERTRÄGE DURCH GRUNDSTÜCKSV ERÄUSSERUNGEN

KURZFRISTIG VERÄUSSERBAR

Neues Wohnen:	ca. 2.808.000 €
Haus des Gastes:	ca. 292.500 €
Kirchplatz:	ca. 315.000 €

LANGFRISTIG VERÄUSSERBAR

Geschäftshaus:	ca. 360.000 €
----------------	---------------

Gesamt: ca. 3.775.500 €

BILANZIERUNG FÜR DIE MARKTGEMEINDE

PROJEKTFELDER	KOSTEN MARKTGEMEINDE	ERTRAG MARKTGEMEINDE
1. Neues Wohnen	ca. 186.000 €	ca. 2.808.000 €
2. Neubebauung Kreisel	-	ca. 315.000 €
3. Neue Mitte	ca. 7.695.000 €	ca. 652.500 €
4. Bahnhofstraße	ca. 3.140.000 €	-

Gesamt ca. 11.021.000 € ca. 3.775.500 €

STÄDTEBAUFÖRDERUNG

ANNAHME:

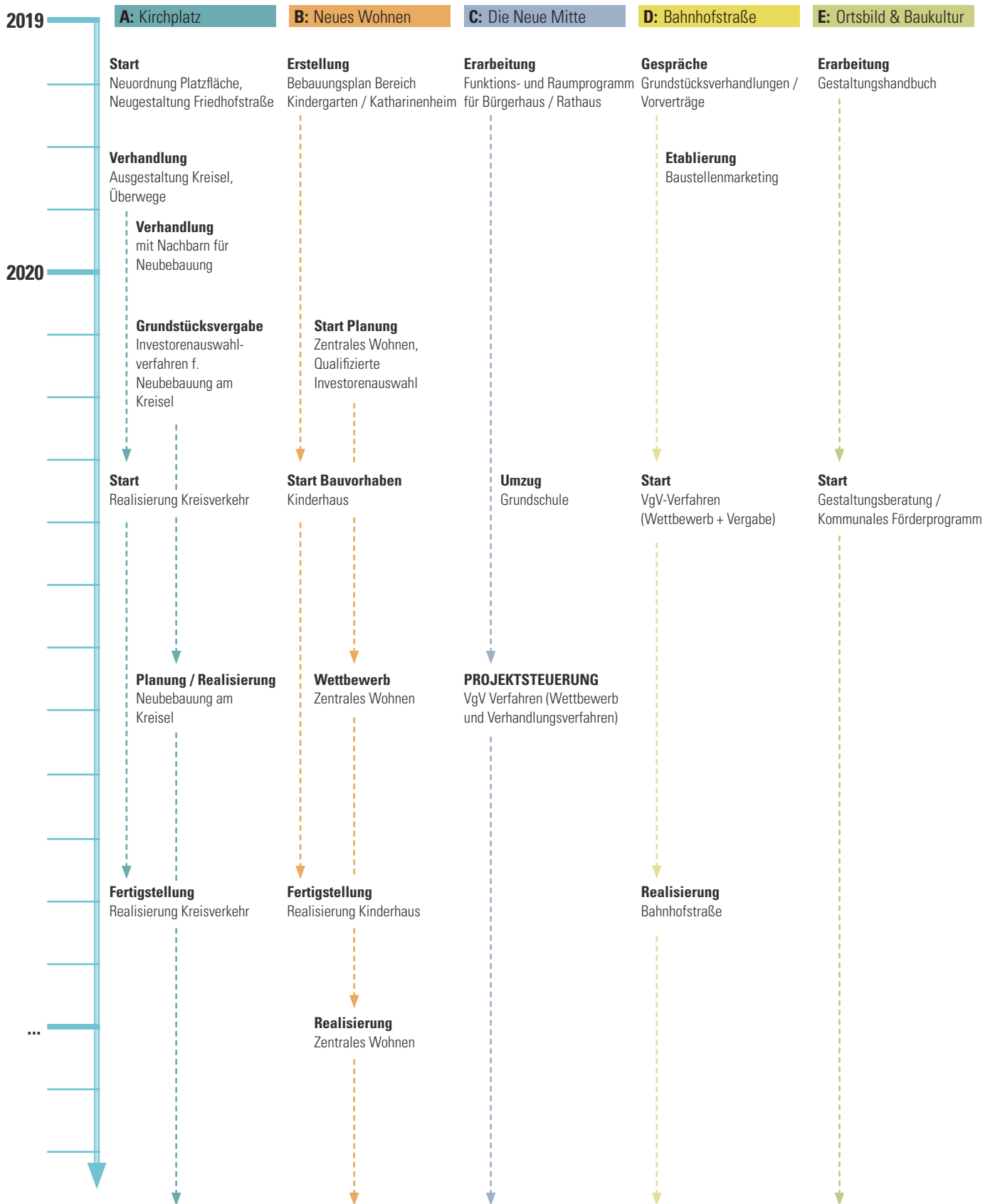
Förderung Neue Mitte ca. 35 % (wg. Rathaus):	ca. 2.695.000 €
Förderung Bahnhofstraße / Kurkinobereich:	ca. 1.663.000 €

Gesamtförderung: ca. 4.358.000 €

--> **Gesamt Haben:** ca. 8.135.000 €

--> **Gesamt Kommunalen Investitionsbedarf:** ca. 2.900.000 €

WEITERES VORGEHEN ÜBERSICHT



WEITERES VORGEHEN ÜBERSICHT

DIE NÄCHSTEN SCHRITTE

A: KIRCHPLATZ

- » Fixierung der Rahmenbedingungen einer künftigen Neubebauung
- » Einigung mit direkt angrenzenden Nachbarn
- » Vorschlag zur Entwicklung: Investorenauswahlverfahren
- » Veräußerung der Grundstücke unter Sicherung der städtebaulichen Ziele
- » Parallel: Realisierung Kreisverkehr

B: NEUES WOHNEN

- » Fixierung der Rahmenbedingungen (Thema TG).
- » Realisierung Kinderhaus
- » Qualifizierte Investorenauswahl für die Quartiere „Zentrales Wohnen“
- » Durchführung eines Wettbewerbs: 2 Optionen
- » Schaffung von Baurecht

C: DIE NEUE MITTE

- » Erstellung Funktions- und Raumprogramm für zukünftiges Bürgerhaus/Rathaus.
- » Etablierung Projektsteuerung
- » VgV Verfahren (Wettbewerb + Vergabe)

D: BAHNHOFSTRASSE

- » Grundstücksverhandlungen - Vorverträge mit Eigentümer (79 Parzellen)
- » VgV Verfahren (Wettbewerb + Vergabe)
- » Bildung Realisierungsabschnitte
- » Umbaumanagement

D: BAHNHOFSTRASSE

- » Erarbeitung Gestaltungshandbuch.
- » Etablierung Gestaltungsberatung und Kommunales Förderprogramm

BAHNHOFSTRASSE

Die Umgestaltung der Bahnhofstraße hat eine hohe Priorität. Die entsprechenden nächsten Schritte wurden formuliert. Vertragsverhandlungen mit allen Grundstückseigentümern müssen zeitnah beginnen. Eine entsprechende Steuerung und Beratung von außen muss als Unterstützung für die Markt-gemeinde eingeholt werden.

GESTALTUNGSBERATUNG

Begleitend zur Umgestaltung sollte das Gestaltungshandbuch erarbeitet und eine städtebauliche / gestalterische Beratung durch Fachplaner für die Ortsmitte, wie bereits im ISEK formuliert, installiert werden. In diesem Zuge sollte ein Kommunales Förderprogramm zeitnah aufgestellt werden.

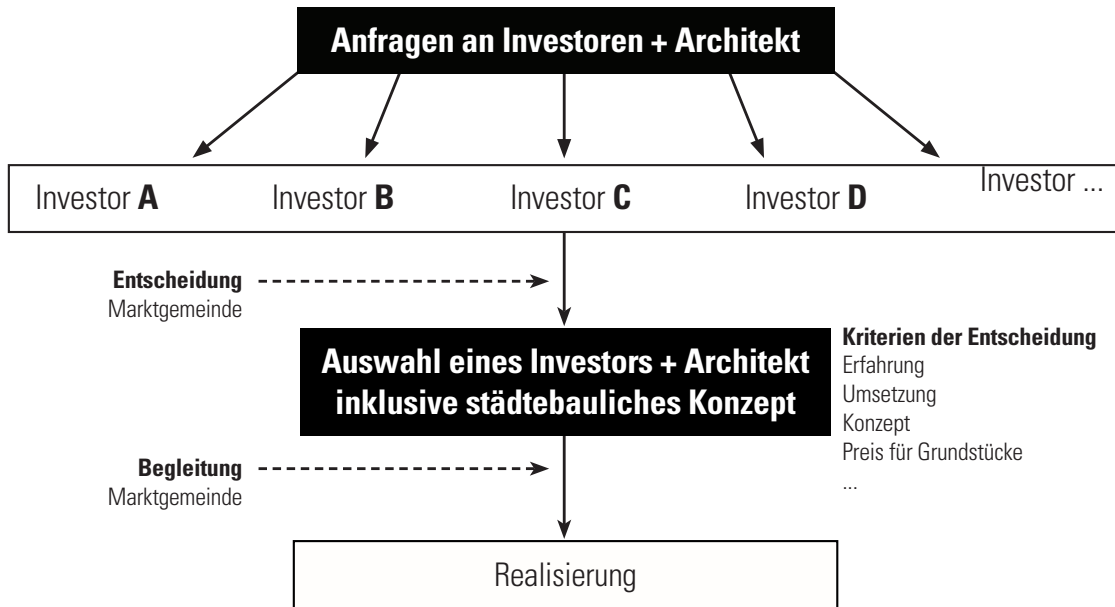
KIRCHPLATZ

Parallel zur Realisierung des Kreisverkehrs gilt es, die städtebaulichen Rahmenbedingungen für die kommunalen Grundstücke, die veräußert werden können, zu fixieren und sich mit den angrenzenden Eigentümern dahingehend abzustimmen. Zeitnah können hierbei die Flächen veräußert werden.

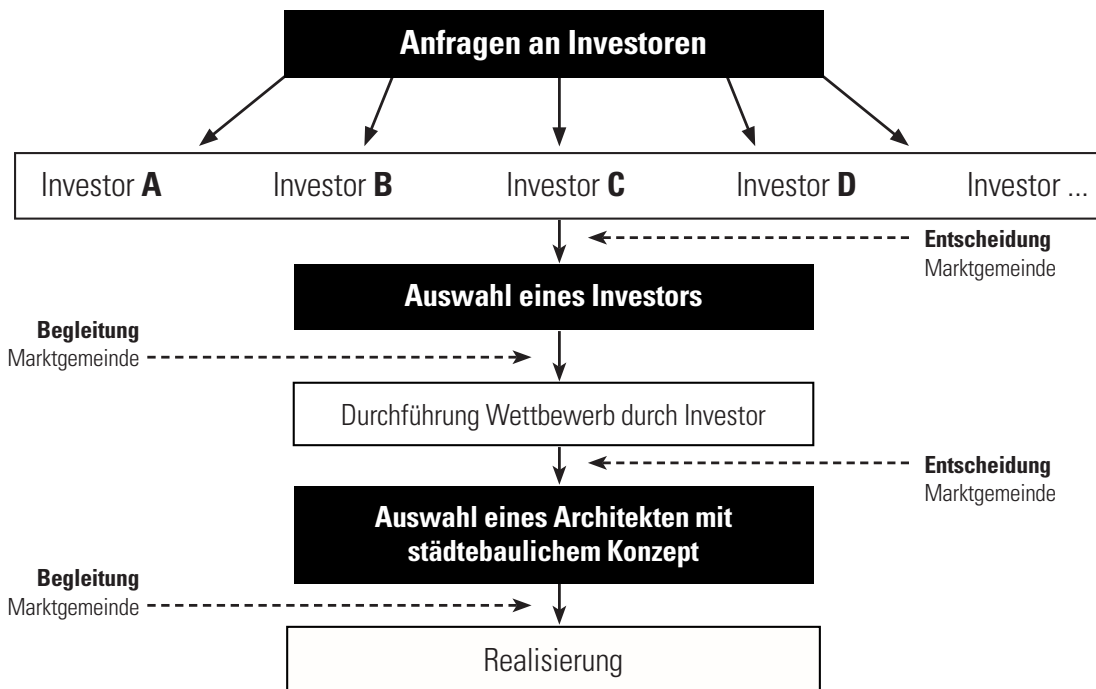
NEUES WOHNEN

Auch für das Neue Wohnen gilt es, in die nächste Phase der Entwicklung einzusteigen, entsprechend den formulierten Schritten zu beginnen. Hierbei sind parallel zur bereits gestarteten

WEITERES VORGEHEN
ÜBERSICHT



Schematischer Ablauf Investorenauswahl - Option 1



Schematischer Ablauf Investorenauswahl - Option 2

WEITERES VORGEHEN ÜBERSICHT

Entwicklung des Kinderhauses weitere Abstimmungen notwendig im Bezug auf eine angedachte Investorensuche als auch im Bezug auf die Fixierung konkreter Rahmenbedingungen. Hierbei gilt es v.a. das Thema Tiefgarage im Detail zu klären.

INVESTORENAUSWAHL

Wie bereits erwähnt, wird empfohlen, den zentralen Bereich durch einen Wettbewerb umzusetzen. Angedacht für den Entwicklungsprozess ist dabei eine Zusammenarbeit mit einem Investor. Zwei Optionen stehen dabei im Raum. Entweder kann die Gemeinde im Rahmen eines Investorenauswahlverfahrens einen Investor zusammen mit seinem städtebaulichen Konzept zur Realisierung verpflichten oder in Option 2 zuerst einen Investor auswählen und ihn dann zu einem Wettbewerbsverfahren verpflichten. Option 2 bietet die Chance, aus möglichst vielen Bewerbern den Richtigen auszuwählen, der es schafft, vorab formulierte Rahmenbedingungen zur Sicherung der Interessen der Marktgemeinde zu erfüllen und u.a. sich der Durchführung und Finanzierung eines Architektenwettbewerbs unter Beteiligung und Mitwirkung der Gemeinde verpflichtet. In diesem angedachten Modell kann Bad Endorf einerseits einen kompetenten Investor finden, andererseits im Rahmen des Wettbewerbs ein qualitativ hochwertiges Konzept eines Teilnehmers mit auswählen. Somit kann die Gemeinde im

gesamten Prozess ihre Interessen selbst vertreten u. bleibt Entscheidungsträger.

WETTBEWERBSVERFAHREN

Für den Realisierungswettbewerb gibt es ebenso zwei Optionen. Es wurde bereits ein Realisierungswettbewerb für den Kindergarten durchgeführt. Hierbei gab es für das Quartier 1 einen extra Ideenteil. Jetzt besteht Frage, ob das Quartier 1 als ein Teilbereich eines Gesamt-Realisierungswettbewerbs für das Neue Wohnen mit integriert, oder ein Wettbewerb nur für Quartier 2 und 3 durchgeführt wird. Aufgelistet wurden bereits die groben Kosten der Durchführung beider Optionen für die favorisierte Variante 2. Ein Wettbewerb besitzt mehrere Vorteile. Die Teilnehmer stehen in direktem Wettbewerb um den Auftrag, es kann das qualitativ beste Angebot aus vielfältigen Lösungsansätze mit teilweise überraschenden Ideen gewählt werden. Das Verfahren ermöglicht somit eine Qualitätssicherung und Kostenoptimierung durch den direkten Vergleich. Eine fachkundige Beratung durch ein erfahrenes Preisgericht hilft sowohl bei der Konzeption der Aufgabe als auch bei der Auswahl der besten Lösung. Schließlich können alle Preisträger zu einem Auftragsgespräch eingeladen werden. Somit hat man die Auswahl bei der Beauftragung des Planungspartners. Zu überschaubaren Kosten, die teilweise ohnehin anfallen würden, erhält man dabei nicht nur eine, sondern mehrere Lösungen. Das Preisgeld kann mit dem

Honorar des beauftragten Planers verrechnet werden. Der zeitliche Mehraufwand ist gering. Die ca. 1 - 2 Monate für die Organisation werden durch die Vorteile deutlich aufgewogen. Man erhält individuelle und identitätsstiftende Architektur anstatt eines Gebäudes „von der Stange“. Durch ein Wettbewerb kann ebenso die Akzeptanz des Vorhabens in der Öffentlichkeit gesteigert werden.

BAULEITPLANUNG

Es wurde für den Bereich bereits eine erste grobe Kostenschätzung für die Bauleitplanung erarbeitet. Der Bebauungsplan für den Bereich kann dabei als BPlan der Innenentwicklung nach §13a BauGB aufgestellt werden. Die Kostenschätzung basiert auf der Gesamtfläche. Natürlich ist auch eine abschnittsweise Planung vorstellbar.

AUSBLICK

Die Masterplanung hat die grundlegende Zielrichtung für die Umgestaltung und städtebauliche Entwicklung der Ortsmitte in einem komplexen Beteiligungsverfahren definiert, wichtige Inhalte konkretisiert, priorisiert und die nächsten Schritte vorgegeben. Der umfangreiche Beteiligungsprozess war dabei notwendig um eine möglichst hohe Akzeptanz und Mitwirkungsbereitschaft der Anwohner und Akteure vor Ort zu generieren. Jetzt gilt es für die Marktgemeinde, zeitnah die nun direkt anstehenden Aufgaben anzugehen.

ABBILDUNGSNACHWEISE UND QUELLENVERZEICHNIS

Sofern nicht anders angegeben sind alle Zeichnungen, Fotoaufnahmen und Grafiken vom Büro Schirmer | Architekten und Stadtplaner erstellt worden.

Die Kartengrundlage, Luftbild sowie das Gemeindewappen wurden zur Verfügung gestellt von der Marktgemeinde Bad Endorf.

Informationen zu Flächenanforderungen für Bebauung, Mindestzahlen als auch für den Verkehr, ÖPNV und weiteren Mobilitätsarten sowie die bestehende Stellplatz- und Grundstückssituationen etc. sind in Abstimmung mit der Marktgemeinde Bad Endorf erhoben bzw. erarbeitet worden.

Die Abbildungen auf den Seiten 50,52, 54 sowie 155 sind vom zuständigen Verkehrsplanungsbüro brenner bernard ingenieure GmbH übernommen worden bzw. auf deren Grundlage erstellt worden.

Die Abbildungen auf der Seite 125 sind Auszüge aus der Präsentation vom 27. November 2018, 2.Gesprächsrunde Bahnhofstraße, gehalten durch Dipl.-Geogr. Christian Hörmann von CIMA Beratung + Management GmbH, München.

Ausgewählte Literatur/Quellen:

- Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 3.November 2017 (BGBl. I S. 3634).
- Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. November 2017 (BGBl. I S. 3786).
- Bayerische Bauordnung (BayBO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. August 2007 (GVBl. S. 588, BayRS 2132-1-B), die zuletzt durch § 1 Abs. 156 der Verordnung vom 26. März 2019 (GVBl. S. 98) geändert worden ist
- Leitfäden „Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen“ zu DIN 18040, Teil 1 und Teil 3. Bayerische Architektenkammer, Bayer. Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr, Bayer. Staatsministerium für Familie, Arbeit und Soziales. 2018.
- „Besser Bauen in der Mitte - Ein Handbuch zur Innenentwicklung“. Bundesstiftung Baukultur (BSBK). 2018.
- Richtlinie für die Anlage für Stadtstraße (RASt06), Ausgabe 2006.
- Verordnung über den Bau und Betrieb von Garagen sowie über die Zahl der notwendigen Stellplätze (Garagen- und Stellplatzverordnung – GaStellV), vom 30. November 1993, (GVBl. S. 910), BayRS 2132-1-4-B.
- Stellplatzsatzung der Marktgemeinde Bad Endorf, 2004.
- Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) der Marktgemeinde Bad Endorf, 2016.
- Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI), 31.Auflage, 2015
- BKI Baukosten 2017 Neubau - Statistische Kostenkennwerte für Gebäude, Baukosteninformationszentrum, 2017.
- BKI Objektdaten: Kosten abgerechneter Objekte u. statist. Kostenkennwerte F8 Freianlagen, Baukosteninformationszentrum, 2018
- „Planungsatlas - Praxishandbuch Bauentwurf“, P.Heisel, 2013.
- „Städtebau - Technische Grundlagen“, Korda, 2005.

