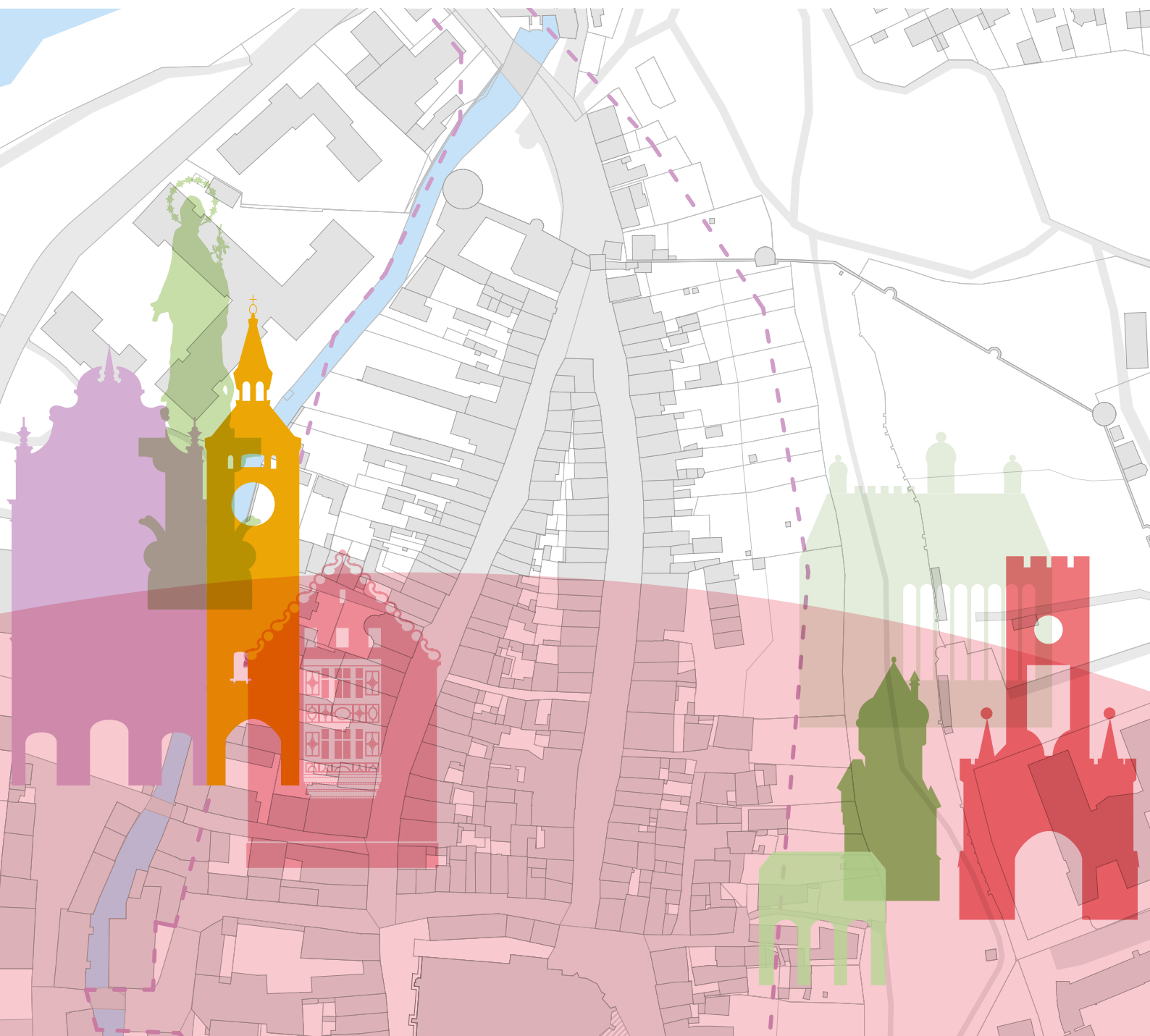


# Stadt Landsberg

## ENTWICKLUNGSKONZEPT „AUFWERTUNG NÖRDLICHE ALTSTADT“

Abschlussbericht | März 2024





Auftraggeberin:



**Stadt Landsberg**

Stadt Landsberg am Lech  
Katharinenstr. 1  
86899 Landsberg am Lech

Vertreten durch:

Oberbürgermeisterin Doris Baumgartl

Fachliche Betreuung:

Maximilian Tobisch  
Referatsleitung Stadtplanung und Mobilität

Leonie Viktor  
Stadtplanung und Mobilität

Auftragnehmerin:

DRAGOMIR  
STADTPLANUNG



**DRAGOMIR STADTPLANUNG GmbH**

Nymphenburgerstraße 29  
80335 München

Dipl. Ing. (FH) Martin Birgel  
Architekt + Stadtplaner ByAK, SRL

M. Sc. Christof Pflaum  
Urbanistik; B. Eng. Landschaftsarchitektur, SRL

M. Sc. Lea Hickl  
Umweltplanung und Recht

**Stand 31.03.2024**

Dieses Projekt wird gefördert durch:



Bundesministerium  
des Innern, für Bau  
und Heimat



STÄDTEBAU-  
FÖRDERUNG  
von Bund, Ländern und  
Gemeinden



Gefördert durch

Bayerisches Staatsministerium für  
Wohnen, Bau und Verkehr

**Anlagen zum Abschlussbericht:**

Dokumentation zum Mobilen Stand

Dokumentation zu den Stadtpaziergängen

Dokumentation zur Charrette

Dokumentation zum Finalisierungsworkshop

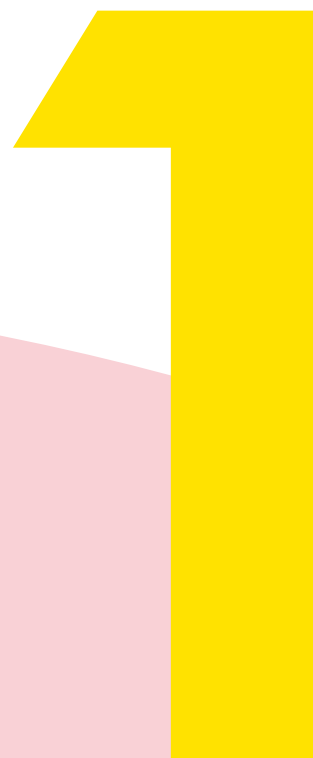
Technischer Bericht zur Modellierung und Bewertung der geplanten Verkehrsführung (BERNARD Gruppe, Stand September 2023)

# Inhaltsverzeichnis

<b>1 Einführung</b> .....	<b>7</b>
1.1 Planungsanlass und Zielsetzung .....	8
1.2 Aufgabenstellung und Planungsprozess .....	8
<b>2 Planungsgrundlagen und Bestandsanalyse</b> .....	<b>11</b>
2.1 Planungsrecht und Bindungen .....	12
2.2 Bereits vorliegende Untersuchungen .....	16
2.3 Sektorale Bestandsanalyse / Vorbereitende Analyse und Bewertung .....	20
2.4 Querschnittsbezogene Bestandsanalyse / SWOT-Analyse .....	26
<b>3 Erarbeitung der Konzeptvarianten anhand verschiedener Bürgerbeteiligungsformate</b> .....	<b>33</b>
3.1 Kontinuierliche Begleitung und Information des Planungsprozesses durch eigene Projekt-Webseite .....	34
3.2 Crowd Mapping im Rahmen des Projekts der Vorbereitenden Untersuchungen .....	35
3.3 Mobiler Stand .....	38
3.4 Stadtspaziergänge .....	39
3.5 Zielekonfliktworkshop .....	40
3.6 Öffentliches Planungsbüro „Charrette“ .....	42
3.7 Abstimmungen der Konzeptvarianten mit Fachbehörden.....	44
3.8 Finalisierungsworkshop.....	44
3.9 Stellungnahme CIMA.....	46
3.10 Stellungnahme Verkehrsgutachter / Abstimmung mit VEP.....	47
3.11 Vertiefende Abstimmung mit dem Ordnungsamt zu den Konzeptvarianten .....	48
3.12 Ausstellungseröffnung .....	50
<b>4 Planungskonzept Rahmenplanung und Maßnahmen für die nördliche Altstadt</b> ....	<b>53</b>
4.1 Rahmenbedingungen der Planung .....	54
4.2 Entwicklung der Konzeptvarianten .....	54
4.3 Gemeinsamkeiten der zwei Planungsvarianten.....	56
4.4 Beschreibung der Variante „Fußgängerzone“ .....	62
4.5 Beschreibung der Variante „Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich in der gesamten nördlichen Altstadt“ .....	64
4.6 Gegenüberstellung der Varianten.....	66
4.7 Maßnahmenbeschreibung und Kostenschätzung .....	68
<b>5 Ausblick – die nächsten Schritte</b> .....	<b>75</b>
5.1 Entscheidungen des Stadtrats .....	76
5.2 Die nächsten Schritte.....	76
<b>6 Abbildungs- und Literaturverzeichnis</b> .....	<b>79</b>



# Einführung



## 1.1 Planungsanlass und Zielsetzung

Landsberg am Lech ist überregional für seine gut erhaltene Altstadt und die besonders prägende Stadtkulisse mit der einmaligen Lage zwischen Lech und Schlossberg bekannt. Diese Attraktivität gilt es zu erhalten und gleichzeitig behutsam weiterzuentwickeln und somit auf die vielfältigen, aber sich auch verändernden, Anforderungen an die Innenstädte als attraktive Orte zum Einkaufen, Verweilen aber auch Wohnen zu reagieren.



Abb. 1: Ansicht auf Altstadt



Abb. 2: Hauptplatz

Aufgrund der topographischen Lage der Altstadt und der begrenzten Anzahl an Brücken über den Lech leidet die Altstadt von Landsberg am Lech unter intensivem Kfz-Verkehr. Um weiterhin eine attraktive Innenstadt (Zentralitätsfunktion) zu bieten, die gleichzeitig allen Verkehrsteilnehmenden eine sichere Verkehrsabwicklung gewährleistet, sind in den vergangenen Jahren bereits viele Investitionen insbesondere in die Aufwertung der südlichen Altstadt geflossen. Dies umfasste die Umgestaltung des Hauptplatzes, der Hubert-von-Herkomer-Straße sowie des Peter-Dörfner-Wegs. So konnte die südliche Altstadt sukzessive zu einem öffentlichen attraktiven Begegnungs- und Verweilort mit einer verträglichen und schlüssigen Abwicklung des Verkehrs umgestaltet werden.

Die direkt nördlich angrenzende „Nördliche Altstadt“ mit den verkehrlichen Hauptachsen Schlossergasse – Holzmarkt – Hinterer und Vorderer Anger gilt weiterhin als Problembereich. Sie leidet neben verkehrlichen Belastungen im Vergleich zur sanierten südlichen Altstadt zunehmend unter Trading-Down Effekten, Leerständen, geringerer Aufenthaltsqualität und damit verbundenem Bedeutungsverlust.

Im Rahmen des Entwicklungskonzepts „Aufwertung der nördlichen Altstadt“ soll dieser Bereich nun ebenfalls unter der Beteiligung und Berücksichtigung der Belange der Bürgerinnen und Bürger, Eigentümerinnen und Eigentümer, Anwohnerinnen und Anwohner, Gewerbetreibenden sowie Kunden und Besucherinnen und Besucher neugestaltet und damit deutlich aufgewertet werden.

Folgende zu erreichenden Ziele wurden von der Stadtverwaltung vorgegeben:

- Erörterung und Darstellung der Voraussetzungen für eine nachhaltige Umgestaltung und Funktionsstärkung der nördlichen Altstadt
- Aufwertung der Daseinsvorsorge-Infrastrukturen
- Entgegenwirken des Trading-Down-Effektes
- Aufwertung des Erscheinungsbildes und der Aufenthaltsqualität
- Förderung der Attraktivität als Wohn-, Dienstleistungs- und Einzelhandelsstandort

Hierbei sollen u.a. auch parallellaufende Untersuchungen sowie vorgeschlagene Maßnahmen aus bereits beschlossenen Konzepten und Strategien, wie z.B. der in Aufstellung befindliche Verkehrsentwicklungsplan (VEP), der Flächennutzungsplan, das integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept (ISEK) aus dem Jahr 2023 sowie die Vorbereiteten Untersuchungen (VU) für die Altstadt berücksichtigt werden.

## 1.2 Aufgabenstellung und Planungsprozess

Die Aufwertung der nördlichen Altstadt stellt eines der Hauptziele des integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzepts (ISEK 2023) und der vorhergehenden Gesamtstrategie Landsberg 2035 dar und soll, zusammen mit dem bereits aufgewerteten südlichen Teil der Altstadt, ein gesamtheitliches Bild für die Stadt Landsberg am Lech zum Ausdruck bringen. Dadurch soll ein Beitrag für einen lebendigen Ort der Begegnung mit hoher Anziehungskraft für Handel, Dienstleistung, Kultur und Freizeit geleistet werden. Das Entwicklungskonzept soll dann die Grundlage für die zukünftigen Schritte und weiteren Beschlüsse des Stadtrats zur Entwicklung der nördlichen Altstadt von Landsberg am Lech sein.

Für die Erarbeitung dieses Gestaltungs- und Entwicklungskonzepts wurde das Büro DRAGOMIR STADTPLANUNG GmbH für Stadt- und Landschaftsplanung, Architektur und



Denkmalschutz in Zusammenarbeit mit dem Team von agorakomm, welches für die Konzeption und Moderation der Beteiligungsveranstaltungen verantwortlich war, beauftragt. Als Planungsgebiet für die zu entwickelnde Rahmenplanung wurden die verkehrlichen Hauptachsen Schlossergasse – Holzmarkt – Hinterer- und Vorderer Anger und darüber hinaus auch die Vordere Mühlgasse, Schulgasse, Herzog-Ernst-Straße, Sandauer Straße und der Georg-Hellmair-Platz definiert.

Übergeordnete Aufgabe war es, Handlungsbereiche zu identifizieren und damit kurz-, mittel- und langfristige Strategien zu entwickeln, um den schrittweisen Wandel der Altstadt zu ermöglichen. Auch bereits durchgeführte bzw. parallellaufende Untersuchungen, wie z.B. die Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) im Zuge der Neuauflistung des Flächennutzungsplans (FNP) oder auch das ISEK 2023 für den gesamten Stadtbereich sowie die Vorbereitenden Untersuchungen für die Altstadt, sollen mit den dort vorgeschlagenen Maßnahmen in das Gestaltungskonzept einfließen. Ebenso sollen die aktuellen städtischen Entwicklungen, insbesondere die sich ergebenden Veränderungen aus dem Neubauquartier „Urbanes Leben Am Papierbach“ westlich des Lechs mit dem neuen Altstadtzugang am Inselbad für Fuß- und Radfahrer sowie der Neubau des Jugendzentrums an der Lechstraße berücksichtigt werden.

Das Projekt war in drei Stufen eingeteilt. In der ersten Stufe wurden Vor-Ort-Begehungen für die Bestandsaufnahme durchgeführt, die in verschiedenen Karten dargestellt sind. Anschließend wurden die Erkenntnisse aus der Bestandsaufnahme ausgewertet und analysiert sowie verschiedene Ziele und Schwerpunkte definiert. Die zweite Stufe stellte die Erstellung der Rahmenplanung in verschiedenen Alternativen dar, welche bereits unterschiedliche Vorschläge zu Einzelmaßnahmen beinhalteten. In der letzten Stufe wurde die erarbeitete Rahmenplanung weiter zu einem Entwicklungskonzept in zwei Varianten ausgearbeitet, die dem Stadtrat zur Entscheidung vorgelegt wurden.

Parallel erfolgte die Auflistung der erforderlichen Maßnahmen zur Umsetzung des Konzeptes inklusive einer Prioritätensetzung, eines Zeithorizonts sowie einer Kostenschätzung und Finanzierungsübersicht. Dieses Maßnahmenkonzept dient außerdem als Basis für eine Förderung durch die Städtebauförderung. Zuletzt wurden alle Erkenntnisse des Planungsprozesses sowie die verschiedenen Ergebnisse aus den Bürgerbeteiligungsveranstaltungen in diesem Abschlussbericht beschrieben und zusammengefasst.

Ein sehr essenzieller Bestandteil des Planungsprozesses war die laufende und kontinuierliche intensive Bürgerbeteiligung in allen Schritten des Prozesses. Diese wurde durch das Team von agorakomm, Frau Grundler und Frau Übler, konzipiert, gestaltet und moderiert. Die enge Zusammenarbeit der Moderatorinnen mit dem Planungsteam stellte eine hohe Qualität des Prozesses dar. Zusammen mit den Betroffenen vor Ort wurde ein mit der breiten Öffentlichkeit, den lokalen Akteuren und dem Stadtrat abgestimmtes und konsensfähiges Konzept für die zukünftige Entwicklung dieses Bereichs der nördlichen Altstadt erarbeitet. Die ausführlichen Berichterstattungen der verschiedenen Beteiligungsveranstaltungen findet sich in Kapitel 3.

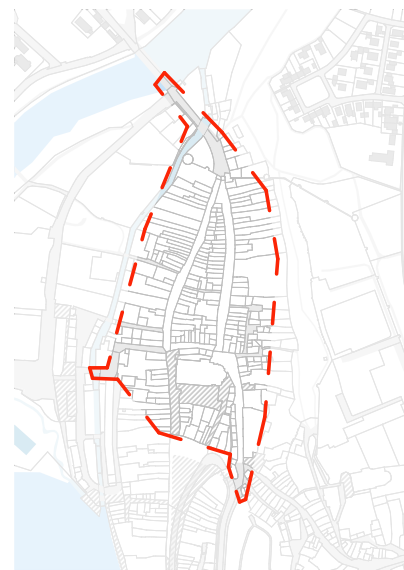


Abb. 3: Umgriff Planungsgebiet

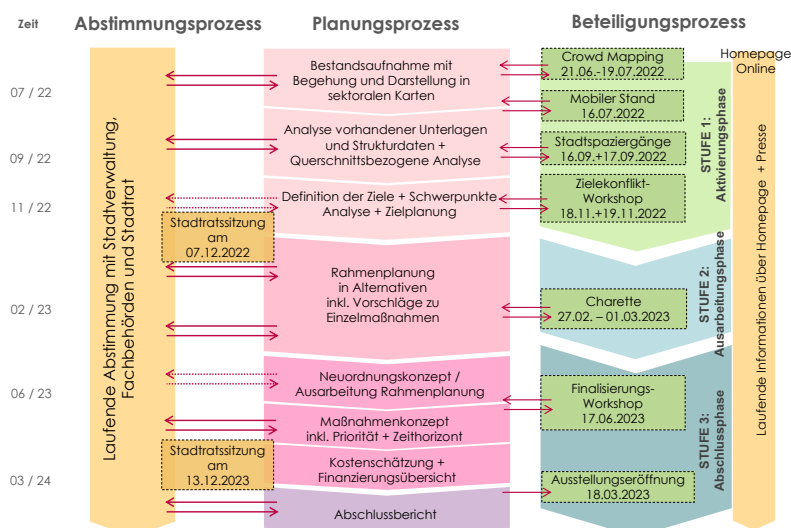
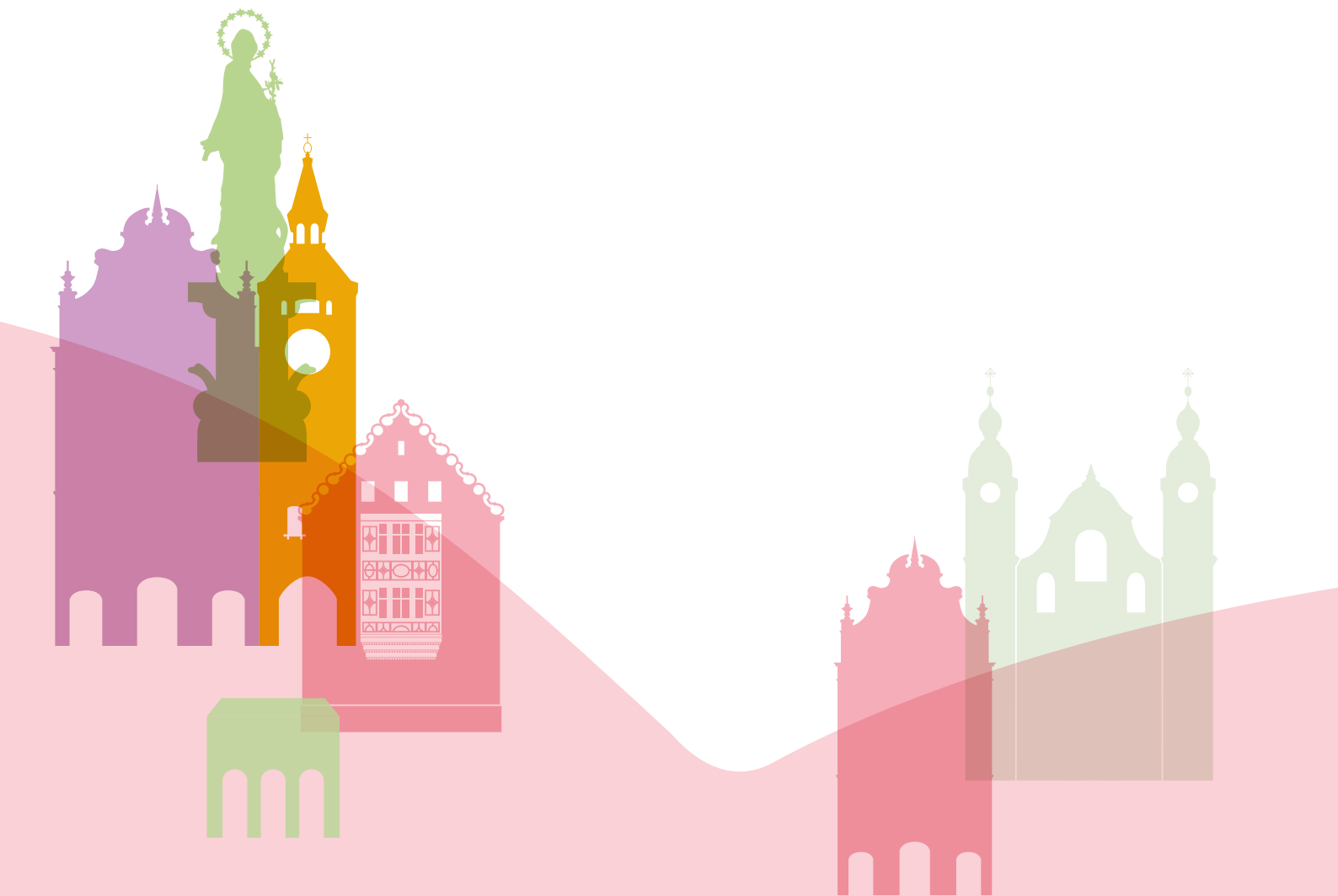


Abb. 4: Projekttaubau



# Planungsgrundlagen und Bestandsanalyse



## 2.1 Planungsrecht und Bindungen

### Flächennutzungsplan

Der derzeit gültige Flächennutzungsplan (FNP) ist aus dem Jahr 2001, wobei Änderungen bis 31.10.2014 im Plan dargestellt sind.

Vor allem die Straßenzüge mit angrenzender Bebauung im Planungsgebiet sind im FNP hauptsächlich als Mischgebiete dargestellt. Das Theater in der Schlossergasse sowie die Stadtpfarrkirche „Maria Himmelfahrt“ am Georg-Hellmair-Platz sind als Gemeinbedarfsflächen mit den Zweckbestimmungen „Kulturelle Einrichtung“ und „Kirchliche Einrichtung“ gekennzeichnet. Die Grünfläche nördlich des Sandauer Tors ist auch im FNP als Grünfläche dargestellt (siehe Abbildung 3).



Abb. 5: Ausschnitt Flächennutzungsplan 2001 mit Änderungen bis 31.10.2014  
(Quelle: Stadt Landsberg am Lech)

## Bebauungspläne

In der gesamten Altstadt sind mehrere Bebauungspläne rechtsgültig. Für Teile des Planungsgebiets gelten folgende Bebauungspläne:

- Nr. 1030 „Am Georg-Hellmair-Platz“
- Nr. 1040 inkl. Änderungen Nr. 1041 und 1042 „An der Lechstraße“
- Nr. 1190 „Angerpassage“
- Nr. 1260 „Hintere Malteserstiege“
- Nr. 1320 „Mühlbach“

Zu den aufgezählten Bebauungsplänen kommen zwei weitere rechtsgültige Bebauungspläne hinzu, die für die gesamte Altstadt und somit auch für das Planungsgebiet rechtskräftig sind. Der rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 1020 „Altstadterhaltung“ hat das Ziel, durch eine gute Mischung von Handel, Kultur und Wohnen, die Innenstadt zu beleben. Im Bebauungsplan Nr. 1100 „Nutzungsbeschränkung Altstadt Zufahrtsbereich“ wird des Weiteren die Ansiedelungen von Spielhallen und Vergnügungsstätten in der Altstadt und den Zufahrtsbereichen untersagt.

Eine übersichtliche Darstellung der Bebauungspläne in Kartenform gibt es in der Abbildung 9.

## Denkmalschutz

Im Planungsgebiet liegen eine Vielzahl an denkmalgeschützten Gebäuden, wie z.B. die Stadtpfarrkirche Maria Himmelfahrt, Hexenturm, Sandauer Tor, Färbertor sowie das Stadttheater. Auch viele Wohnhäuser im Vorderen und Hinteren Anger sowie in der Schul- und Schlossergasse sind denkmalgeschützt. Alle Baudenkmäler wurden nach Art. 1 Abs. 2 und Art. 2 Bayerisches Denkmalschutzgesetz (BayDSchG) kartiert. Diese Vielzahl an Baudenkmalern spiegelt die historische Bedeutung der Altstadt wider und verdeutlicht die optische Attraktivität der Stadt.

Des Weiteren befinden sich im Planungsgebiet mehrere Bodendenkmäler, die zum Teil auch über das Planungsgebiet hinausragen und vor allem mittelalterliche und frühneuzeitliche Befunde vermuten lassen (vgl. Abbildung 5).

Über die gesamte Altstadt - und somit auch im Planungsgebiet - erstreckt sich das Ensemble (Mehrheiten von baulichen Anlagen nach Art. 1 Abs.3 und Art. 2 BayDSchG) E-1-81-130-1 „Altstadt Landsberg“. Das Ensemble umfasst die am rechten Lechufer gelegene historische Altstadt, die von spätmittelalterlichen bzw. in der Zeit des Dreißigjährigen Krieges angelegten Befestigungen (Stadtmauerresten, Zwingeranlagen, Schanzen und Gräben) umgrenzt ist. Zu dem Ensemble gehören darüber hinaus die ehem. Bleichwiesen westlich zwischen Altstadt und Lechufer.



Abb. 7: Ludwigstraße



Abb. 6:  
Landsberger Dachlandschaft  
mit Blick auf Stadtpfarrkirche  
Mariä Himmelfahrt

### Umweltrechtliche Belange

Für die Stadt Landsberg am Lech liegt für den Lech kein festgesetztes Überschwemmungsgebiet vor. Nichtsdestotrotz können im Umgriff bei Hochwasserereignissen Überschwemmungen auftreten. In der Karte „Bindungen“ wurden demnach die Hochwassergefahrenflächen HQ100 (100-jähriges mittleres Hochwasser) sowie die Hochwassergefahrenflächen HQextrem (seltenes Hochwasser) dargestellt.

Des Weiteren liegt die gesamte Altstadt und damit das Untersuchungsgebiet westlich der Hangkante des Lechs im wassersensiblen Bereich. Diese Bereiche kennzeichnen den natürlichen Einflussbereich des Wassers, in dem es zu Überschwemmungen und Überspülungen kommen kann.

Entlang des Uferbereichs am Lech befinden sich Biotope gemäß der Bayerischen Biotopkartierung, die dementsprechend geschützt sind. Die Biotope liegen aber außerhalb des Planungsgebietes und sind somit von den Planungen nicht betroffen.

Alle wichtigen umweltrechtlichen Belange finden sich auch in der Abbildung 5 wieder.



Abb. 8: Bilder zur Bestandsaufnahme

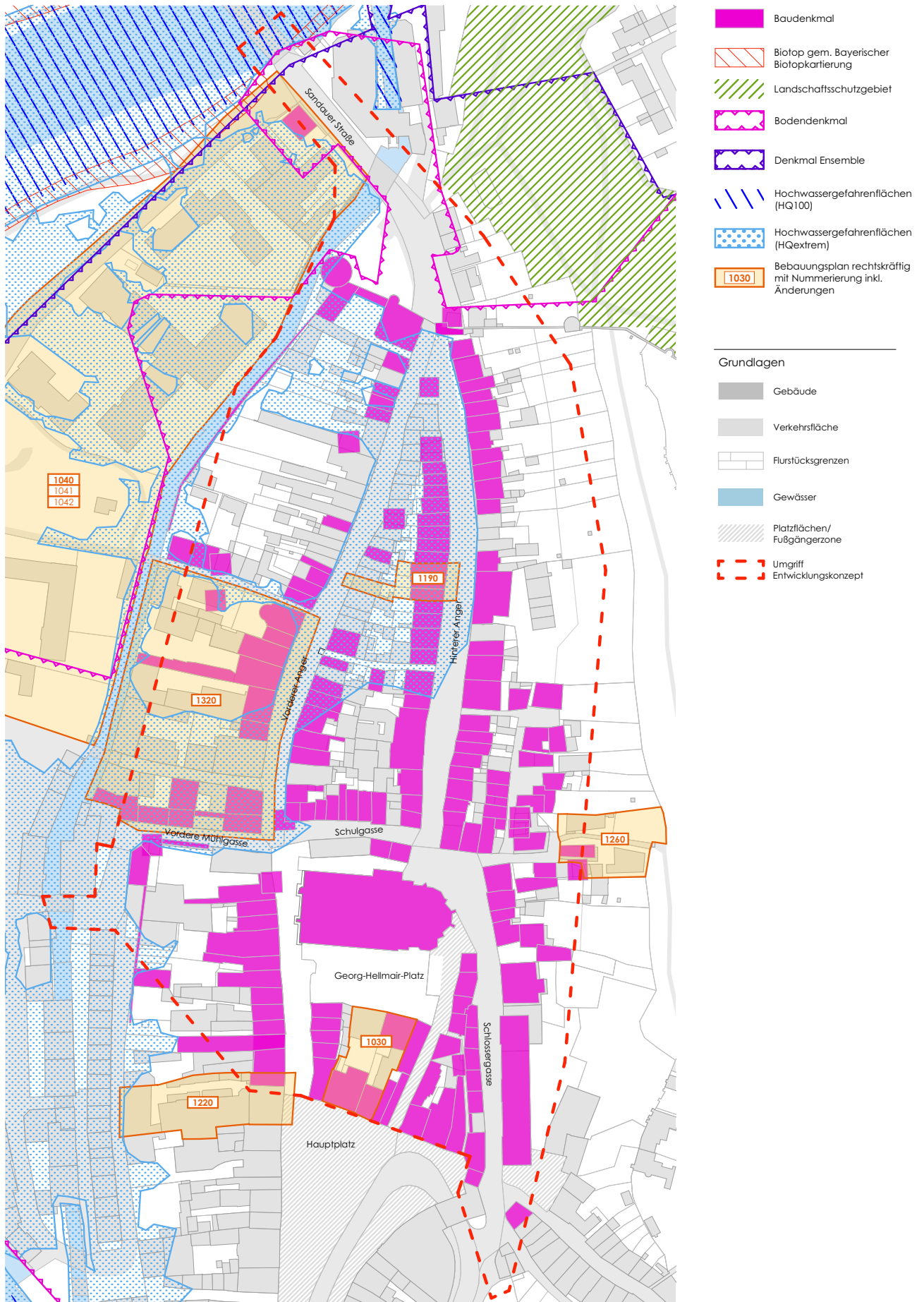


Abb. 9: Bindungen

## 2.2 Bereits vorliegende Untersuchungen

Die Stadt Landsberg am Lech kann bereits auf mehrere Planungen und Gutachten zurückgreifen, die im Zuge der Bestandsaufnahme und Analyse zum Entwicklungskonzept der nördlichen Altstadt ausgewertet wurden. Relevante Themen und Ziele wurden bei der Bearbeitung der Planungskonzepte zur Aufwertung der nördlichen Altstadt berücksichtigt.

### „ZUKUNFT AM LECH“

Im Jahr 2012 wurde bereits ein integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) unter dem Titel „Zukunft am Lech“ für die Stadt Landsberg am Lech im Entwurf erarbeitet, welches sich in sechs Handlungsfelder untergliedert und für die jeweils Ziele und in Teilen Maßnahmen vorgeschlagen wurden.

- Handlungsfeld 1: Wohnen und Siedlungsstruktur
- Handlungsfeld 2: Wirtschaft, Handel, Innenstadt
- Handlungsfeld 3: Kultur, Gesundheit und Bildung
- Handlungsfeld 4: Mobilität und Verkehr
- Handlungsfeld 5: Grün- und Freiraumstruktur, Energie und Umwelt
- Handlungsfeld 6: Kinder- und Jugendarbeit

Das ISEK wurde jedoch nie fertig gestellt und wurde daher nie vom Stadtrat beschlossen. Die darin festgehaltenen Handlungsfelder sind allerdings bei der Erarbeitung der kommunalen Entwicklungsstrategie (Landsberg 2035) eingeflossen.

### „LANDSBERG 2035“

Aufgrund der Gesetzeslage zur Steuerung des gemeindlichen (Gesamt-) Haushaltes nach Zielen, wurde mit dem Stadtratsbeschluss vom 11.05.2016 die Verwaltung mit der Entwicklung einer kommunalen Gesamtstrategie einschließlich Umsetzungskonzept beauftragt.

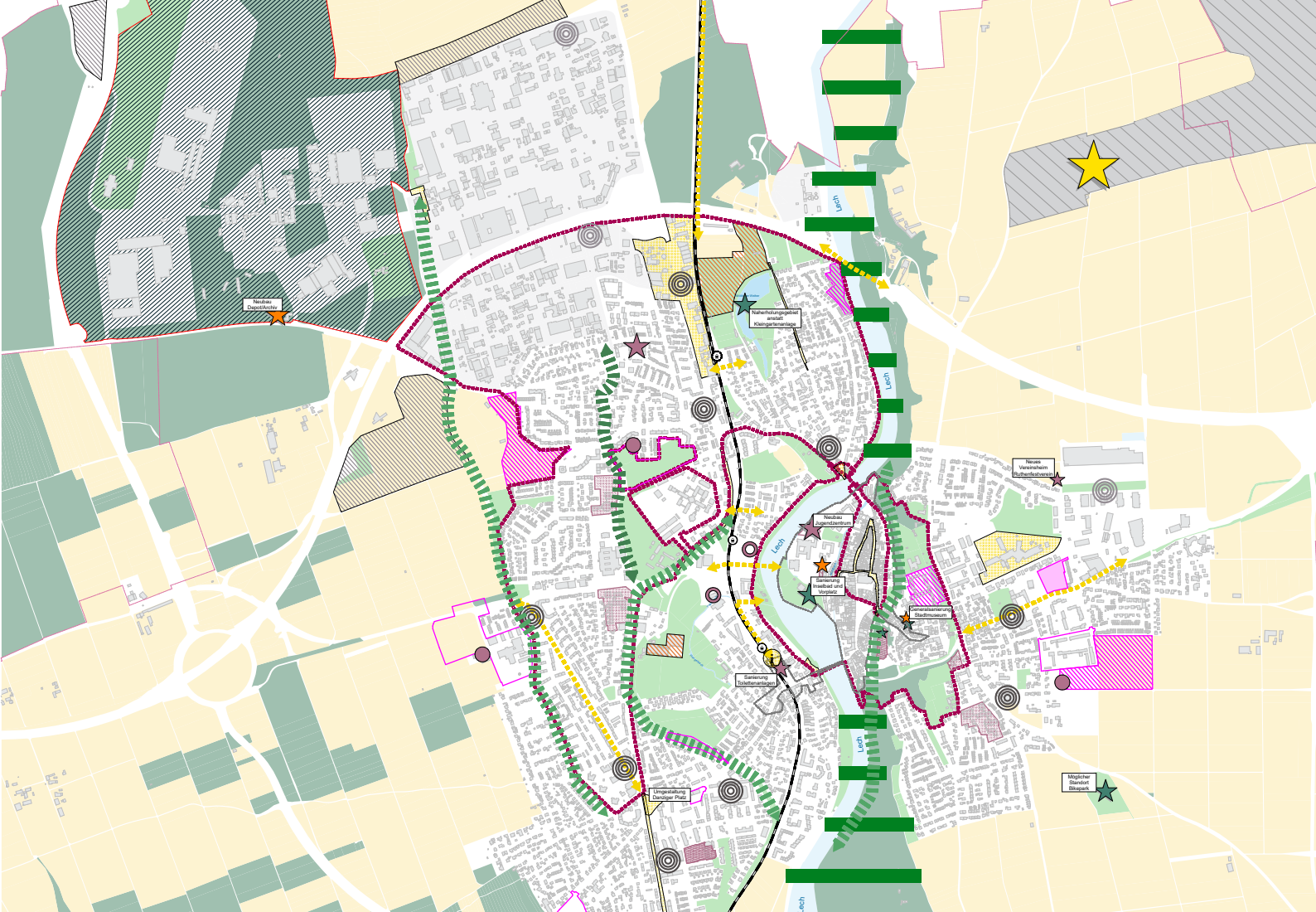
Bei der Ausarbeitung wurde an die Fachkonzepte aus dem ISEK 2012 angeknüpft. Durch die inhaltliche Einbindung sollten die vorhandenen Überlegungen verstetigt werden. Die identifizierten Themenbereiche für „Landsberg 2035“ wurden durch den einberufenen Lenkungskreis in fünf Handlungsfelder eingeteilt und hierfür Ziele ausformuliert:

- Handlungsfeld 1: Bildung + Soziales
- Handlungsfeld 2: Bauen + Wohnen
- Handlungsfeld 3: Wirtschaft + Digitalisierung
- Handlungsfeld 4: Kultur + Freizeit
- Handlungsfeld 5: Mobilität + Umwelt

### ISEK 2023

Mit der Neuauflage der „Richtlinien zur Förderung städtebaulicher Erneuerungsmaßnahmen“ wurden die Fördervoraussetzungen dahingehend spezifiziert, dass städtebauliche Gesamtmaßnahmen nur dann gefördert werden, wenn neben der Entsprechung der Förderzwecke und Förderschwerpunkte die Gemeinde für das jeweilige Gebiet im Regelfall ein integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept aufgestellt hat, in dem die Ziele und Maßnahmen zur Gesamtentwicklung der Gemeinde hat. Darüber hinaus sind die Maßnahmen zu priorisieren sowie mit einer Kosten- und Finanzierungsübersicht zu versehen. Da weder das nicht beschlossene ISEK aus 2012 noch die Gesamtstrategie „Landsberg 2035“ den neuen Förderanforderungen entsprochen haben, bestand die Notwendigkeit eines neuen integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes. Die vorhergehenden Konzepte, die daraus gewonnenen Erkenntnisse sowie die Handlungsfelder und Ziele sind bei der Ausarbeitung des neuen ISEKs (2023) eingeflossen.





### Grün- und Freiräume

- Grünes Band (Nord-Süd-Wegeführung entlang JVA mit Aufenthaltszonen), Planung
- Lechterrassen: prägendes Element der Landschaftsstruktur
- Talraum des Lechs mit Bedeutung als regionaler Grünzug, von Bebauung freizuhalten
- Aufwertung Außenanlagen öffentlich/privat
- Naherholung Oberer Stadtwald
- Mehrgenerationen-/Sportpark

### Nahversorgung und Gewerbe

- Zentraler Versorgungsbereich
- Gewerbeflächen nach Bebauungsplan (rechtkräftig/in Aufstellung)
- Suchräume für gewerbliche Entwicklungen
- Nahversorgungsstandorte
- Autokund\*innenorientierte Ergänzungsstandorte
- Konversion Fliegerhorst

### Vernetzung und Mobilität

- Förderung des NMIV
- Umbau/Ausbau von Straßen(-zügen)/Parkmöglichkeiten
- Erneuerung Fahrgastinformationssystem
- Weiterer Bahnhof

### Städtebau und Stadtentwicklung

- Schaffung/Aufwertung von Plätzen/Treffpunkten
- Ausbau/Sanierung kultureller/historischer Einrichtung
- Wohnraumschaffung Bebauungsplan im Verfahren
- Wohnraumschaffung Potenzialflächen
- Gebiete der Städtebauförderung

### Soziales, Bildung und Kultur

- Bedarfsgerechte Erweiterung/Sanierung Kinderbetreuung
- Planung neue Einrichtung KiGa/Krippe
- Errichtung Kinderspielplatz
- Schule bedarfsgerecht ausbauen
- offene Schule
- Erweiterung Bildungseinrichtungen

### Grundlagen

- Gewässer
- Grünfläche
- Wald
- Landwirtschaftliche Fläche
- Gewerbeflächen
- Gebäude
- Bahnhof

Abb. 10: Ausschnitt ISEK 2023 (Quelle: Stadtplanungsamt, Stadt Landsberg am Lech)

Das in der Planzeichnung des ISEKs 2023 dargestellte „Gebiet der Städtebauförderung“ entspricht in großen Teilen dem Umgriff der im Rahmen der hier vorliegend durchgeführten vorbereitenden Untersuchung. Der Bereich am Bahnhof ist im ISEK nicht als Gebiet der Städtebauförderung dargestellt. Der Bereich östlich des Lechs sowie der Teilbereich am Bahnhof werden als zentraler Versorgungsbereich dargestellt.

In Bezug auf Verkehr und Mobilität werden folgende Maßnahmen für den Untersuchungsbereich der Nördlichen Altstadt genannt:

- **Verkehrsberuhigung der Innenstadt**
  - Verbesserung der Aufenthaltsqualität für Fußgängerinnen und Fußgänger und Radfahrende
  - Attraktivitätssteigerung der Wege
  - Anteil der Fußgängerinnen und Fußgänger bei Innenstadtbesuchen erhöhen
  - Förderung nichtmotorisierter Verkehrsteilnehmer
  - Größere Kaufkraftdichte durch Fußgängerinnen und Fußgänger
- **Fußgängerzone** für den Bereich zwischen Hauptplatz und Sandauer Tor (v.a. Ludwigstraße, Vorderer Anger, Hinterer Anger, Holzmarkt, Herzog-Ernst-Straße)
  - Stärkung der Altstadt als attraktiver und wichtiger Einkaufsort
  - Verbesserte Aufenthaltsqualität
- **Freigabe für Radfahrende gegen die Fahrtrichtung in Einbahnstraßen, hier der Vorderer Anger, zu fahren** (bereits realisiert)
- **Bushaltestelle für ÖPNV** im Hinteren Anger (bereits realisiert)
- **Sitzbänke** entlang der Stadtkirche Maria Himmelfahrt, im Vorderen Anger und am Sandauer Tor
- **E-Bike Verleih und Ladestationen** in der Sandauer Straße, nördlich des Sandauer Tors
  - Förderung E-Bike-Nutzung im Stadtgebiet
  - Bewältigung der topographischen Schwierigkeiten

### VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN NACH § 141 BAUGB (In Erarbeitung)

Parallel zur Erarbeitung des Entwicklungskonzeptes zur Aufwertung der nördlichen Altstadt laufen die Vorbereitenden Untersuchungen zur Satzung eines neuen Sanierungsgebiets für die gesamte Altstadt inklusive des Bereichs um den Bahnhof (siehe Abb. 11).

Das formelle Verfahren einer Vorbereitenden Untersuchung (VU) hat zum Ziel, städtebauliche Sanierungsmaßnahmen vorzubereiten. Hierbei sollen alle relevanten Beurteilungsgrundlagen zusammengetragen werden, die erforderlich sind, um über die Notwendigkeit der Sanierung zu entscheiden. Im Rahmen der VU sind die Stärken und Schwächen in einer querschnittsbezogenen Analyse aller relevanten Fachbereiche herauszuarbeiten und darauf aufbauend die Ziele der zukünftigen Entwicklung sowie die hierfür erforderlichen Maßnahmen inklusive der Kosten- und Finanzierungsübersicht unter Einbindung und Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger zu erarbeiten.

Es ergaben sich daher Synergieeffekte der beiden parallel laufenden Projekte, wodurch Informationen, Analysen, Ziele und Maßnahmen ausgetauscht und übernommen wurden.

### VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN (VEP) (In Erarbeitung)

Aktuell erstellt die BERNARD Gruppe im Auftrag der Stadt einen neuen Verkehrsentwicklungsplan für die Stadt Landsberg am Lech. Dabei wird ein stadtweites Mobilitätskonzept entwickelt, welches vor allem den Umweltverbund, bestehend aus Fuß-, Radverkehr und den ÖPNV stärken soll. Der VEP wird auch Ziele

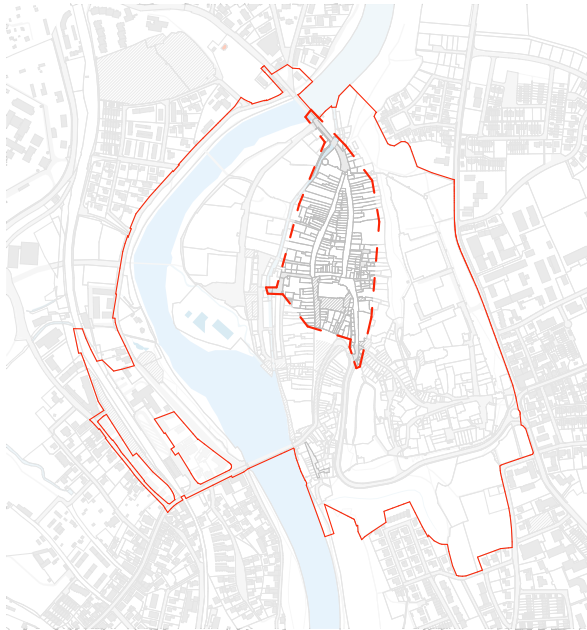


Abb. 11: Umgriff VU mit Erweiterung um Bahnhofsumfeld

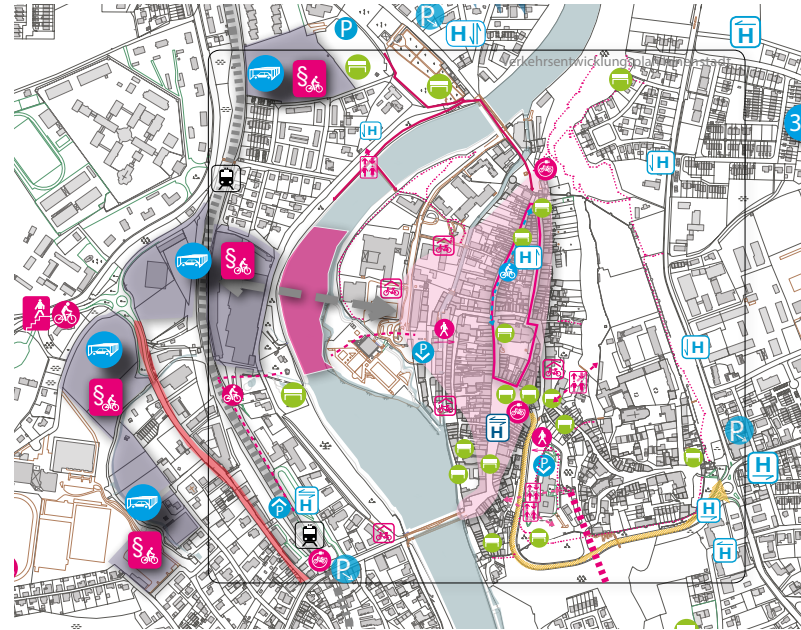


Abb. 12: Ziele und Maßnahmen zum Handlungsfeld „Verkehr & Mobilität“  
(Quelle: Zukunft am Lech, 2014, Stadt Landsberg am Lech)

und Maßnahmen für die Bereiche motorisierter Individualverkehr und e-Mobilität vorsehen. Der VEP beschreibt dabei die Entwicklung aller Verkehrsarten für den Prognosezeitraum bis 2035 vor dem Hintergrund der verkehrsrelevanten Veränderungen infrastrukturellen, demografischen und wirtschaftlichen Entwicklung. Zu den bereits im Jahr 2017 durchgeführten Verkehrszählungen wurden ergänzend neue Verkehrszählungen durchgeführt. Diese Zählungen für den Analysefall 2023 wurden im Rahmen vorhabenbezogener Verkehrsuntersuchungen von 2019 bis 2022 in verschiedenen Stadtteilen durchgeführt. Der Analysefall 2023 dient dabei als Basis für den Prognosefall 2035, zu der die ausgelösten prognostizierten Verkehrszahlen der städtebaulichen Entwicklungen für die kommenden 15 Jahre addiert werden. Durch die Ableitung von Maßnahmen- und Realisierungsstufen werden die Handlungsansätze für den Umgang mit den Verkehren für die kommenden 15 Jahre in einem Konzept, dem Verkehrsentwicklungsplan, zusammengeführt. Für das Entwicklungskonzept „Aufwertung nördliche Altstadt“ wurden die bereits durchgeführten Verkehrszählungen und die damit verbundenen verkehrlichen Entwicklungen in der Erarbeitung der Konzeptvarianten berücksichtigt. Die Ergebnisse der Aufwertung zur nördlichen Altstadt werden in den Verkehrsentwicklungsplan integriert und dort zusammengefasst.

### EINZELHANDELSKONZEPT (CIMA)

Durch die CIMA Beratung + Management GmbH wurde im Jahr 2022 ein Einzelhandelsentwicklungskonzept für die Stadt Landsberg am Lech erarbeitet. Dieses definiert auf Basis einer fundierten Analyse der Angebots- und Nachfrageseite u.a. Entwicklungspotenziale und zeigt Handlungsbedarfe zur Weiterentwicklung des Einzelhandelsstandortes Landsberg am Lech in den unterschiedlichen Lagen auf. Im besonderen Fokus stehen hierbei die Innenstadt, insbesondere die nördliche Altstadt sowie die Nahversorgung. Als Ergebnis liefert das Konzept zugeschnittene Ziele für die Stadt sowie ein Standortkonzept und eine Sortimentsliste, welche ein verlässliches Instrument zur zukünftigen Steuerung des Einzelhandels im Stadtgebiet darstellt. Darüber hinaus erfolgte im Rahmen der Erarbeitung des vorliegenden Konzepts zur Aufwertung der nördlichen Altstadt auch eine Analyse der Auswirkungen der erarbeiteten Konzeptalternative auf den Einzelhandel in diesem Bereich durch die CIMA Beratung + Management GmbH.

## 2.3 Sektorale Bestandsanalyse / Vorbereitende Analyse und Bewertung

Das Untersuchungsgebiet wurde einer intensiven Bestandsaufnahme mit Vor-Ort Begehungen und Auswertung bestehender Daten unterzogen. Die im folgenden Kapitel dargestellte Bestandsaufnahme und Analyse wird in die Themenbereiche Städtebau, Freiraum bzw. Orts- und Landschaftsbild, Infrastruktur sowie Verkehrserschließung strukturiert.

### Städtebauliche Situation / Grundlagenermittlung

Zwischen Lech und der Hangkante, der Lechleite, gelegen befindet sich die Landsberger Altstadt. Der Planungsumgriff umfasst den nördlichen Teilbereich des historischen Altstadt-kerns der Stadt Landsberg am Lech, der von Norden aus gesehen mit dem Sandauer Tor und den Resten der historischen Stadtmauer beginnt und inmitten der Altstadt am sanierten Hauptplatz endet. Dazwischen ist ein typisches Altstadtszenario einer mitteleuropäischen Kleinstadt zu finden. Entlang der zwei Hauptverkehrsadern des Vorderen und Hinteren Angers drängen sich eine Vielzahl von Baudenkmalern mit durchschnittlich drei bis maximal fünf Geschossen und Spitzdächern dicht aneinander. Verbunden sind die zwei von Nord nach Süd verlaufenden Hauptverkehrsadern des Vorderen und Hinteren Angers mit engen Gassen. Das Stadtbild ist von in Teilen gepflastertem Straßenbelag, schmalen Fußgängerwegen und nahezu keiner Begrünung im öffentlichen Raum geprägt. Gelegentlich sind Arkadenstrukturen in der Erdgeschosszone zu finden, in welcher sich größtenteils Einzelhandel und Dienstleistungen angesiedelt haben. Schaufenster und Außenbestuhlungen von Gastronomien beleben die Erdgeschosszone. Eine unübersichtliche und zum Teil unstrukturierte Parksituation wirkt beengend auf den ohnehin schmalen Verkehrsraum.

Richtung Süden schließt ab Höhe Schulgasse die Ludwigstraße sowie der Georg-Hellmair-Platz an die ortsbildprägende Mariä Himmelfahrtskirche an. Die in dieser Zone ausgewiesene Fußgängerzone wirkt deutlich beruhigend auf die Struktur des öffentlichen Raumes. Mit dem Brunnen sowie dem Baumbestand bildet der Georg-Hellmair-Platz einen wichtigen und hochwertigen Aufenthaltsbereich für die nördliche Altstadt. Insgesamt ist das städtebauliche Erscheinungsbild sehr positiv zu bewerten.



Abb. 13: Impressionen zur städtebaulichen Situation



Abb. 14: Luftbild (Quelle: Stadt Landsberg am Lech)

### **Orts- und Landschaftsbild / Freizeit und Erholung / Grün- und Freiflächenversorgung**

Besonders prägnant für das Stadt- und Landschaftsbild ist die an das Planungsgebiet östlich angrenzende zum Großteil bewaldete Hangkante, die sich von Süd nach Nord erstreckt. Die Hangkante bildet einen grünen Gürtel durch die Altstadt und verbindet die beiden ausgewiesenen Landschaftsschutzgebiete, die im Süden und Norden den Lech begleitend an die Altstadt angrenzen. Von der nördlichen Altstadt aus gibt es verschiedene Wegeverbindungen zur Hangkante hoch, sodass dieser Bereich eine wichtige Verknüpfung zwischen der Altstadt und des Erholungsgebiets für die Anwohnenden der Altstadt besitzt.

Darüber hinaus gibt es ein eher geringes Angebot an Grün- und Freiflächen. Die einzige öffentliche und begrünte Freifläche im Planungsgebiet befindet sich nördlich des Sandauer Tors, entlang des Mühlbachs. Einen weiteren Ort zum Verweilen sowie zur Schattenspende bietet der Georg-Hellmair-Platz mit seinem Baumbestand. Beide Flächen stellen neben dem Färberhof und dem Spitalplatz, am Fuß der Alten Bergstraße, die einzigen Stadträume dar, die als Treffpunkte genutzt werden und einen Raum zum Austausch und Verweilen ermöglichen.

In den öffentlichen Straßenräumen fehlt es fast komplett an Begrünung in Form von Bäumen oder Fassadenbegrünung. Lediglich im Hinteren Anger gibt es auf Höhe des Gasthauses „Schafbräu“ zwei Bestandsbäume.

Im Vergleich zu den fehlenden öffentlichen Grün- und Freiflächen gibt es viele Gebäude im Hinteren Anger sowie in der Koch- und Ledergasse, die private grüne Freibereiche und Gärten zur Hangkante haben. Vor allem in der Ledergasse ist der Straßenraum sehr begrünt mit Pflanzkübeln und Fassadenbegrünung. Auch im Vorderen Anger gibt es viele private Gärten im rückwärtigen Bereich mit Baumbestand.



Abb. 15: Georg-Hellmair-Platz



Abb. 16: Platz um Ruthenfestbrunnen

### Infrastruktur (Versorgung + Einzelhandel + soziale Infrastruktur)

Im Einzelhandelsgutachten der CIMA (2022) wurde die Landsberger Innenstadt funktional untersucht und in verschiedene Bereiche gegliedert. Während in den dezentralen Lagen außerhalb der Kernstadt vorwiegend großformatige Fachmärkte und Nahversorgungseinzelhandelsstandorte zu finden sind, zeichnet sich die Landsberger Altstadt, wie auch das Planungsgebiet der nördlichen Altstadt, durch eine Vielzahl kleinteiliger Filial- und Fachgeschäfte aus. Durch die Attraktivität der Altstadt, deren Lage am Lech sowie der vielfältigen Angebotsstruktur haben die ansässigen Geschäfte eine hohe Besucherfrequenz und einen vergleichsweise hohen Einzugsbereich. In folgender Abbildung werden die verschiedenen definierten Funktionsbereiche „Individualität“, „Quartier im Umbruch“, sowie einen Teil der Funktionsbereiche „Shopping“ und „Kunst und Kultur“ in der Altstadt dargestellt.

In Bezug auf die soziale Infrastruktur befindet sich im Untersuchungsgebiet lediglich die Kindertagesstätte „Kinderbüro Landsberg“ an der Ecke Mühlhausgasse/Vorderer Anger. Andere Kindertageseinrichtungen sind in etwa 750 m oder 10 min Fußweg zu erreichen.

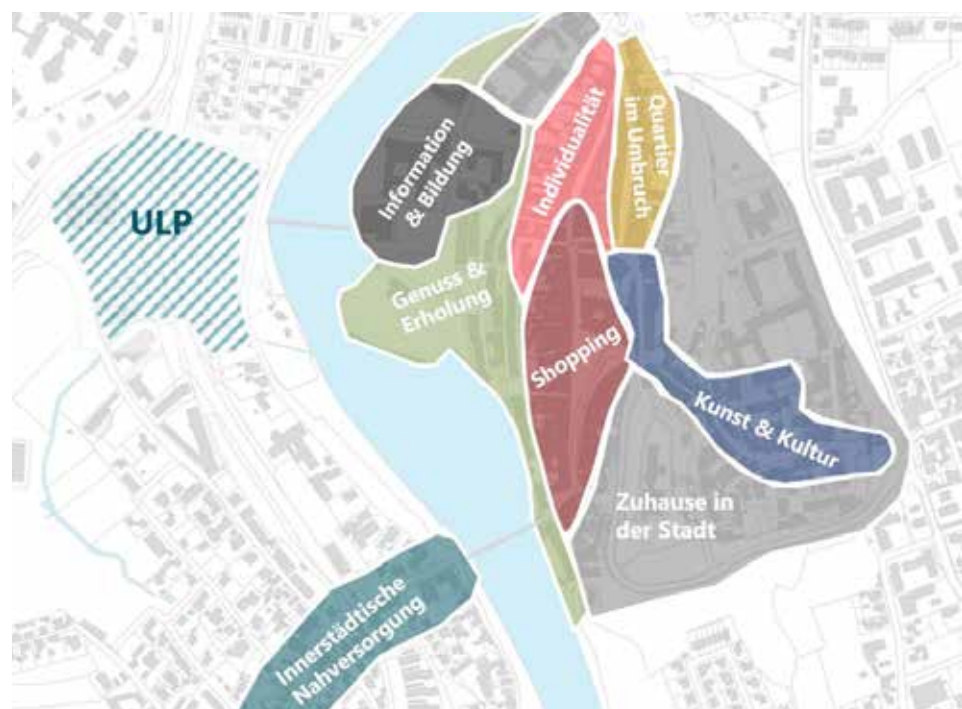


Abb. 17: Funktionsbereiche (Quelle: CIMA Gutachten 2022)

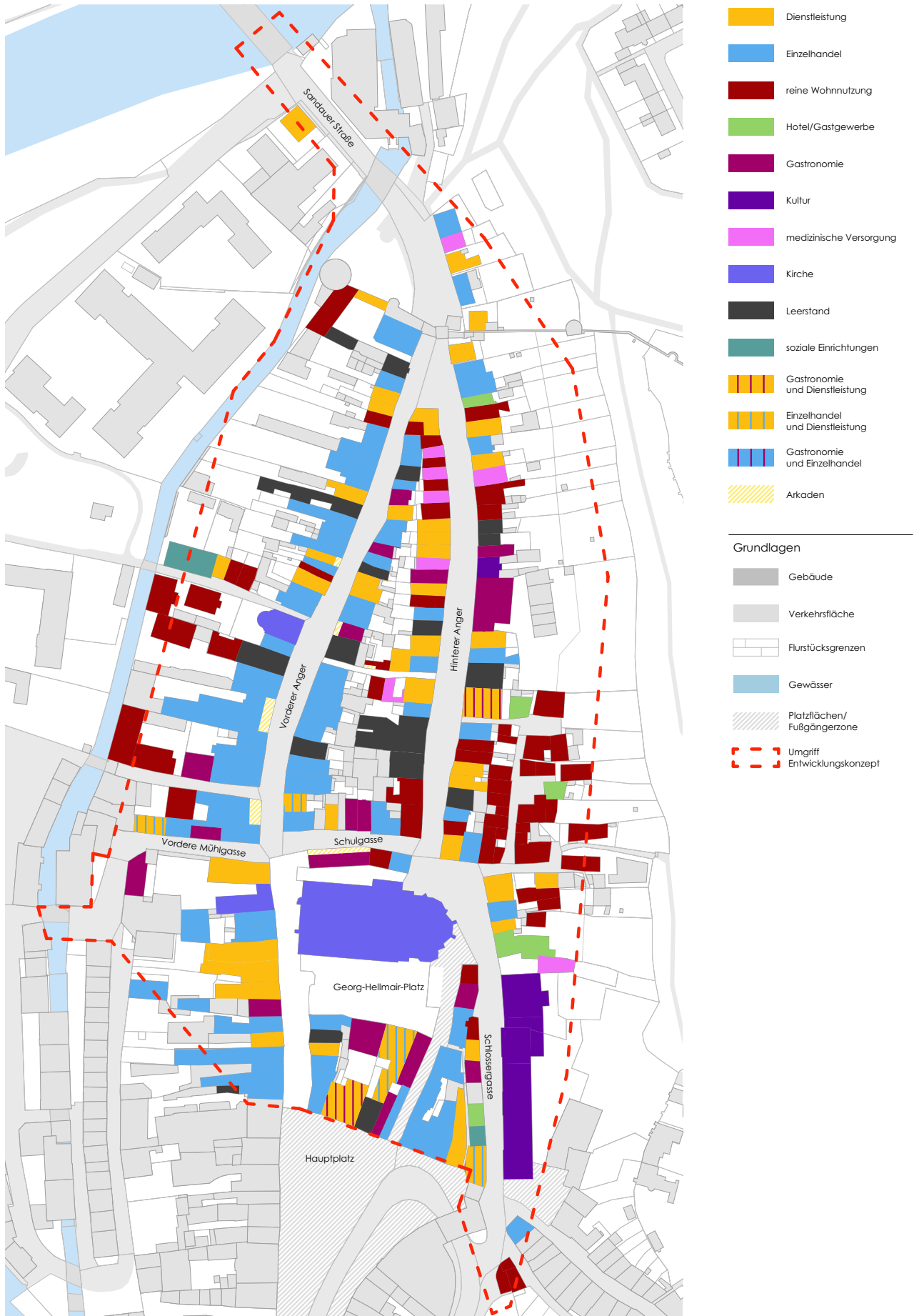


Abb. 18: Aktuelle Nutzungen im Erdgeschoss (Stand 2023)

Im Westen an das Planungsgebiet angrenzend befindet sich in 50 m Entfernung zwischen Altstadt und Lech das Ignaz-Kögler-Gymnasium. Unmittelbar nördlich davon wird in naher Zukunft das neue Jugendzentrum entstehen.

Am südlichen Ende der Schlossergasse befindet sich derzeit noch die Grundschule am Spitalplatz. Aktuell ist geplant diese nach einer Sanierung und Erweiterung der Schlossbergschule dorthin zu verlagern (vgl. Abbildung 14).

### Verkehrerschließung / verkehrliche Situation (Verkehrsbelastung + ÖPNV + ruhender Verkehr)

Erschlossen ist die nördliche Altstadt aktuell von Norden aus über die Sandauer Brücke und Sandauer Straße durch das Sandauer Tor, wo in die nördliche Altstadt zugefahren wird. Von Süden aus ist die Zufahrt zur nördlichen Altstadt nur über die Schlossergasse möglich. Eine untergeordnete Erschließung ist von der Lechstraße über die Vordere Mühlgasse möglich.

Im Planungsgebiet selbst spielt sich ein Großteil des Durchgangsverkehrs im Hinteren Anger ab. Dieser stellt als direkte Verbindung von Süd nach Nord die kürzeste Strecke für viele Routen in Landsberg am Lech dar. Die gesamte nördliche Altstadt ist aufgrund des geringen Parkplatzangebots von starkem Parksuchverkehr belastet. Sowohl im Vorderen als auch im Hinteren Anger ist beidseitiges Längsparken in markierten Bereichen zulässig, welche z.T. auch als Anwohnerstellplätze ausgewiesen sind. Dies gilt auch teilweise für die markierten Parkplätze am Holzmarkt.

Die nahegelegene Lechgarage (Tiefgarage) wird aufgrund der schlechten Anbindung von Süden aus weniger frequentiert. Viele Parkplätze bleiben ungenutzt. Auch die Schlossberggarage, welche an der Neuen Bergstraße gelegen ist, kann den Verkehr in die Altstadt nicht vermeiden, da die Besucher der Altstadt häufig zuerst versuchen einen Parkplatz in der Altstadt zu finden, bevor eine der umliegenden Parkierungseinrichtungen angefahren wird.

Im Hinteren Anger befindet sich die einzige Bushaltestelle in der nördlichen Altstadt. In fußläufiger Entfernung steht zusätzlich die Haltestelle am Hauptplatz zur Verfügung.

Mehrere Fahrradrouen verlaufen auf beiden Seiten entlang des Lechs und erschließen so die Altstadt. Die Altstadt selbst weist keine fahrradbegünstigenden Maßnahmen auf. Der Radverkehr wird im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr geführt. Die Einbahnstraße im Vorderen Anger ist aktuell für den Radverkehr in beide Richtungen freigegeben.

Abb. 19:  
Hinterer Anger mit Blick auf  
Stadtpfarrkirche Mariä Himmelfahrt



Abb. 20:  
30er Zone im Vorderen Anger



Abb. 21: Sandauer Tor



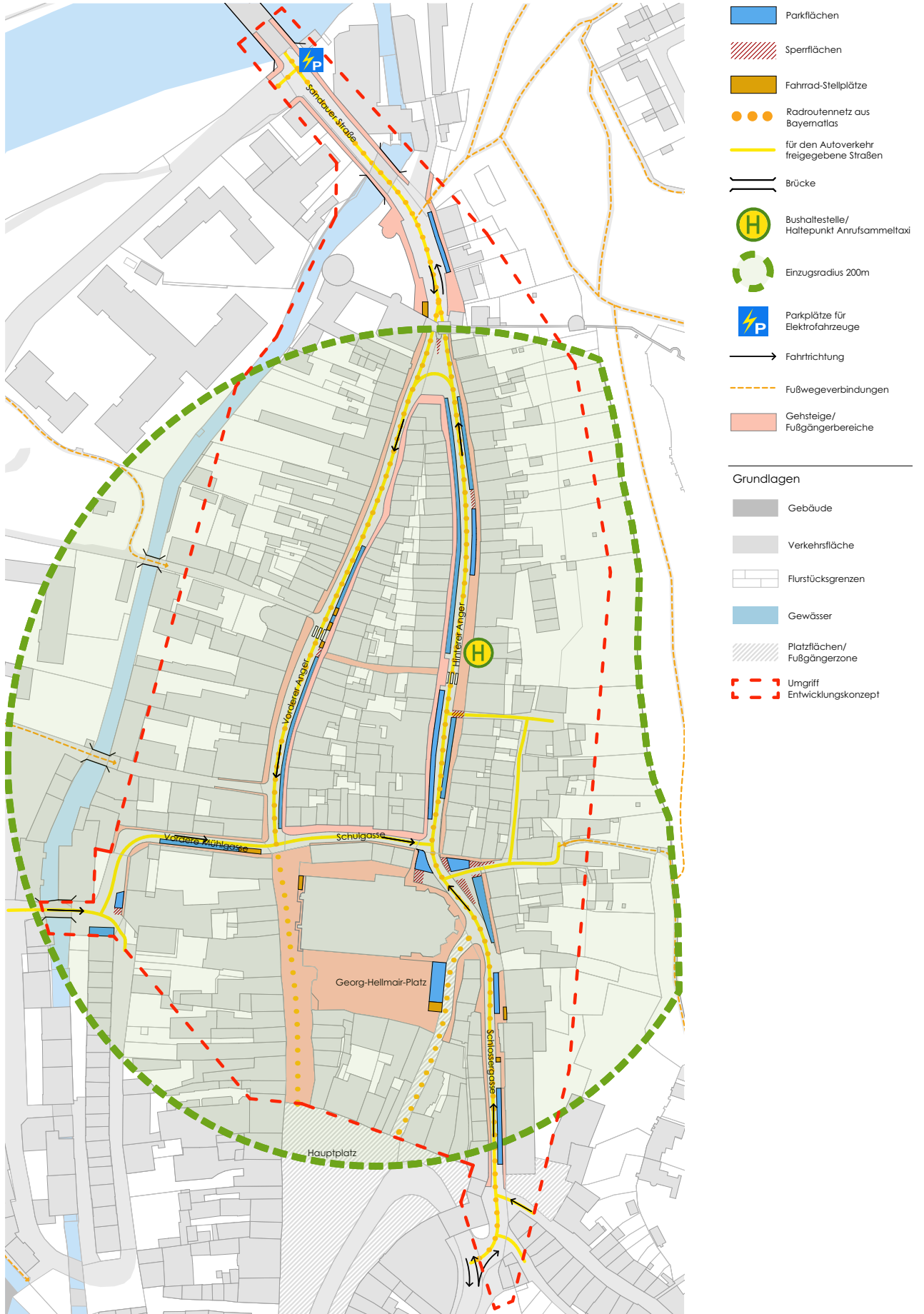


Abb. 22: Verkehr und Mobilität

## 2.4 Querschnittsbezogene Bestandsanalyse / SWOT-Analyse

Basierend auf der Bestandsaufnahme werden in einer querschnittsbezogenen integrierten Bestandsanalyse die wesentlichen übergreifenden Zusammenhänge und Abhängigkeiten aufgezeigt. Sie sind in zwei Teile strukturiert: 1) die derzeit vorhandenen Defizite und möglichen Konflikte und 2) die vorhandenen Qualitäten und Potenziale.

### Defizite und Konflikte

Die städtebaulichen Missstände sowie die erhobenen Defizite und Konflikte in der nördlichen Altstadt der Stadt Landsberg am Lech erstrecken sich auf alle Themenbereiche der Bestandsaufnahme. Sie werden im Folgenden themenübergreifend dargestellt – sortiert nach den Kategorien der Stadtsanierung des BauGB (vgl. Abbildung 18).

Als **räumlich-gestalterische Mängel** wurden im Untersuchungsgebiet folgende Aspekte aufgenommen:

- Die Grünfläche nördlich des Sandauer Tors weist Defizite in der Gestaltung auf. Gerade im Hinblick einer unversiegelten öffentlichen Freifläche im bebauten Altstadtbereich fehlen hier Möglichkeiten bzw. Anreize zum Aufenthalt.
- Die Bereiche im Vorderen und Hinteren Anger weisen teilweise einen gestalterischen Aufwertungsbedarf des Straßenraums auf.
- Im Vorderen und Hinteren Anger gibt es Bereiche, in denen Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und Lastenräder fehlen, z.B. im Vorderen Anger im Bereich zwischen der Hinteren Mühlgasse und der Brudergasse.
- Auch fehlen oder mangelt es an Querungsmöglichkeiten an mehreren Stellen im Verkehrsraum, was eine unzureichende Barrierefreiheit bedeutet.
- Im gesamten Bereich der nördlichen Altstadt bestehen Defizite in der Barrierefreiheit, was sich vor allem durch z.B. Stufen zu manchen Ladeneingängen, zu den Eingängen der Stadtpfarrkirche, etc. zeigen. Auch die unterschiedlichen Pflasterbeläge, z.B. am Holzmarkt, im Bereich Vorderer Anger und Schulgasse oder auf dem Georg-Hellmair-Platz, machen die Fortbewegung für Menschen mit Beeinträchtigung und mit Kinderwägen, Rollatoren, etc. sehr schwierig. Dies gilt auch für die engen Bürgersteige in der gesamten nördlichen Altstadt, wo der Begegnungsverkehr mit z.B. Kinderwagen, Rollatoren, Rollstuhl, etc. teilweise nicht möglich ist.
- Die Zugänge zur Stadtpfarrkirche Maria Himmelfahrt weisen Defizite in der Barrierefreiheit auf. Aufgrund von vielen zu überwindenden Stufen ist nur ein barrierefreier Zugang über den Georg-Hellmair-Platz möglich.
- Weitere Mängel bezüglich der Barrierefreiheit bestehen an den Fußgängerverbindungen in Richtung der Hangkante nach Osten. Hier finden sich nur Stufen, um die Spazierwege der Freifläche an der Hangkante zu erreichen.
- Es fehlt eine Fußgängerverbindung entlang des Mühlbaches vom AWO-Seniorenzentrum bis zur Sandauer Brücke. Der bereits ausgebaute Weg endet auf Höhe des Seniorenzentrums.

Folgende (drohende) **funktionale Mängel** bzw. **drohende Funktionsverluste** konnten im Untersuchungsgebiet festgestellt werden:

- Der öffentliche Raum in der Schlossergasse, im Hinteren Anger sowie in der Sandauer Straße ist stark durch den PKW- und Durchfahrtsverkehr dominiert. Durch den erhöhten Verkehrslärm ist die Aufenthaltsqualität sowohl für Besucherinnen und Besucher als auch für Anwohnerinnen und Anwohner in diesen Bereichen stark eingeschränkt.

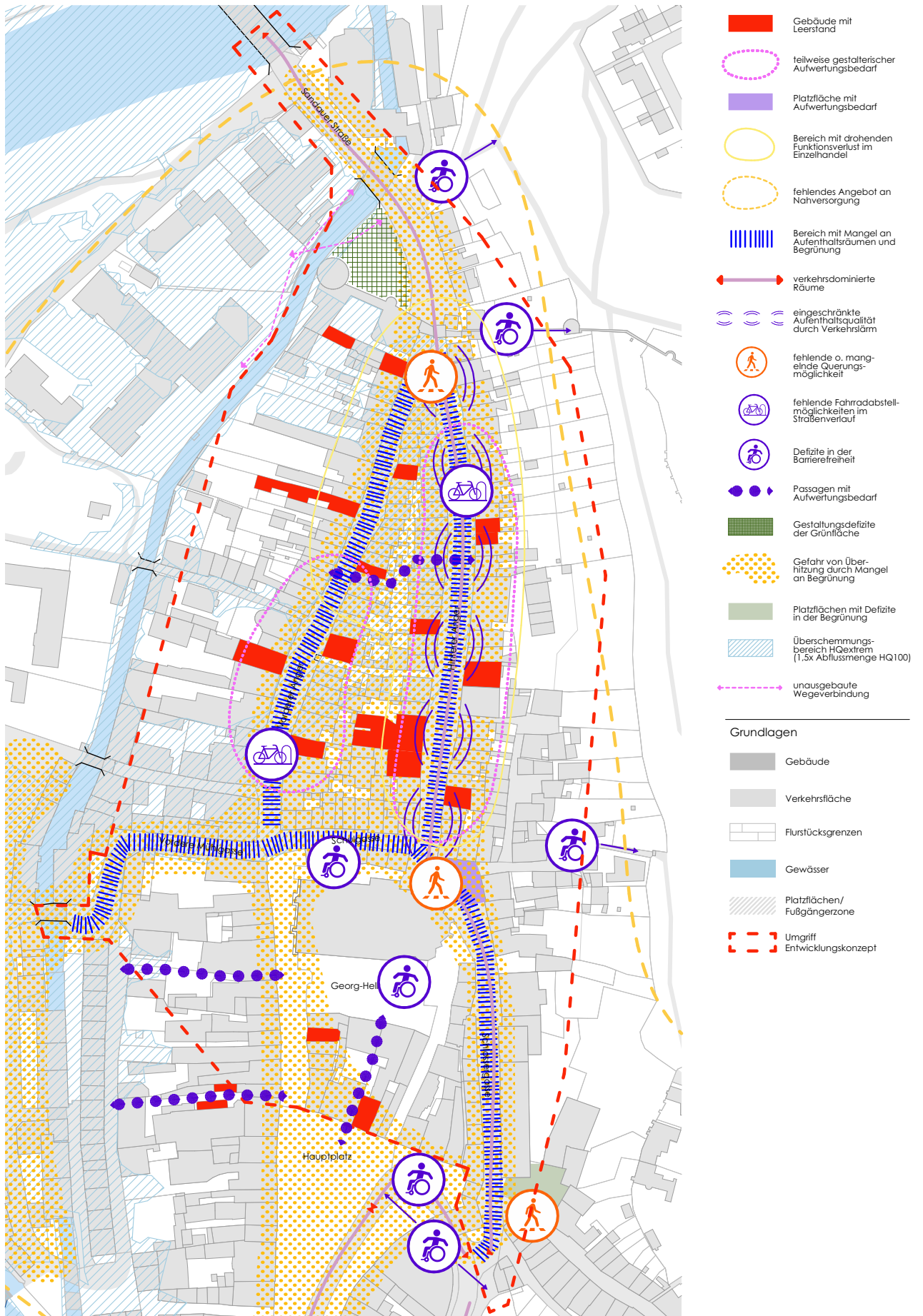


Abb. 23: Defizite und Konflikte

- Der Bereich der nördlichen Altstadt ist neben einem hohen Grad an Versiegelung von einem Mangel an Begrünung geprägt. Der hohe Anteil an Boden- und Fassadenflächen, die der direkten Sonneneinstrahlung ausgesetzt sind, führen zu der Gefahr von Überhitzung mit direkt negativen gesundheitlichen Einflüssen auf Menschen und das städtische Mikroklima.
- Sowohl im Vorderen als auch Hinteren Anger gibt es viele Gebäude, die im Erdgeschoss einen Leerstand aufweisen. Dies kann zu einem drohenden Funktionsverlust im Einzelhandel führen.
- Im Untersuchungsgebiet befinden sich mehrere Passagen, die einen erheblichen Aufwertungsbedarf haben. Gerade die beiden Passagen, die den Vorderen mit dem Hinteren Anger und den Georg-Hellmair-Platz mit dem Hauptplatz verbinden, weisen Mängel in der Erkennbarkeit als Passage auf. Sie sind unscheinbar und/oder wenig einladend. Die innere Gestaltung und mangelhafte Belichtung lässt Angsträume entstehen. Auch untergenutzte und/oder leerstehende Laden-/Gastronomieflächen und Schaufenster begünstigen einen Trading-Down-Effekt.
- Der Spitalplatz mit dem Ruethenfestbrunnen weist Defizite in der Begrünung auf.
- Viele Teile des Untersuchungsgebiets der nördlichen Altstadt befinden sich innerhalb der Hochwassergefahrenflächen HQextrem des Lechs, welche bei einem Extremhochwasser (seltenes Hochwasser) betroffen sind. Diese Gebiete sind Teil der Risikogebiete, welche in weiteren Planungen, z.B. in der Bauleitplanung, berücksichtigt werden müssen.



Abb. 24: Autogeprägter Hinterer Anger



Abb. 25: Leerstand im Hinteren Anger



Abb. 26: Fehlende Begrünung Vorderer Anger



Abb. 27: Grünfläche nördlich des Sandauer Tors



Abb. 28: Unterschiedlicher Pflasterbelag

## Potenziale und Qualitäten

Trotz der oben genannten Konflikte und Defizite hat die Stadt Landsberg am Lech auch zahlreiche Qualitäten und große Potenziale, die es weiter zu stärken und zu entwickeln gilt (vgl. Abbildung 31). Die zentralen positiven Qualitäten und Potenziale des Planungsgebiets sind:

- Landsberg am Lech zeichnet sich durch seine gut erhaltene mittelalterliche Altstadt aus. Zahlreiche historische, identitätsstiftende Gebäude wurden in den vergangenen Jahren bereits saniert. Gerade die Vielzahl von Baudenkmalern mit ortsbildprägender Fassade (z.B. im Vorderen und Hinteren Anger) bestimmen das städtebauliche Erscheinungsbild und tragen zur Aufenthaltsqualität bei.
- Architektonisch wertvolle Gebäude mit Fernwirkung, wie z.B. das Sandauer Tor oder das Schmalztor, werten die nördliche Altstadt weiter auf.
- Die Straßenzüge der nördlichen Altstadt haben insbesondere das Potenzial durch Maßnahmen wie der Verkehrsberuhigung aufgewertet zu werden.
- Einzelne Maßnahmen in Teilbereichen der nördlichen Altstadt wurden bereits durch die Fördermittel der Städtebauförderung umgesetzt. Hierzu zählen der Färberhof (Sanierung und Umbau des Gebäudes der ehemaligen Färberei zu Gewerbe- und Wohnnutzung) und die historische Säulenhalle am Stadttheater Landsberg (Erhalt des ursprünglichen Zustands sowie Schaffung einer Zugangsmöglichkeit zum Foyer als Ausstellungs- und Veranstaltungsraum).
- Das Areal um das Wasserkraftwerk am Mühlbach bietet ein großes Potenzial für eine Neustrukturierung.
- Der Georg-Hellmair-Platz ist eine wertvolle historische Platzfläche in der Altstadt und trägt zur Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum bei. Der Platz bietet in seiner jetzigen Gestaltung Raum für Pflege- und Wartungsmaßnahmen.
- Die Bereiche um den Holzmarkt sowie um den Hexenturm werden zurzeit vorrangig als Parkplatzflächen genutzt. Sie bieten jedoch das Potenzial zur Aufwertung als Platzflächen mit z.B. Begrünung, Fahrradabstellanlagen, Trinkwasserbrunnen und Aufenthaltsmöglichkeiten.
- Erhaltenswerte Vegetation findet sich vorwiegend in privaten Bereichen. Für eine hoch versiegelte Altstadt leisten diese Bereiche einen wichtigen Beitrag für das Mikroklima. Der Georg-Hellmair-Platz und die Grünfläche nördlich des Sandauer Tors gehören zu den Standorten, welche eine erhaltenswerte Bestandsvegetation aufweisen.
- In der vom Hinteren Anger zurückversetzten Ledergasse werden durch die Anwohnerinnen und Anwohner die Straßenräume begrünt, was sowohl die Wohnqualität in diesem Bereich erheblich steigert als auch als Maßnahme zur Klimaanpassung dient. Die Ledergasse erscheint somit sehr wohnlich und weist eine hohe Attraktivität des städtischen Straßenraums auf.
- Im Osten an das Untersuchungsgebiet angrenzend erstrecken sich wichtige Erholungsräume für die Landsbergerinnen und Landsberger. Hier befindet sich die bewaldete Hangkante. Angelegte Wegeverbindungen laden zum Spaziergehen ein. Des Weiteren stellen diese Erholungsräume einen wichtigen Ausgleich zu den versiegelten Bereichen der Innenstadt dar. Auch die Uferbereiche entlang des Lechs ziehen die Landsbergerinnen und Landsberger zur Erholung an.
- Als naturnaher Bach wird der innerstädtische Mühlbach sehr geschätzt. Er dient der natürlichen Kühlung in sommerlichen Hitzeperioden.
- Ein Ausbau des Wegs südöstlich des AWO-Seniorenzentrums bis zur Grünfläche nördlich des Sandauer Tors bzw. der Sandauer Straße bietet das Potenzial, die Wegeverbindung für Fußgängerinnen und Fußgänger und die Erlebbarkeit des Mühlbachs deutlich zu verbessern.

- Verschiedene im öffentlichen Raum befindliche Brunnen, wie nördlich und südlich des Sandauer Tors sowie auf dem Georg-Hellmair-Platz, steigern die Aufenthaltsqualität und haben einen kühlenden Einfluss durch das offene Wasser auf die Umgebung.
- Des Weiteren bietet der Trinkwasserbrunnen am Georg-Hellmair-Platz, vor allem an heißen Tagen, eine wichtige Wasserversorgung der Besucher der Altstadt.
- Innerhalb der nördlichen Altstadt befinden sich mehrere Freischankflächen, die zur Belebung des öffentlichen Raums beitragen und damit die Aufenthaltsqualität in diesen Bereichen erhöhen. Diese finden sich vor allem am Hexenturm, an der Ecke Schulgasse/Ludwigstraße, am Georg-Hellmair-Platz, in der Schlossergasse sowie im Vorderen und Hinteren Anger.
- Durch die bereits vorhandenen Fahrradabstellplätze in der nördlichen Altstadt besteht das Potenzial, das Angebot an Abstellmöglichkeiten weiter auszubauen und somit die Attraktivität für Fahrradfahrende zu steigern sowie an noch fehlenden Stellen zu ergänzen.



Abb. 29: Gebäude Hinterer Anger



Abb. 30: Ortsbildprägende Gebäude



Abb. 31: Ledergasse mit Begrünung



Abb. 32: Färberhof



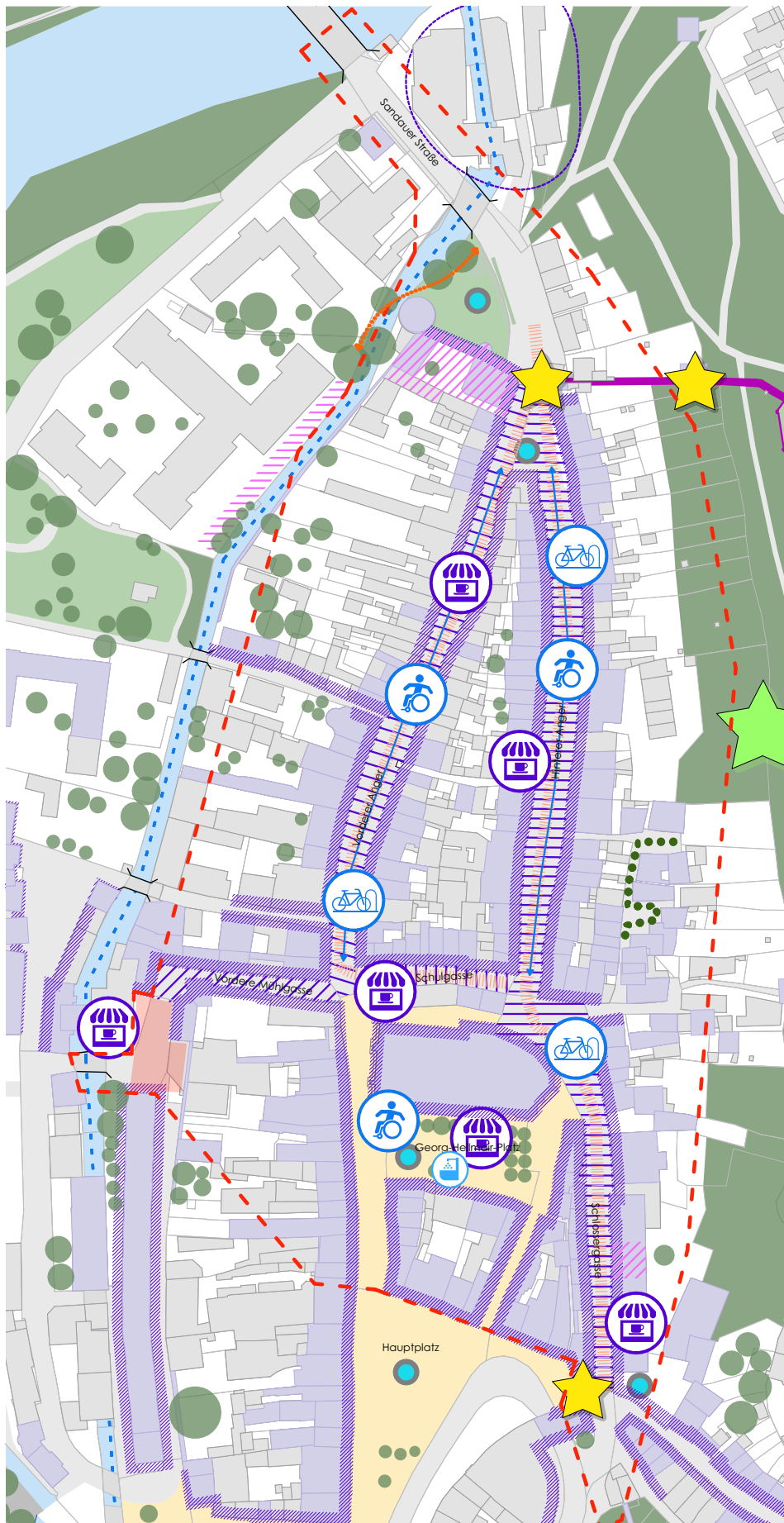
Abb. 33: Mühlbach



Abb. 34: Trinkwasserbrunnen

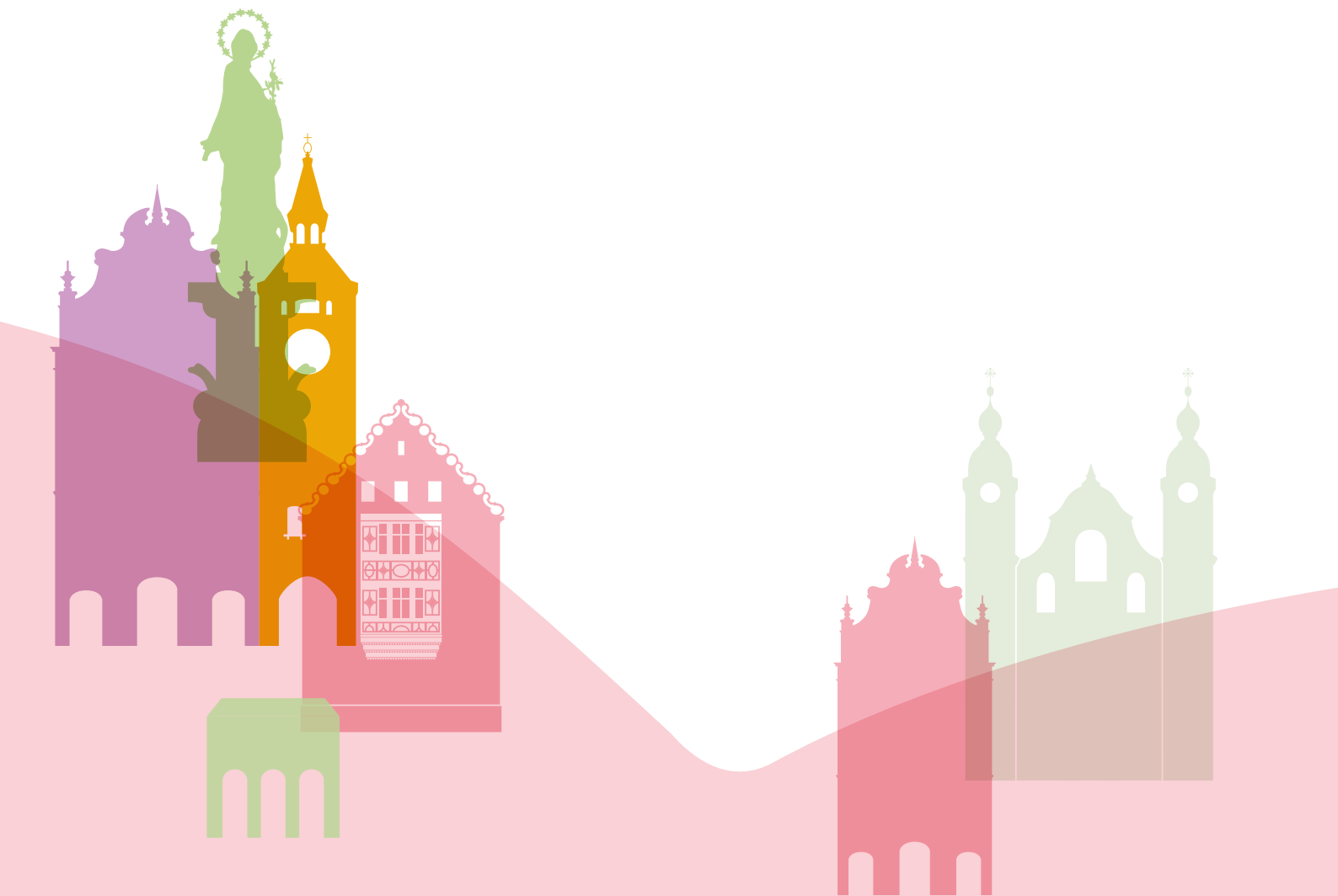


Abb. 35: Freischankfläche Hinterer Anger



- Baudenkmal
  - ortsbildprägende Fassade
  - ortsbildprägende Stadtmauer
  - historischer Straßenzug Potenzial zur Aufwertung und Verkehrsberuhigung
  - historischer Straßenzug Potenzial zur Aufwertung
  - umgesetzte Städtebauförderungsmaßnahmen
  - Areal zur Entwicklung und Neustrukturierung u.a. Wohnraum
  - Potenzial Umgestaltung Platzfläche
  - Gebäude mit Fernwirkung
  - Trinkwasserbrunnen
  - Brunnen
  - Freischankflächen
  - Innerstädtischer Bachlauf
  - Wertvolle Wald-/Grünflächen/ Landwirtschaft
  - wichtige Erholungsräume
  - begrünte Straßenräume
  - ortsbildprägende Vegetation
  - Fußgängerbereich
  - Ausbau Weg über Mühlbach
  - Ausbau Barrierefreiheit
  - Potenzial für Fahrradabstellplätze
- 
- Grundlagen
- Gebäude
  - Verkehrsfläche
  - Flurstücksgrenzen
  - Gewässer
  - Platzflächen/ Fußgängerzone
  - Umgriff Entwicklungskonzept

Abb. 36: Potenziale und Qualitäten





# Erarbeitung der Konzeptvarianten anhand verschiedener Bürgerbeteiligungsformate

Zu allen Bürgerbeteiligungsformaten liegen jeweils Dokumentationen vor, die bereits auf der für das Projekt eigenen erstellten Webseite veröffentlicht wurden. Die Dokumentationen liegen dem Abschlussbericht als Anlage bei.



### 3.1 Kontinuierliche Begleitung und Information des Planungsprozesses durch eigene Projekt-Webseite

Zur kontinuierlichen Begleitung und Information der Öffentlichkeit über den Planungsprozess wurde zusammen mit dem parallel laufenden Projekt „Vorbereitende Untersuchungen für ein neues Sanierungsgebiet“ der Stadt Landsberg am Lech, eine gemeinsame Internetseite erstellt. Unter [www.altstadt-landsberg.de](http://www.altstadt-landsberg.de) wurden sowohl Informationen zum Planungs- und Beteiligungsprozess als auch die Dokumentationen der jeweiligen Beteiligungsveranstaltungen zu den Vorbereitenden Untersuchungen und zum Entwicklungskonzept „Aufwertung nördliche Altstadt“ veröffentlicht. Darüber hinaus wurde regelmäßig auf anstehende Veranstaltungen hingewiesen und über die nächsten Schritte informiert.

Auch über die Homepage der Stadt Landsberg am Lech und über den städtischen Instagram-Kanal wurden die anstehenden Beteiligungsaktionen für die Bürgerinnen und Bürger beworben. Hier konnten wichtige Informationen und Abläufe, wie z.B. die interaktive Nutzung des Crowd-Mappings, in kurzen Videos erfasst werden.

Darüber hinaus wurde vom Büro DRAGOMIR STADTPLANUNG GmbH eine Projektmailadresse eingerichtet, über die jederzeit Kontakt mit dem Planungsteam aufgenommen werden konnte. Von dieser Möglichkeit wurde im Laufe des Planungsprozesses regelmäßig Gebrauch gemacht.

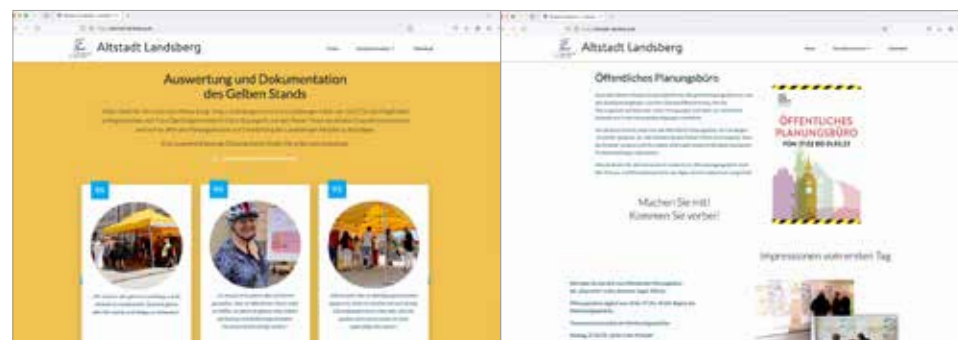
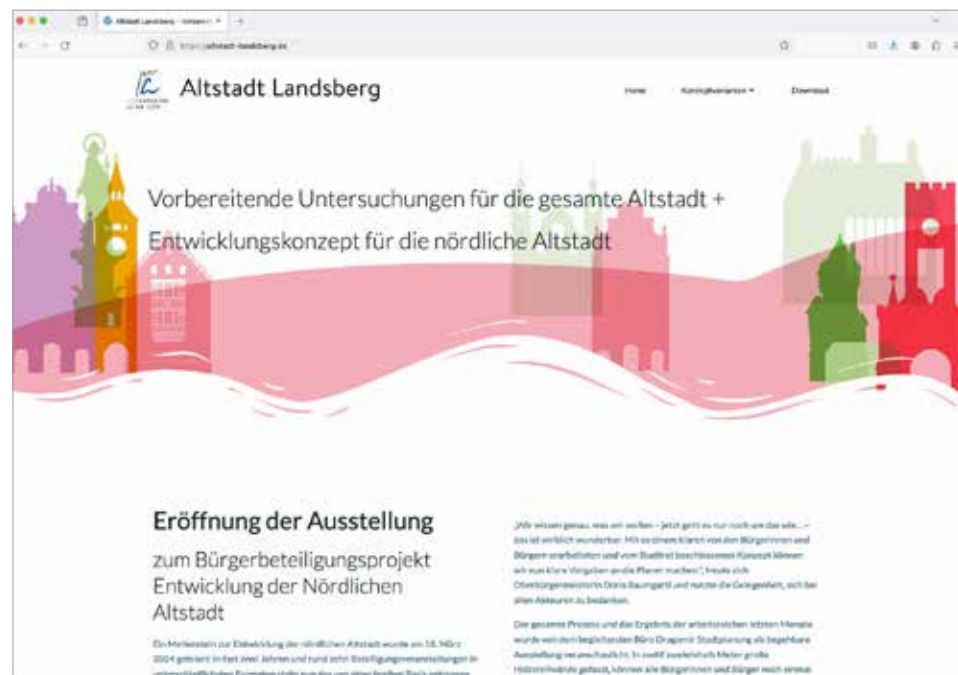


Abb. 37: Projekt-Webseite

### 3.2 Crowd Mapping im Rahmen des Projekts der Vorbereitenden Untersuchungen

Der erste Baustein im Beteiligungsprozess für die Altstadt von Landsberg am Lech war die Sammlung von Informationen über das online basierte interaktive Crowd-Mapping, welches vom 21. Juni bis 19. Juli 2022 über vier Wochen hinweg stattfand. Ziel war es, die Themen, Missstände aber auch Qualitäten zu identifizieren bzw. von den Bürgerinnen und Bürgern selbst genannt zu bekommen. Somit wurde von Beginn an erkennbar, was den Bürgerinnen und Bürgern ein besonderes Anliegen war.

Um möglichst viele Bevölkerungsgruppen erreichen zu können, wurde die Aktion über die Tagespresse, über Werbebanner auf Bauzäunen in der Altstadt und an der Brücke an der neuen Bergstraße angekündigt. Außerdem hat die Pressestelle der Stadt Landsberg am Lech über den städtischen Instagram-Kanal proaktiv darauf aufmerksam gemacht. An den Werbebannern im öffentlichen Raum konnten die Bürgerinnen und Bürger Informationen zum Prozess und zur Aktion erfahren und den QR-Code mit Link auf die Online-Beteiligungs-Webseite erhalten.

Auf einer eigens eingerichteten Webseite hatten die Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit, auf einer digitalen Stadtkarte ihre Ideen und Kommentare einzubringen. Ideen, die nicht räumlich zu verorten waren, konnten über eine Liste eingetragen werden. Zudem war es möglich, bereits getätigte Einträge von anderen Personen zu kommentieren, zu „ liken“ oder zu „disliken“. Es entstanden Stimmungsbilder zu verschiedenen Themen, teilweise wurde kontrovers diskutiert.

Das Crowd-Mapping wurde von den Landsbergerinnen und Landsbergern rege genutzt. Insgesamt sind 891 Ideen und Kommentare eingegangen. Diese generierten insgesamt 21.827 „Likes“ und „Dislikes“. Darüber hinaus konnten insgesamt über den ganzen Zeitraum 2.700 unterschiedliche Besucherinnen und Besucher und täglich mind. 50 Seitenaufrufe registriert werden.

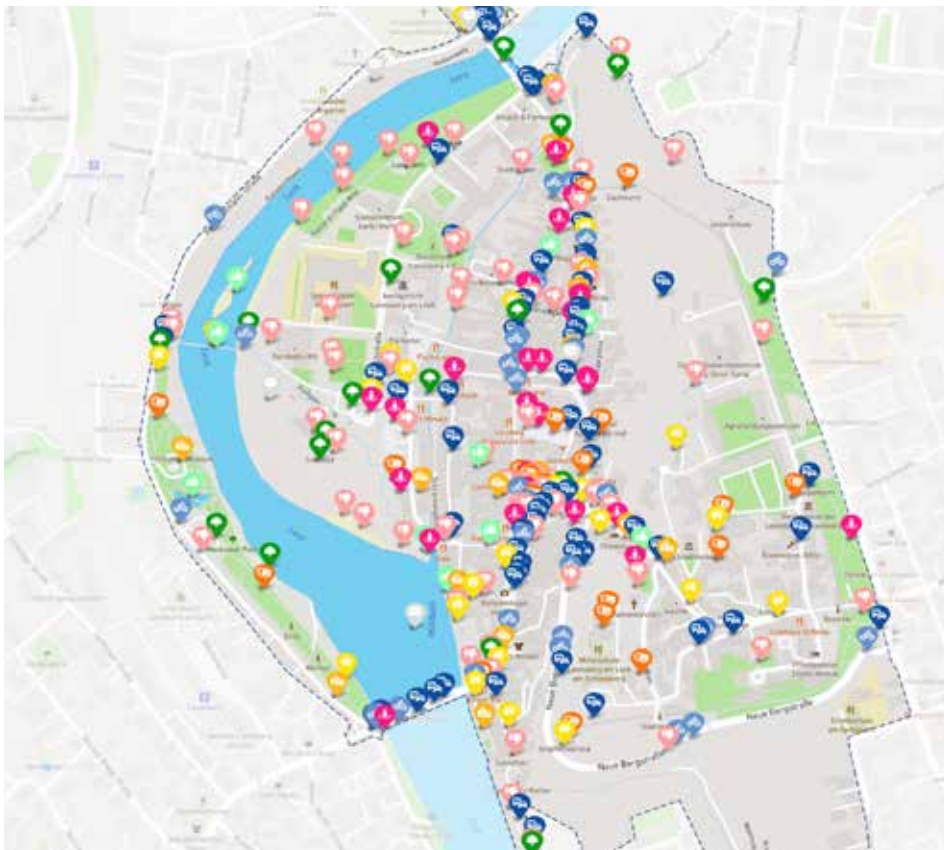


Abb. 38: Crowdmapping

Hier eine kleine Auswahl von Ideen, die großen Zuspruch erfuhren:

- Aufwertung der Aufenthaltsqualität in der historischen Altstadt durch Erweiterung der Fußgängerzone um Vorderen Anger, Schulgasse, Vordere Mühlgasse
- Altstadt als verkehrsberuhigter Bereich, um Lärmbelastungen und Vibrationen durch das Kopfsteinpflaster sowie Smog entgegenzuwirken; Umsetzung z.B. durch zeitliche Begrenzungen oder Zugangsbeschränkungen
- Zeitliche Sperrung der Altstadt für den PKW-Verkehr, z.B. in den Abendstunden oder am Wochenende
- Errichtung von mehr Fahrradparkplätzen, damit die Räder nicht an ungeeigneten Stellen abgestellt werden müssen, z.B. an Fußwegen, vor Schaufenstern, etc.
- Der Altstadtbereich benötigt mehr schattige Sitzgelegenheiten, die durch Bäume begrünt sind und zum Verweilen einladen
- Trinkwasserbrunnen prominenter kennzeichnen und gestalten
- Aufwertung des Holzmarktes als Stadtplatz zum Verweilen

Die zahlreichen Informationen aus dem Beteiligungsformat zum Projekt der Vorbereitenden Untersuchungen haben auch viele Erkenntnisse und Beiträge für das Entwicklungskonzept zur Aufwertung der nördlichen Altstadt geliefert.



Abb. 39: Besucherinnen- und Besucherzahlen pro Tag bei der Online-Beteiligung

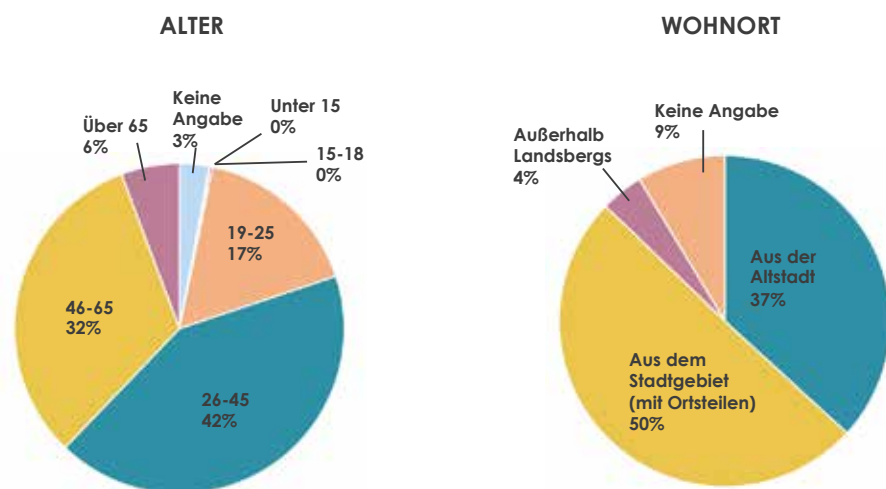


Abb. 40: Statistiken Online-Beteiligung

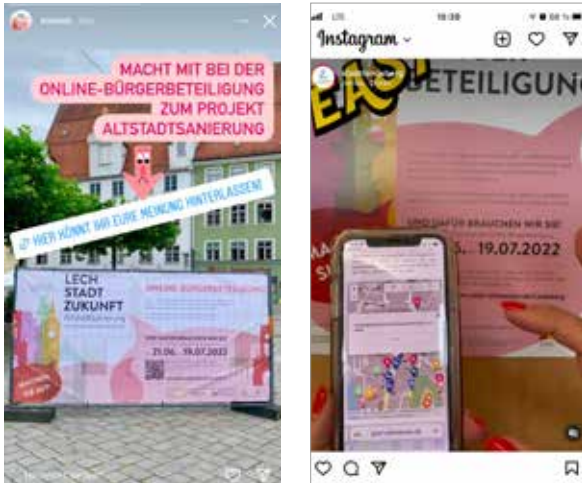


Abb. 41: Ankündigung der Online-Beteiligung auf Instagram



Crowd-Mapping  
mit ca.

**2.700**

Teilnehmenden



**891**

Kommentare und Ideen  
der Teilnehmenden

**21.827**

abgegebene Likes/Dislikes



Likes **16.342**

Dislikes **5.485**



täglich mind.

**50**

Seitenaufrufe

Abb. 42: Statistiken Online-Beteiligung

### 3.3 Mobiler Stand

Als analoge Form der Beteiligung konnten mit dem mobilen Stand als gemeinsames Beteiligungsformat der Vorbereitenden Untersuchungen und des Entwicklungskonzepts zur Aufwertung der nördlichen Altstadt weitere Erkenntnisse und Anregungen für beide Projekte gesammelt werden. Der mobile Stand stellte die analoge Variante zum digitalen Crowd-Mapping sowie einen weiteren Baustein des „Zuhörens“ im Rahmen der ersten Beteiligungsphase dar.

Auf dem Wochenmarkt am 16.07.2022 hatten die Besucherinnen und Besucher die Möglichkeit, Informationen sowohl zu den Vorbereitenden Untersuchungen als auch zum Entwicklungskonzept zur Aufwertung der nördlichen Altstadt zu erhalten und erste Hinweise zu negativen und positiven Aspekten für die Altstadt beizusteuern. Am mobilen Stand wurden noch keine konkreten Planungsszenarien vorgestellt. Vielmehr ging es darum, über den Planungsprozess zu informieren und ein erstes Meinungs- und Stimmungsbild zu erhalten, welche Themen den Bürgerinnen und Bürger besonders wichtig sind.

Der mobile Stand in Form eines gelben Pavilions wurde am Hauptplatz aufgebaut. Ein Banner und zwei Informationsplakate sollten das Interesse der Passantinnen und Passanten wecken. Mit Hilfe von roten und grünen Klebepunkten konnten die Befragten auf großen Luftbildern der Altstadt Stellen markieren, die besonders positiv wahrgenommen werden oder bei denen Handlungsbedarf zur Verbesserung gesehen wird. Das Team von DRAGOMIR STADTPLANUNG GmbH und agorakomm befragte die Teilnehmenden zur Bedeutung der jeweiligen Klebepunkte und notierte deren Antworten. Auch Frau Oberbürgermeisterin Doris Baumgartl war am mobilen Stand mit dabei und beantwortete Fragen interessierter Bürgerinnen und Bürger. Zusätzlich bestand die Möglichkeit auf Postkarten Ideen, Anregungen und Kritik niederzuschreiben.

Schwerpunkthemen und Meinungstrends, die durchaus kontrovers diskutiert wurden, waren:

- Komplette Altstadt als Fußgängerzone mit Zufahrtsgenehmigungen
- Autofreie Altstadt
- Park-Such-Verkehr reduzieren
- Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmenden
- Zeitliche Beruhigung der nördlichen Altstadt

Die Ergebnisse des mobilen Stands wurden in einer Dokumentation zusammengefasst und online auf die Webseite unter [www.altstadt-landsberg.de](http://www.altstadt-landsberg.de) zur Einsicht und zum Download hochgeladen.



Abb. 43: Impressionen Mobiler Stand

### 3.4 Stadtpaziergänge

Aufbauend auf den Erkenntnissen aus den ersten beiden Veranstaltungen und als weiterer Baustein des „Zuhörens“ fanden am 16.09.2022 und 17.09.2022 Stadtpaziergänge mit den direkt Betroffenen statt. Dies waren vor allem die Eigentümerinnen und Eigentümer und Anwohnerinnen und Anwohner sowie die Gewerbetreibenden und Gastronomen in der nördlichen Altstadt. Diese verschiedenen Interessensgruppen wurden eingeladen, ihre jeweiligen Belange im direkten Gespräch mit den Moderatorinnen und den Planerinnen und Planern vorzubringen. Die Aufgabe des Planungs- und Moderationsteams bestand darin, aufmerksam zuzuhören und die unterschiedlichen Themen aufzunehmen und zu verstehen.

Der Rundgang der Stadtpaziergänge war für alle Gruppen gleich und führte vom Hauptplatz durch die Schlossergasse über den Holzmarkt in den Hinteren Anger. Als nördlichste Station wurde das Sandauer Tor ausgewählt, wo es dann wieder nach Süden durch den Vorderen Anger über die Ludwigstraße bis zum Hauptplatz ging. Anhand von Leitfragen, wie z.B. „Halten Sie sich gerne im Hinteren Anger auf? Welche Ideen haben Sie zur Verbesserung des Hinteren Angers?“, „Welche drei Themen finden Sie für die Entwicklung und Gestaltung der nördlichen Altstadt am wichtigsten?“ oder „Gibt es für Sie NoGo's bei der Entwicklung der nördlichen Altstadt?“, die an den jeweiligen passenden Standorten abgefragt wurden, wurden Meinungen, Stimmungen, Ideen und Verbesserungsvorschläge durch das Planungs- und Moderationsteam aufgenommen.

Bei jeder Leitfrage gab es unterschiedliche Stimmungen der verschiedenen Interessensgruppen. Aber auch innerhalb der Gruppen gab es zu manchen Punkten verschiedene Meinungen. Festhalten lässt sich jedoch, dass bestimmte Themen für die Mehrheit der Teilnehmenden wichtig waren. Das waren Themen wie z.B. die Barrierefreiheit in der Altstadt, der Park-Such-Verkehr, die allgemeine Verkehrsbelastung in der Innenstadt, die fehlende Begrünung und Aufenthaltsqualität sowie die Einzelhandelsangebote.

Die ausführlichen Ergebnisse der Stadtpaziergänge wurden in einer Dokumentation zusammengefasst und online auf die Webseite unter [www.altstadt-landsberg.de](http://www.altstadt-landsberg.de) zur Einsicht und zum Download bereitgestellt.



Abb. 44: Impressionen Stadtpaziergänge

### 3.5 Zielekonfliktworkshop

Der Zielekonfliktworkshop stellte einen zentralen Baustein des Partizipationsprozesses dar. Durch die vorangegangenen Beteiligungsschritte konnten eine Reihe von Ideen, Anregungen, Kritik und Verbesserungsvorschlägen geclustert werden. Wie nicht anders zu erwarten, gab es eine Vielzahl von Zielkonflikten und einiges an emotionalem Konfliktpotenzial. Der Workshop sollte dazu dienen, die Hintergründe der unterschiedlichen Meinungen zu verdeutlichen und in einem Aushandlungsprozess gemeinsam eine oder mehrere Diskussionsgrundlagen für den weiteren Prozess zu entwickeln.

Der anderthalbtägige Zielekonfliktworkshop fand am 18.11. und 19.11.2022 statt. Hier trafen Anwohnerinnen und Anwohner, Eigentümerinnen und Eigentümer, Gewerbetreibende und vom Stadtrat ausgewählte Interessensvertreterinnen und -vertreter aufeinander. Es bestand die Möglichkeit sich für diese Gruppen zu bewerben, bzw. sein Interesse formlos zu bekunden. Da für einzelnen Gruppen mehr Anmeldungen eingegangen sind als Plätze vorhanden waren, wurde gelost.

Die essenzielle Leitfrage, die den Workshop begleitete, war „Was muss für eine lebenswerte Altstadt umgesetzt werden?“. Eingeleitet wurde der Zielekonfliktworkshop am Freitagnachmittag des 18.11.2022 mit Fachvorträgen von Dr. Daniel Broschart, Stadtplanung Stadt Landsberg am Lech, zum aktuellen Stand des Verkehrsentwicklungsplans, der sich zurzeit in Aufstellung befindet, sowie vom Büro DRAGOMIR STADTPLANUNG mit einem Überblick der bisher durchgeführten Beteiligungsprozesse und deren Ergebnisse.

Um die bereits bis zum Zielekonfliktworkshop gesammelten Erkenntnisse, Ideen und Anregungen der Landsberger Bürgerinnen und Bürger für die Teilnehmenden des Workshops besser veranschaulichen zu können, wurden abstrakte Visionen für die Entwicklung der nördlichen Altstadt in Form von grafischen Darstellungen auf vier Plänen entwickelt. Diese waren die Diskussionsgrundlage für den Zielekonfliktworkshop.

Nach einer abschließenden Erläuterung zum Konzept und Ablauf des Workshops am folgenden Tag durch die Moderatorinnen von agorakomm hatten die Anwesenden die Möglichkeiten sich kennenzulernen und auf den Aushandlungsprozess gemeinsam einzustimmen.

Hochkonzentriert und diszipliniert hörten sich die verschiedenen Interessensgruppen am 2. Tag des Workshops zunächst ausschließlich gegenseitig zu und entwickelten auf diese Weise ein vertieftes Verständnis für die jeweiligen Belange und teilweise existenzielle Nöte des Anderen. Der intensive Dialogprozess wurde von agorakomm begleitet.

Im Anschluss daran wurden fünf Arbeitsgruppen gebildet, die, auf Basis des Gehörten, „Konzeptskizzen“ entwickeln sollten. Bei der Präsentation der Skizzen wurde schließlich deutlich, dass aufgrund von inhaltlichen Überschneidungen viel Konsens zu den Themen der Verkehrsberuhigung des Vorderen und Hinteren Angers, einem geregelten Fahrradverkehr mit Fahrradabstellmöglichkeiten, der Aufwertung durch mehr Stadtgrün und der Schaffung von Aufenthaltsqualität, z.B. durch eine entsprechende (Stadt-)Möblierung, bestand.





Abb. 45: 4 Visionen



Abb. 46: Impressionen Zielekonfliktworkshop

### 3.6 Öffentliches Planungsbüro „Charrette“

Die Planungsmethode eines öffentlichen Planungsbüros, auch „Charrette“ genannt, wurde bewusst gewählt, um nach dem Workshop mit nur 60 Teilnehmenden nun gemeinsam mit der breiten Öffentlichkeit die verschiedenen Konzeptvarianten weiter auszuarbeiten. Die Charrette fand in einem Leerstand in der nördlichen Altstadt im Zeitraum vom 27.02.2023 bis 01.03.2023 statt. Die Planerinnen und Planer von DRAGOMIR STADTPLANUNG richteten ihr Büro ein und standen ganztägig für Diskussionen zur Verfügung.

Als Vorbereitung dieses öffentlichen Planungsbüros wurden die Erkenntnisse und Ergebnisse aus dem Zielekonfliktworkshop ausgewertet und zu detaillierteren Konzeptvarianten (3 Varianten inkl. 1 Untervariante) aufbereitet. Mit den Anwesenden wurden dann im Rahmen der Charrette neue Ideen am Computer ausprobiert, Konflikte der bisherigen Planung identifiziert und zusätzliche Anregungen aufgenommen. Im direkten Gespräch von Bürgerinnen und Bürgern mit den Planerinnen und Planern ging es aber auch darum zu erläutern, warum aus fachlicher Sicht einige der Anregungen nicht aufgenommen werden konnten oder inwiefern diese anderen Interessen und Bedürfnissen entgegenstehen würden.

Den Abschluss der 3-tägigen Charrette bildete ein von agorakomm moderiertes Gesamt-Resümee des öffentlichen Planungsbüros mit Frau Oberbürgermeisterin Doris Baumgartl. Es waren zahlreiche Interessierte zu dieser Abschlussveranstaltung gekommen, inklusive einiger Mitglieder des Stadtrats. Dabei informierte DRAGOMIR STADTPLANUNG GmbH über die Schwerpunkte der Diskussionen, die Erkenntnisse aus den geführten abendlichen Werkstattgesprächen zu verschiedenen Themen, die neuen Ideen und Ansätze, die ihnen ans Herz gelegt wurden, sowie über das Stimmungsbild zum Status Quo der Konzeptvarianten.

Anhand der Besucherzahlen lässt sich ablesen, dass das durchgeführte Beteiligungsformat von der örtlichen Bevölkerung sehr gut angenommen wurde und mit steigender medialer Aufmerksamkeit durch die Presse und in den sozialen Netzwerken weiter zunahm. Dabei zeigte sich auch, dass zwar eine Vielzahl der Landsbergerinnen und Landsbergern, die aufgrund ihrer Geschäftstätigkeit oder ihrer Wohnlage von der Entwicklung in der nördlichen Altstadt und damit direkt und persönlich betroffen sind, vor Ort waren, aber darüber hinaus auch ein großer Teil an interessierten und engagierten Bürgerinnen und Bürger von außerhalb der nördlichen Altstadt sich informiert und in den Planungsprozess eingebracht hat.



Abb. 47: Impressionen Charrette



Abb. 48: Konzeptvarianten (Stand Charrette)



Abb. 49: Ankündigungsbanner am Hauptplatz



Abb. 50: Ankündigung auf Instagram

### 3.7 Abstimmungen der Konzeptvarianten mit Fachbehörden

Um die verschiedenen Planungsvarianten mit den internen Bedarfen und Belangen der Stadt Landsberg am Lech sowie den Fachbehörden abzustimmen, wurden verschiedene Termine durchgeführt. Ziel war es dabei, die Rahmenbedingungen für die Entwicklungsmaßnahme abzustecken und die Praktikabilität der Konzeptentwürfe mit dem Hintergrundwissen der jeweiligen Ämter und betroffenen Stellen abzugleichen.

Hierzu gehörten neben der laufenden Begleitung des gesamten Projektes durch das Stadtplanungsamt, u.a. das Ordnungsamt, der Straßen- und Wegebau, die Feuerwehr Landsberg am Lech, das Landratsamt Abteilung Abfallwirtschaft und die Abteilung Kommunale Dienste & Gebäudemanagement der Stadtwerke Landsberg KU sowie die Untere Denkmalschutzbehörde.

Zu den Abstimmungsthemen mit der Unteren Denkmalschutzbehörde gehörte u.a. das Abstecken der Anforderungen des Denkmalschutzes an die Gestaltung des öffentlichen Raums, wie z.B. die Oberflächengestaltung für die Aufwertung der nördlichen Altstadt. Des Weiteren wurden die Anforderungen an Begrünung im Straßenraum sowie Fassadenbegrünungen im Hinblick auf deren Verträglichkeit mit dem städtebaulichen Erscheinungsbild der Innenstadt besprochen sowie auf die damit verbundenen klimatischen Anforderungen an die zu verwendenden Pflanzenarten eingegangen.

Mit den Verantwortlichen der Stadtwerke Landsberg KU wurde u.a. die Stellplatz- und Parksituation für PKW und Fahrräder erörtert sowie über Möglichkeiten zur Reduzierung oder Verlagerung des bestehenden Angebots in die beiden vorhandenen Tiefgaragen diskutiert (Doppelnutzungen, Dauerparkausweise).

Darüber hinaus wurden die Konzepte den Vertreterinnen und Vertretern der Abteilung Öffentliche Sicherheit und Ordnung vorgetragen. Dabei wurden die verkehrsrechtlichen Anordnungen und Verkehrsführungsmöglichkeiten eruiert, die das größte Potenzial hätten, um Parksuchverkehr und die allgemeine Verkehrsbelastung in der Altstadt zu reduzieren. Dies beinhaltete u.a. eine Diskussion um die Reduzierung und Positionierung von Kurzzeitparkplätzen, einen Austausch zu möglichen Regelungen zum Bewohnerparken und entsprechenden Parkausweisen sowie den Möglichkeiten der rechtlichen Sicherung einer temporären Fußgängerzone und anderen dauerhaften Anordnungen von Verkehrsbeschränkungen. Des Weiteren wurden Möglichkeiten einer Anfahrbarkeit für Anwohnende bei gleichzeitigen zeitlichen Zufahrtsbeschränkungen, z.B. im Vorderanger, diskutiert.

Alle gewonnenen Erkenntnisse und Informationen wurden dokumentiert, bewertet und flossen in enger Abstimmung mit dem Stadtplanungsamt in die Weiterentwicklung der Konzepte für die Aufwertung der nördlichen Altstadt ein.

### 3.8 Finalisierungsworkshop

Als letzter Baustein der Bürgerbeteiligung wurde am 17.06.2023 ein ganztägiger Finalisierungsworkshop abgehalten. Ziel war es, den Stand der sich im Zuge der Beteiligungen herauskristallisierten zwei Konzeptvarianten nochmals zu validieren, etwaige Schwachstellen zu identifizieren und weitere Ausarbeitungsbedarfe zu prüfen.

Teilnehmende waren hierbei Frau Oberbürgermeisterin Doris Baumgartl, Mitglieder des Stadtrats, Teilnehmende des ersten Zielekonfliktworkshops, sowie weitere per Zufall ausgeloste Bürgerinnen und Bürger der Stadt Landsberg am Lech. Der Baustein des Finalisierungsworkshops war ursprünglich nicht Teil des Planungsprozesses und damit nicht vorgesehen. Er war der Wunsch der Teilnehmenden des Zielekonfliktworkshops, um auch mit den Stadtratsmitgliedern und der Oberbürgermeisterin die Konzeptvarianten diskutieren zu können.

Im ersten Schritt wurde zunächst die Planungshistorie sowie die beiden letzten Planungsvarianten vorgestellt. Im Anschluss wurde in Kleingruppen an folgenden Leitfragen gearbeitet:

1. Welche der beiden Planungsvarianten sollte umgesetzt werden? Was sind Ihre 3 wichtigsten Anmerkungen/Kritikpunkte/Wünsche dazu?
2. Was sind Ihre 3 wichtigsten Argumente gegen die jeweils andere Variante?
3. Haben Sie darüber hinaus eine prägnante Botschaft an die Oberbürgermeisterin?

Jede Gruppe wurde von einem/einer externen, neutralen Moderatorin oder Moderator moderiert. Die Leitfragen sollten innerhalb der verschiedenen Gruppen als ein mehrheitliches Gruppenergebnis beantwortet werden. Für fachliche Fragen oder Problemstellungen stand das Team von DRAGOMIR STADTPLANUNG GmbH zur Seite.

Im Anschluss an die Gruppenarbeit und die Präsentation der Ergebnisse erfolgte eine Meinungsbildabfrage. Diesmal konnte jede/r Teilnehmende für sich allein sprechen. Festzuhalten ist, dass eine klare Tendenz der Empfehlung der Teilnehmenden des Finalisierungsworkshops zur Konzeptvariante des verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs in der gesamten nördlichen Altstadt mit zeitlicher Zufahrtsbeschränkung im Vorderen Anger, in der Vordere Mühlgasse und in der Schulgasse zu erkennen war.

Am Nachmittag war die breite Öffentlichkeit eingeladen. Jetzt konnte sich jede/r Interessierte direkt mit den Teilnehmenden des Workshops austauschen.

Die gesammelten Ergebnisse sind der Dokumentation zum Finalisierungsworkshop zu entnehmen. Auch diese Dokumentation ist über die Webseite [www.altstadt-landsberg.de](http://www.altstadt-landsberg.de) abrufbar.

Das Ergebnis wurde im Nachgang nochmals vertieft überprüft und mit in die Abstimmungsgespräche mit den verschiedenen Behörden und Ämtern eingebracht.



Abb. 51: Impressionen Finalisierungsworkshop



Abb. 52: Finale Konzeptvarianten

### 3.9 Stellungnahme CIMA

Die CIMA Beratung + Management GmbH hat, wie bereits in Kap. 2.2 ausgeführt, das kommunale Einzelhandelsentwicklungskonzept (2022) für Landsberg am Lech erstellt. Da der Einzelhandel im vorliegenden Aufwertungskonzept eine wesentliche Rolle spielt, wurde die CIMA gebeten, eine gutachterliche Stellungnahme zu den entworfenen Varianten abzugeben, welche diese im Hinblick auf die Inhalte des Einzelhandelsentwicklungskonzepts spezifisch beleuchtet.

Im Rahmen der Stellungnahme wurden zunächst die aktuellen Trends und Entwicklungen in Innenstädten sowie deren Besuchsgründe aufgeführt. Als wesentlich wurden hier die Aspekte Innenstadt als Erlebnisraum, Aufenthaltsqualität, Verweilmöglichkeiten und Sicherheit genannt. Auch Maßnahmen gegen Hitze wie beschattende Elemente oder (Trink-)Wasserstellen wurden als relevant hervorgehoben. Neben diesen Faktoren spielen jedoch nach wie vor die Erreichbarkeit und Erschließung der Zieldestinationen eine entscheidende Rolle – dies jedoch unter der Prämisse, allen Verkehrsteilnehmenden und Verkehrsmitteln genügend Raum zur Verfügung zu stellen, ohne den öffentlichen Verkehrsraum zu überfrachten.

Darüber hinaus wurde die Bedeutung von Fußgängerzonen für Innenstädte dargestellt. Um eine Fußgängerzone erfolgreich etablieren zu können, seien gewisse Voraussetzungen und Erfolgsfaktoren zu berücksichtigen. Dazu gehören:

- Stadtgröße (Besucherfrequenz)
- Eigenschaften der Stadt und Tourismus (touristische Bedeutung, Identität als Einkaufs- und Arbeitsplatzstadt)
- Länge der Fußgängerzone und Frequenz (standortgerechte Dimensionierung und Lage)
- Nutzungsmix (attraktiver und umfangreicher Besatz von Einzelhandel und Gastronomie)
- Erreichbarkeit und Parken (Angebot, Preis und Entfernung von Stellplätzen)
- Städtebauliche Gestaltung und Aufenthaltsqualität (städtebauliche Qualität und öffentlicher Raum)

Eine pauschale Beurteilung sei jedoch kaum möglich - eine Einzelfallbeurteilung entsprechend immer zu empfehlen. Im Einzelhandelskonzept der CIMA für die Gesamtstadt Landsberg am Lech wurde für die Innenstadt Landsbergs folgendes Ziel mit Teilzielen definiert:

- Positionierung der Innenstadt als zentralen Einkaufs-, Versorgungs- und Aufenthaltsraum sowie urbanen Mittelpunkt der Stadt
- Erhalt und Stärkung der historischen Altstadt als zentraler Einkaufsort (Hierarchie der Zentralität)
- Stärkung der Innenstadt gegenüber städtebaulichen Randlagen durch zielgerichteten Ausbau des Einzelhandelsangebots. Die gesamtstädtische Einzelhandelsentwicklung orientiert sich am Nutzen einer Attraktivitätssteigerung der Innenstadt.
- Fortentwicklung der Innenstadt und damit Festigung der Leitfunktion der Innenstadt speziell in den Sortimenten des Innenstadtbedarfs.
- Weiterentwicklung der Innenstadt auch über den Einzelhandel hinaus. Erhalt und Anreicherung der bestehenden Funktionsvielfalt.

Grundsätzlich wurden die Rahmenbedingungen der Landsberger Innenstadt positiv bewertet, insbesondere aufgrund deren Lagebeziehung zum Naturraum Lech. Auch die Umgestaltungsabsichten in der nördlichen Altstadt wurden aus Perspektive des Einzelhandels positiv im Hinblick auf deren Auswirkungen für die Innenstadt bewertet:

„Die vorgesehene Umgestaltung der nördlichen Altstadt, welche neben verkehrlichen Aspekten auch eine Begrünung sowie Modernisierung des Straßenbelags sowie Barrierefreiheit umfasst, wird die Landsberger Innenstadt insgesamt erheblich aufwerten. Folglich ist das Vorhaben aus Sicht der cima unter Berücksichtigung der Trends in der Innenstadtentwicklung und des kommunalen Einzelhandelsentwicklungskonzeptes der Stadt Landsberg am Lech insgesamt positiv zu bewerten (Quelle: Gutachterliche Stellungnahme zur verkehrlichen Umgestaltung der nördlichen Altstadt in Landsberg am Lech 2023, cima, 22.09.23, S. 9).

Die cima empfiehlt darüber hinaus die städtebauliche Umsetzung des verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs inklusive zeitlicher Zufahrtsbeschränkung und der Möglichkeit einer temporären Schließung bestimmter Straßenräume für den Kfz-Verkehr, z.B. am Wochenende oder zu bestimmten Feierlichkeiten. Dies sollte aber in Abstimmung mit den Akteuren vor Ort zu geeigneten Zeitpunkten umgesetzt werden.

In der gutachterlichen Stellungnahme wird zudem das Für und Wider einer Fußgängerzone im Vorderen Anger beleuchtet. Hier einige aufgeführte Argumente:

- Im Vorderen Anger fehlen Magnetbetriebe (v.a. im nördlichen Teil), welche eine Ausdehnung der Fußgängerzone in der Ludwigstraße in den Vorderen Anger rechtfertigen würden. Aus Sicht der cima ist damit nicht vollumfänglich gesichert, „dass die Passantenfrequenzen ausreichen, um eine Belebbarkeit des Straßenraums zu erzielen.“ (Quelle: Gutachterliche Stellungnahme zur verkehrlichen Umgestaltung der nördlichen Altstadt in Landsberg am Lech 2023, cima, 22.09.23, S. 9)
- Nicht ausreichend Gastronomiebetriebe mit Außensitzplätzen im Vorderen Anger vorhanden
- Voraussetzung für Ausweitung der Fußgängerzone sind frequenzerzeugende Nutzungen, wie z.B. Außengastronomie, die angesiedelt werden müssten
- Durch Umsetzung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs bleiben Flexibilität und Anpassungsmöglichkeiten bestehen, um u.a. eine behutsame Veränderung für die nördliche Altstadt anzustreben

Das Gutachten kommt zu folgendem Schluss:

„Zum heutigen Zeitpunkt erscheint unter Berücksichtigung der Rahmenbedingungen für den Einzelhandel die Umsetzung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs deutlich erfolgreicher umsetzbar als eine klassische Fußgängerzone. Die Möglichkeit den Vorderen Anger für Veranstaltung o.Ä. als Fußgängerzone auszuweisen, erlaubt der Stadt jedoch beide Varianten einmal auszuprobieren. So kann regelmäßig mit den handelnden Akteuren vor Ort evaluiert werden, ob ggf. die Umwidmung des Altstadtbereichs zu einer dauerhaften Fußgängerzone zu einem späteren Zeitpunkt vollzogen werden kann.“ (Quelle: Gutachterliche Stellungnahme zur verkehrlichen Umgestaltung der nördlichen Altstadt in Landsberg am Lech 2023, cima, 22.09.23, S. 11).

### **3.10 Stellungnahme Verkehrsgutachter / Abstimmung mit VEP**

Die im vorliegenden Entwicklungskonzept erstellten Konzeptvarianten zur Aufwertung der nördlichen Altstadt wurden von der BERNARD GRUPPE, den Verkehrsplanern des Verkehrsentwicklungskonzeptes der Stadt Landsberg am Lech, untersucht und bewertet (vgl. im Anhang, „Technischer Bericht zur Modellierung und Bewertung der geplanten Verkehrsführung“, Stand September 2023). Ziel des hierfür erstellten Gutachtens war es, die (verkehrlichen) Verdrängungswirkungen in der Altstadt durch die veränderte Verkehrsführung zu ermitteln. Darüber hinaus wurde ermittelt, ob der Knotenpunkt Sandauer Straße/Lechstraße bei der Umsetzung der jeweiligen Konzeptvariante noch leistungsfähig ist. Der Untersuchung durch die Verkehrsgutachter zugrunde gelegt war die Konzeptvariante mit folgenden Merkmalen:

- Einrichtung einer Tempo-20-Zone (verkehrsberuhigter Geschäftsbereich) nördlich des Hauptplatzes
- Verringerung der Stellplätze im Straßenraum
- Einfahrverbot in die Altstadt von Norden kommend für Pkw am Sandauer Tor mit Ausnahme des Anwohnenden- und Lieferverkehrs
- Durchfahrt durch die Altstadt von Süden nach Norden weiterhin möglich

Für die Untersuchung wurden eigene Verkehrszählungen durchgeführt und die Daten der Ein- und Ausfahrten der Tiefgarage (Lechgarage) in Landsberg ausgewertet. Die Ergebnisse wurden im Anschluss in die Modellierung der Verkehrsströme mit einbezogen.

Für die 388 Anwohnerinnen und Anwohner der nördlichen Altstadt wurden mithilfe von Erfahrungswerten Verkehrserzeugungsberechnungen durchgeführt. Das Ergebnis ist, dass etwa 500 Kfz-Fahrten pro Tag von den Anwohnenden ausgelöst werden, von denen jeweils ein Viertel neben dem Lieferverkehr weiterhin das Sandauer Tor aus nördlicher Richtung kommend passiert.

Um die Auswirkungen der einzelnen Konzeptvarianten zu ermitteln, wurden die Verkehre mit den Zahlen des städtischen Verkehrsmodells für den Prognose-Planfall 2035 verschnitten. Die von den Aufwertungsmaßnahmen betroffenen Streckenabschnitte wurden mit einer Fahrtgeschwindigkeit von 20 km/h in das Modell eingepflegt.

Insgesamt hat das Modell gezeigt, dass die Verkehrsberuhigung der nördlichen Altstadt zu einer Verkehrsmengenreduktion führen würde. Der verbleibende Verkehr würde weiterhin gut über das vorhandene Straßennetz abgewickelt werden können. Mithilfe der Verkehrsberuhigung und der begleitenden Maßnahmen würden sich die Fahrten auf dem Hinteren Anger von ca. 8.000 auf ca. 6.400 Kfz/24 h sowie im Vorderen Anger auf ca. 600 Kfz/24 h reduzieren lassen.

Selbst bei der ebenfalls untersuchten Schließung des Vorderen Angers und Sperrung der Zufahrt in die Altstadt von Norden am Sandauer Tor für den nicht berechtigten Kfz-Verkehr würden die verbleibenden Straßen diesen Verkehr abwickeln können. Hierdurch würde eine Reduktion des im normalen Planfall prognostizierten Verkehrs durch das Sandauer Tor in die Altstadt von ca. 1.400 Kfz/24 h auf dann nur noch ca. 125 Pkw/24 h und ca. 25 Lkw/24 h für Lieferverkehr deutlich reduziert werden. Die anfallenden Besucher-, Kunden- und Beschäftigtenfahrten würden größtenteils auf die Lechstraße und somit in Richtung Tiefgarage (Lechgarage) verlagert werden oder von Süden über die Schlossergasse in die nördliche Altstadt fahren.

### 3.11 Vertiefende Abstimmung mit Fachbehörden zu den Konzeptvarianten

Im November 2023 hat ein weiterer vertiefender Abstimmungstermin zwischen Fachbehörden und dem Stadtplanungsamt insbesondere zur Konzeptvariante „Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit zeitlicher Zufahrtsbeschränkung im Vorderen Anger, Vorderer Mühlgasse und Schulgasse“ stattgefunden. Diskussionsgrundlage des Termins war die Konzeptvariante, die von der Mehrheit der Teilnehmenden des Finalisierungsworkshops favorisiert wurde. Diese sah eine zeitliche Zufahrtsbeschränkung von Freitag 15.00 Uhr bis Sonntag 20.00 Uhr im Vorderen Anger und in der Vorderen Mühlgasse vor. Dies sollte über Verkehrsschilder und Poller geregelt werden. Daraus schließend war die Zufahrt nur noch für einen beschränkten Personenkreis, in diesem Fall die Anwohnerinnen und Anwohner, den Lieferverkehr sowie die Rettung, möglich. Außerhalb der vorgeschlagenen Zeiten war die Zufahrt für den gesamten Kfz-Verkehr zulässig.

Aus folgenden Gründen ist die Umsetzung einer zeitlichen Beschränkung aus Sicht der Fachbehörden voraussichtlich nicht möglich:



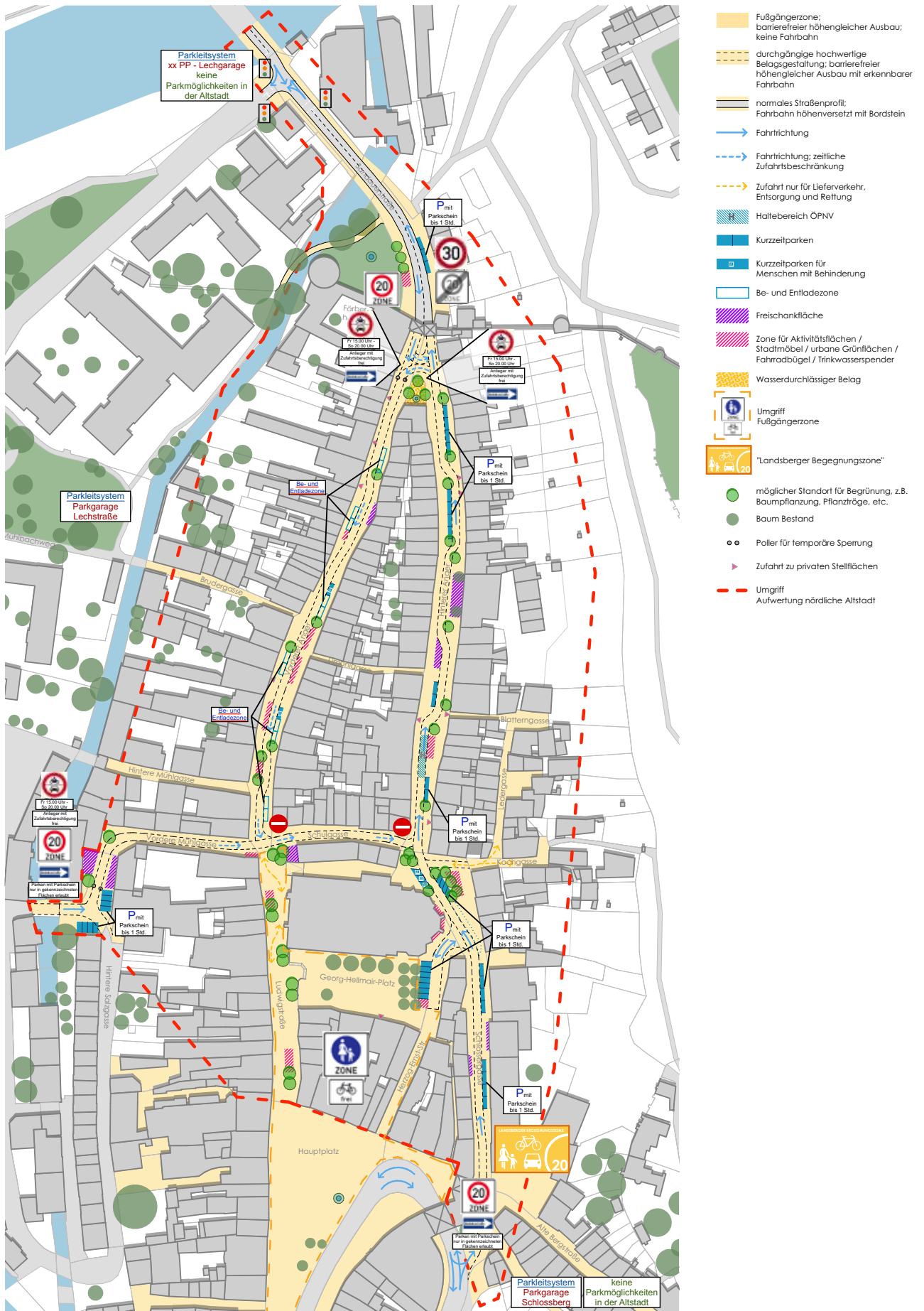


Abb. 53: Konzept verkehrsberuhigter Geschäftsbereich



Abb. 54: Beispiel Verkehrsschild zu zeitlicher Zufahrtsbeschränkung

- Die zeitliche Zufahrtsbeschränkung ist nicht begründbar, da keine Gefahrenlage vorliegt. Des Weiteren ist die verkehrliche Belastung heute, im Bestand, nicht ausreichend hoch, sodass auch hier keine zeitliche Zufahrtsbeschränkung begründbar ist.
- Aus Sicht des Ordnungsamtes ist mit keiner Zustimmung der Polizei zur Umsetzung dieser verkehrsrechtlichen Anordnung zu erwarten.
- Der wöchentliche Wechsel zwischen den Zeiten mit und ohne Zufahrtsbeschränkung wird kritisch gesehen. Ähnliche Beispiele aus anderen Kommunen beziehen sich auf eine dauerhafte Zufahrtsbeschränkung mit Befreiung für berechnigte Personenkreise für Teile der Innenstädte.

Aufgrund dieser Einschränkungen und Hürden bei der Umsetzung der Konzeptvariante wurde diese dahingehend überarbeitet, dass eine zeitliche Zufahrtsbeschränkung für einen beschränkten Personenkreis nicht mehr möglich sein wird. Lediglich besteht die Möglichkeit, für vereinzelte und ausgewählte Veranstaltungen eine Sperrung der genannten Straßen zu schaffen und somit eine weitere Verkehrsberuhigung und Raum für den Fuß- und Radverkehr zu ermöglichen.

### 3.12 Ausstellungseröffnung

Als Abschluss des Planungsprozesses und als weiteren Meilenstein im Umsetzungsprozess zur Entwicklung der nördlichen Altstadt wurde am 18.03.2024 die Eröffnung der Ausstellung im Veranstaltungssaal der Lechsporthalle gefeiert. In fast zwei Jahren und rund 10 Beteiligungsveranstaltungen in unterschiedlichsten Formaten wurde ein von einer breiten Basis getragenes Konzept gemeinsam erarbeitet. Nachdem dies auch vom Stadtrat beschlossen wurde, war der Planungsprozess für den Rahmenplan an dieser Stelle erstmal abgeschlossen.

Bei der Ausstellungseröffnung stand entsprechend den Leitlinien des ganzen bisherigen Prozesses die Transparenz und kritische Reflexion in Form eines Rückblicks sowie der Anhörung unterschiedlicher Stimmen von Mitwirkenden im Vordergrund. Hierzu wurden an die Teilnehmenden des Zielekonflikt- und des Finalisierungsworkshops Fragebögen mit folgenden Fragen verteilt:

1. Auf einer Skala von 1 bis 10. Wie zufrieden sind Sie mit Ihrer Teilnahme an dem Bürgerbeteiligungsprozess?
2. Was hätten Sie sich anders gewünscht? – Warum?
3. Was war Ihr schönstes Erlebnis im Rahmen der Beteiligung?
4. Gibt es etwas, dass Sie im Austausch mit den anderen Bürgerinnen und Bürgern „gelernt“ haben? Haben Sie möglicherweise eine überraschende Erkenntnis, die Sie durch die Beteiligung an dem Verfahren gewinnen durften?
5. Könnten Sie sich vorstellen, sich wieder bei einer Bürgerbeteiligungsveranstaltung einzubringen?
6. Falls nein, bei Frage 5): was müsste passieren, damit Sie ggf. doch dabei wären?
7. Was ist Ihnen noch wichtig, was Sie uns mitteilen möchten?

Anhand dieser Fragen kam sowohl positive als auch konstruktive Kritik von den Teilnehmenden zurück, was auch für weitere Beteiligungsprozesse und -formate berücksichtigt werden kann. Oberbürgermeisterin Doris Baumgartl nutzte die Chance, um sich bei dem großen Engagement der Bürgerinnen und Bürger zu bedanken.

Teil der Ausstellungseröffnung war auch ein Schülerinnen- und Schülerwettbewerb des Ignaz-Kögler-Gymnasiums, bei dem die Schülerinnen und Schüler in Modellen und Collagen ihre Ideen und Vorstellungen für neue Ausstattungselemente in der Altstadt verwirklichten. So wurde die Brücke zur weiteren Umsetzung der Aufwertung der nördlichen Altstadt geschlagen und den Bürgerinnen und Bürgern vermittelt, dass der weitere Prozess von der Stadt Landsberg am Lech in Angriff genommen wird. Die kreativen Ideen des Wettbewerbs wurden auch von der Stadt mit Begeisterung aufgenommen und einige sollen auch in den weiteren Umsetzungsprozess einfließen.

Die Ausstellung wurde nach der Eröffnung in das Foyer des Rathauses der Stadt Landsberg am Lech verlegt, sodass alle Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit hatten, sich über den vergangenen Planungsprozess zu informieren.



Abb. 55: Impressionen Meilensteinveranstaltung

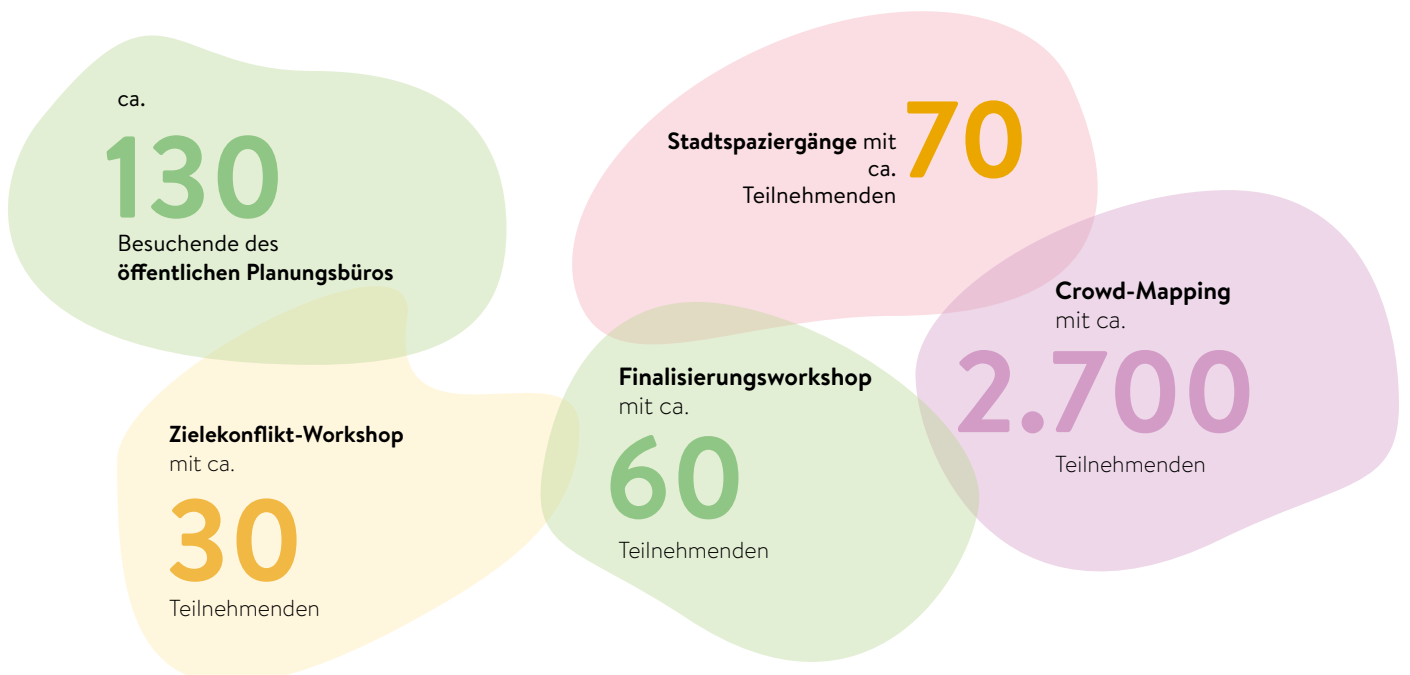
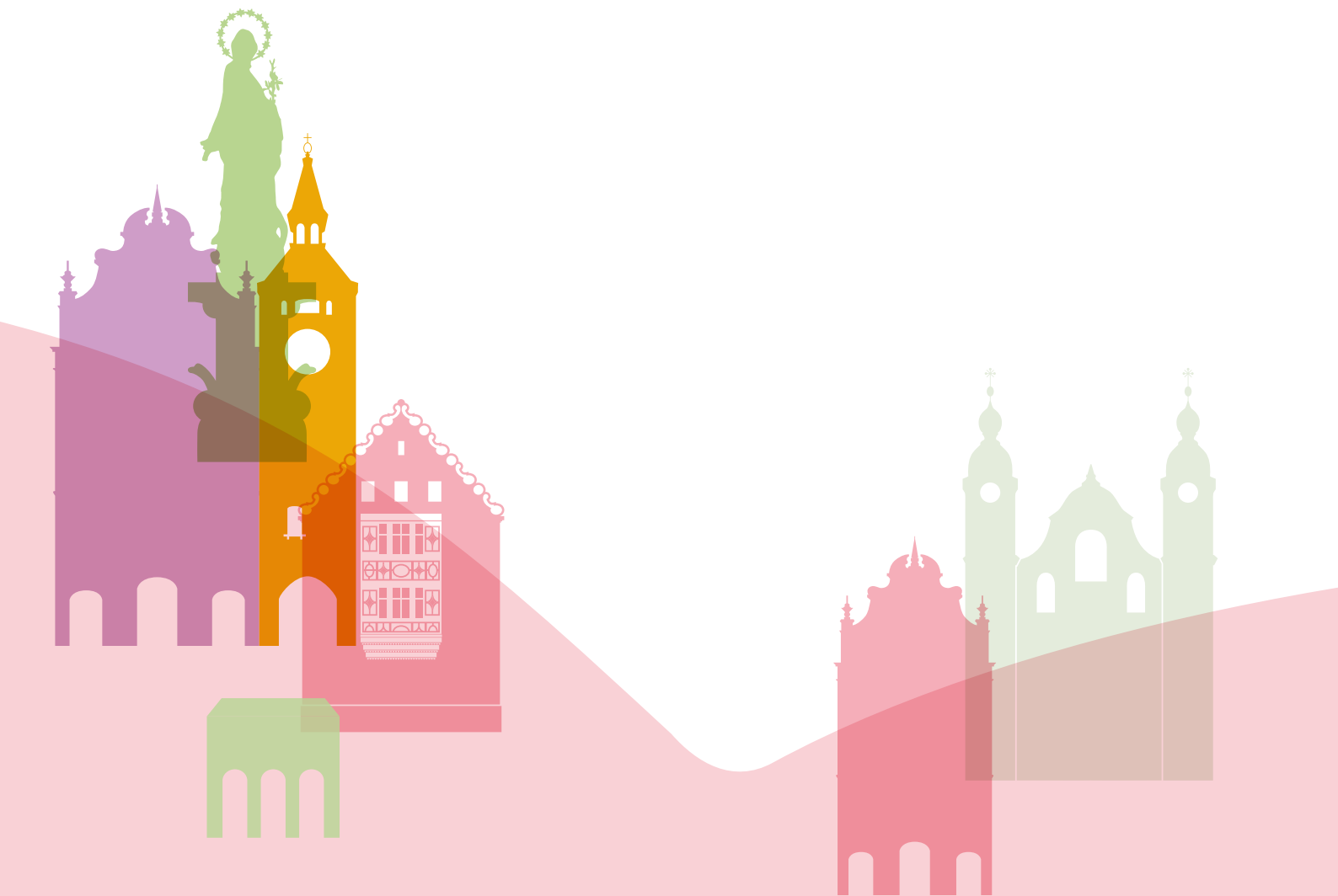


Abb. 56: Statistiken



**Planungskonzept  
Rahmenplanung und Maßnahmen  
für die nördliche Altstadt**



## 4.1 Rahmenbedingungen der Planung

Einhergehend mit dem Anlass und den Zielen der Planung wurden Belange der Planungsbeteiligten und -betroffenen als grundlegende Rahmenbedingungen festgelegt, die es bei der Entwicklung der Konzepte zu berücksichtigen galt.

So ist als übergeordnetes Ziel für die Aufwertung der nördlichen Altstadt eine erhebliche Verkehrsberuhigung, eine attraktive Gestaltung des öffentlichen Raumes und Barrierefreiheit vorzusehen.

Aufgrund von bestehenden Linienverbindungen des ÖPNV-Netzes und einzuhaltenden Kurvenradien der eingesetzten Busse, ist die Durchfahrbarkeit der Altstadt für den Busverkehr von Süd nach Nord zwingend vorzusehen. Eine Änderung der Richtungsorientierung und der Durchfahrbarkeit der Altstadt von Nord nach Süd ist somit ausgeschlossen.

Die Verkehrsberuhigung soll jedoch nicht nur über eine reduzierte Durchfahrtsgeschwindigkeit erreicht werden, sondern auch durch die Reduzierung der Verkehrsbelastung im Allgemeinen. Um den Park-Such-Verkehr zu vermeiden, sollen die öffentlichen KFZ-Stellplätze im Bereich der nördlichen Altstadt reduziert werden.

Vor dem Hintergrund einer zukunftsorientierten inklusiven Stadtgestaltung, bei der die Belange Aller berücksichtigt werden, ist der gesamte öffentliche Raum vollständig barrierefrei zu gestalten. Dabei ist neben der höhengleichen Ausgestaltung des Oberflächenbelags auch die Berücksichtigung von visuellen und taktilen Leitsystemen gefordert, aber auch die Verbreiterung der Flächen, die der fußläufigen Erschließung dienen, so dass ein gegenseitiges Passieren z.B. von Rollstühlen oder Kinderwägen gefahrenfrei möglich ist.

Neben den bisher genannten grundlegenden Rahmenbedingungen, die es zu beachten gilt, muss die Erschließung des gesamten Bereichs für die Feuerwehr, Rettungs- und Entsorgungsfahrzeuge, den Lieferverkehr sowie Anwohnerinnen und Anwohner gewährleistet sein.

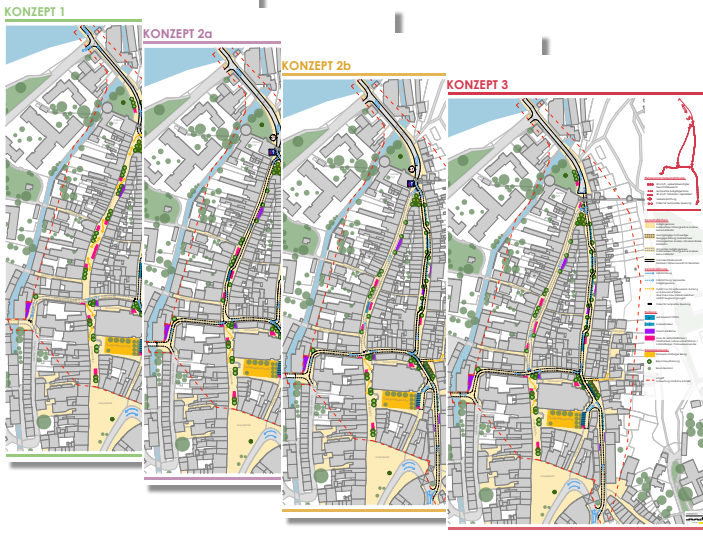
## 4.2 Entwicklung der Konzeptvarianten

Die im Kapitel 3 beschriebene intensive Beteiligung der Öffentlichkeit hat dazu geführt, dass die Belange der verschiedenen Interessensgruppen in die Entwicklung der Konzeptvarianten eingeflossen sind. Damit war es möglich, die Ortskenntnisse der Bürgerinnen und Bürger in die Planung einfließen zu lassen. Aufgrund dessen konnte ein fachlicher Abwägungsprozess inklusive einer planerischen Überprüfung der vielen, teils gegensätzlicher Anregungen stattfinden.

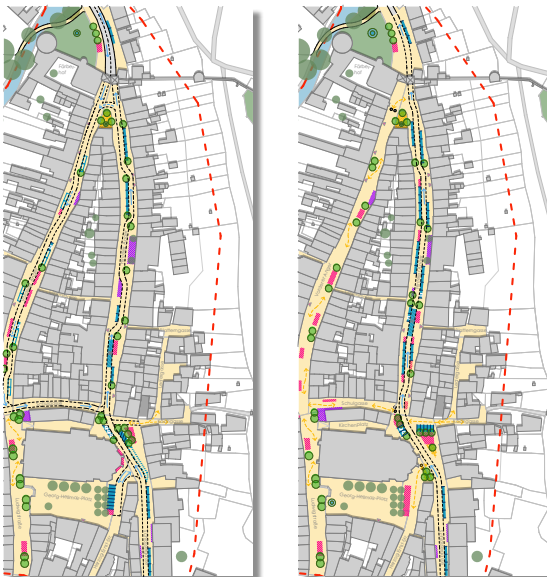
Durch die wiederkehrende Evaluierung und Einbindung aller Planungsbeteiligten wurden die ersten vier groben „Visionen“ systematisch auf zwei finale, konsensfähige Konzeptvarianten reduziert. Diese zwei Varianten der Rahmenplanung wurden dem Stadtrat zur Entscheidung vorgelegt.



## SCHRITT 1



## SCHRITT 2



## SCHRITT 3

### 4.3 Gemeinsamkeiten der zwei Planungsvarianten

Da beide Planungsvarianten entsprechend der Rahmenbedingungen ausgearbeitet wurden, ist ein Grundgerüst entstanden, welches in beiden Konzepten identisch ist. Diese Gemeinsamkeiten werden nachfolgend dargestellt. Worin die Unterschiede der beiden Konzeptausgestaltungen liegen, wird in den Kapiteln 4.4 und 4.5 erläutert.

#### „Aktivitätszonen“

Die in den Konzepten pink schraffierten Bereiche stellen Bereiche dar, die im weiteren Planungsprozess konkret auszugestalten sind. Auf diesen Flächen ist die Unterbringung von Stadtmöbeln, urbanen Grünflächen, Fahrradbügeln, Trinkwasserspendern oder Mülleimern vorgesehen. Durch die Auswahl von hochwertigen Ausstattungselementen soll dem historischen Ensemble Rechnung getragen werden. Die Flächen tragen zu einem größeren Angebot an konsumfreien Aufenthaltsflächen bei und steigern die Aufenthaltsqualität der Altstadt. Die aufgezeigten Standorte sind als Vorschlag zu verstehen und sind entwurfsabhängig anzupassen.



Abb. 57: Beispiel Bushaltestelle Hochbord  
(Stadt Freising)



Abb. 58: Baum mit Fahrradständer  
(Stadt Neuburg an der Donau)

#### Möglicher Standort für Begrünung (Baumpflanzung, Pflanztröge, etc.) und Flächenentsiegelung

Um den Auswirkungen des Klimawandels und des im städtischen Raum auftretenden Hitzeinseleffekts entgegenzuwirken, soll die nördliche Altstadt durch die Pflanzung von Bäumen sowie Begrünungsstandorte begrünt und aufgewertet werden. Die Kronen der Bäume spenden im Sommer einerseits Schatten, andererseits sorgen sie durch die Verdunstungskälte für ein Absenken der Temperatur und insgesamt für ein angenehmes Kleinklima und damit einer erhöhten Aufenthaltsqualität in der Stadt.



Abb. 59: Beispiel Pflanzkübel (Stadt Neuburg an der Donau)



Abb. 60: Beispiel Sitzmöglichkeit mit Bepflanzung  
(Stadt Freising)



Im Laufe des Abstimmungsprozesses zur Rahmenplanung hat sich gezeigt, dass die Überlagerung unterschiedlicher Belange und Gegenebenenheiten (Anleiterbarkeit der Gebäude durch die Feuerwehr, Lage von Leitungen und Sparten im Untergrund, Denkmalschutz, Zufahrtbereiche für private Ein- und Ausfahrten) die Anzahl und Lage von potenziellen Baum-Standorten stark einschränkt. Die im Plan dargestellten Begrünungsstandorte sind daher konzeptionell zu verstehen, es soll jedoch bei der weiteren Planung eine maximal mögliche Anzahl angestrebt werden. Um dem historischen Ensemble gerecht zu werden, sind schmalkronige standortgerechte Baumarten, vorgesehen (GALK-Straßenbaumliste „Stadtgrün 2021+“). An Standorten, die sich für eine Baumpflanzung nicht eignen, ist die Begrünung und Beschattung des Straßenraums durch transportfähige Pflanztröge mit Bäumen oder standortgerechten, klimaresistenten Sträuchern möglich. Diese können an Standorten platziert werden, an denen z.B. die Spartenlage gegen das Einsetzen eines Baumes spricht.

Um Starkregenereignisse abzumildern, sieht das Grundgerüst der Konzeptvarianten vor, geeignete Stellen in einem gewissen Rahmen zu entsiegeln. Dadurch soll die Möglichkeit geschaffen werden, Regenwasser innerhalb der Altstadt versickern zu lassen und der Vegetation zur Verfügung zu stellen. Als mögliche Stellen eignen sich Flächen, an denen untergeordnete Platzflächen entstehen sollen. Dabei handelt es sich um den Holzmarkt und das Wededreieck zwischen Hinterer und Vorderer Anger. Die Flächen können sowohl durch den Einsatz versickerungsfähiger Oberflächen oder durch eine vollständige Öffnung und Begrünung entsiegelt werden.

Sowohl die Baumscheiben der eingesetzten Bäume als auch die Pflanztröge und Teile der Stadtmöblierung selbst sind durch ökologisch wertvolle (insekten- und bienenfreundlich), standortgerechte Bepflanzung zu begrünen und z.B. als Krautgärten oder Stadtbeete zu gestalten. Dies hat einen positiven Effekt auf die Aufenthaltsqualität und das äußere Erscheinungsbild. Zur Pflege dieser Begrünung können Pflegepatenschaften vergeben werden. Durch die Einbindung der örtlichen Bevölkerung steigt die Identifikation mit dem Angebot.

### Oberflächengestaltung

Die heterogene Oberflächengestaltung ist aktuell vor allem durch großfugiges Kopfsteinpflaster und Lechkieselpflaster in Verbindung mit Hochborden gekennzeichnet. Gestaltungsprinzipien und Barrierefreiheit bestehen bislang nicht. In Zukunft erstreckt sich die Oberflächengestaltung jeweils von Hauskante zu Hauskante und soll einem hochwertigen Ausbaustandard entsprechen (Naturstein / großformatige Steine). Dabei soll jedoch der historische und örtliche Charakter der Landsberger Altstadt nach Möglichkeit erhalten und aufgegriffen und gleichzeitig eine optische Erkennbarkeit sowie Identifikation des Altstadtbereichs gewährleistet werden. Um dies zu erreichen, soll auch in Zukunft eine Mischung unterschiedlicher Oberflächengestaltungen für verschiedene Bereiche realisiert werden.

Insgesamt sollte für den gesamten Bereich der nördlichen Altstadt eine Oberflächengestaltung aus Plattenmaterial, ggfls. mit unterschiedlichen Größen, Materialien, etc. gewählt werden. Auf Beton oder Asphalt sollte im Sinne einer altstadtgerechten Gestaltung und um den nicht motorisierten Verkehr in den Vordergrund zu rücken bzw. eine verkehrsberuhigende Wirkung zu erreichen, bewusst verzichtet werden.



Abb. 61: Verkehrsberuhigter Bereich in der Altstadt Freising



Abb. 62: Beispiel Oberflächengestaltung (Stadt Neuburg an der Donau)



Abb. 63: Beispiel höhengleicher Ausbau (Stadt Freising)

### Barrierefreier und höhengleicher Ausbau

Als Teil einer barrierefreien Oberflächengestaltung ist ein taktiles Leitsystem zu integrieren.

Die für den Kfz-Verkehr vorgesehenen Verkehrsflächen werden durch einen minimalen Höhenversatz als „Homburger Kante“ (3 cm) oder durch eine zwei- bis dreizeilige Rinne ausgestaltet. Diese Elemente dienen neben der Markierung der Fahrbahn auch zur Führung und Ableitung des Niederschlagswassers. Wichtig ist hierbei, dass eine visuelle Akzentuierung der Kante entsteht und gleichzeitig die Schwellen taktil erfasst werden können. Dabei darf die Schwelle nicht zu groß sein, um den öffentlichen Raum so barrierearm und verkehrssicher wie möglich zu gestalten. Die genaue Ausgestaltung wird sich erst im Rahmen der detaillierten Entwurfsplanung zur baulichen Umsetzung ergeben können und wird spezifisch für die jeweilige Situation zu wählen sein.



Abb. 64: Beispiel höhengleicher Ausbau und Oberflächengestaltung (Stadt Freising)



Abb. 65: Beispiel Innenstadtbereich (Stadt Freising)

Trotz der geringen Schwelle einer Homburger Kante oder einer Rinne kann dieser geringe Höhenversatz für einige Teile der Bevölkerung weiterhin eine Barriere darstellen. Um auch den Anforderungen dieser Personengruppe gerecht zu werden, sollte in regelmäßigen Abständen und vor allem an besonders frequentierten Querungstellen eine markierte Überführung vorgesehen werden, bei der der Höhenversatz auf 0 cm reduziert wird.

Der Haltestellenbereich selbst ist entsprechend der eingesetzten Busse (mit / ohne Kneeling-Funktion) durch Busborde mit 18 cm bzw. 21 bis 24 cm auszugestalten, um auch hier die Barrierefreiheit herzustellen. Die erhöhten Haltestellen werden durch leichte Neigungen der angrenzenden Gehwegbereiche barrierefrei eingebunden. Stufen sind zu vermeiden.

### Reduzierte Verkehrsfläche zugunsten breiter Geh- und Aufenthaltsflächen

Die bisher sehr großzügigen Fahrbahnbreiten werden auf ein Minimum reduziert, sodass eine Befahrung durch Feuerwehr-, Rettungs-, Entsorgungs- und Lieferfahrzeuge sowie Busse sichergestellt ist. Die dadurch gewonnene Fläche kommt sowohl dem Fußverkehr als auch neuen Einrichtungen zur Attraktivität der Altstadt zugute. Es soll ein ungehinderter Begegnungsverkehr zwischen z. B. Kinderwagen und Rollstuhl sichergestellt werden. Angestrebt wird eine Mindestbreite der Gehwege von 2,5 m jeweils links und rechts der Straße entlang der Gebäudekante. Die verbleibenden Flächen zwischen Fahrbahn und den neuen Gehwegbreiten können für Parkierung, Begrünung oder andere Nutzungen in Form von großzügigeren Aufenthaltsbereichen genutzt werden.

## Durchfahrbarkeit der nördlichen Altstadt für den KFZ-Verkehr

Die Hauptzufahrt für den KFZ-Verkehr erfolgt über den Knotenpunkt Neue Bergstraße / Schlossergasse. Die Zu- und Durchfahrt der nördlichen Altstadt folgt der Bestandssituation über die Schlossergasse, Holzmarkt, Hinterer Anger, Sandauer Straße. Die Durchfahrtsgeschwindigkeit wird durch die Einführung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs mit Tempo-20-Zone im Vergleich zur Bestandssituation weiter reduziert.

Um die Einhaltung der reduzierten Geschwindigkeit sicherzustellen, wird die Fahrbahn verschwenkt geführt. An den Stellen der Verschwenkung sind zur visuellen Verstärkung Baumstandorte, Pflanztröge oder Kurzzeitstellplätze vorgesehen. Durch die somit erreichte Zonierung der Straßenräume in visuell gut zu überblickende Teilabschnitte und die eingeschränkte Sicht auf den weiteren Fahrbahnverlauf wird die angestrebte Durchfahrtsgeschwindigkeit sichergestellt.

Zur Stärkung des Verständnisses für ein rücksichtsvolles Miteinander im Bereich der nördlichen Altstadt kann an allen Einfahrtsbereichen zusätzlich zu den verkehrsrechtlichen Anordnungen, mit Hilfe von Hinweistafeln, die „Landsberger Begegnungszone“ ausgewiesen werden. Begleitet von Marketingmaßnahmen soll für die gegenseitige Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmenden aufeinander geworben werden. Hierzu gibt es bereits gute Beispiele aus anderen Städten.

Durch die reduzierte Breite der Verkehrsfläche für den Kfz-Verkehr sehen beide Konzepte den Bus-Haldebereich auf der Fahrbahn vor. Dies dient zum einen der Beschleunigung des Busverkehrs durch verbesserte An- und Abfahrbarkeit, der Sicherheit für die Fahrgäste und der barrierefreien Ein- und Ausstiegsmöglichkeit. Gleichzeitig wird die Sicherheit für die Fahrgäste auch dadurch erhöht, dass der fließende Verkehr kurzfristig hinter dem haltenden Bus stehen bleiben muss. Dies verlängert die Durchfahrtszeit durch die nördliche Altstadt und somit die Attraktivität dieser Route für den reinen Durchfahrtsverkehr ohne Zielpunkt im Altstadtbereich. Der gleiche Effekt stellt sich auch durch Fahrzeuge der Müllentsorgung ein.

Durch den vorgesehenen minimalen Höhenversatz zur Markierung der Fahrbahn ist trotz der einspurigen Befahrbarkeit ein untergeordnetes Ausweichen / Vorbeifahren in besonderen Fällen, z.B. bei Rettungseinsätzen oder größeren Lieferfahrzeugen, an hierfür vorgesehene Stellen möglich. Somit wäre auch in solchen Fällen weiterhin die Durchfahrt durch die nördliche Altstadt gewährleistet.

## Ruhender Verkehr

Ein großer Anteil der Verkehrsbelastung in der nördlichen Altstadt wird durch Park-Such-Verkehr ausgelöst, obwohl mit den beiden Parkgaragen Schlossberggarage und Lechgarage ein attraktives Angebot in unmittelbarer Nähe zur Verfügung steht. Aufgrund ihrer Lage und der meist vorhandenen freien Kapazitäten haben die Parkgaragen das Potenzial, weitere PKW aufzunehmen, so dass die Stellplätze im Vorderen und Hinteren Anger reduziert werden können.

Beide Konzepte sehen daher die deutliche Reduzierung der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum innerhalb der Altstadt vor. Zusätzlich werden die noch zur Verfügung stehenden Stellplätze nur noch als Kurzzeitparkplätze ausgewiesen. Vorgeschlagen wird eine Begrenzung der möglichen Parkzeit auf 1 Stunde mit Parkschein. Kurze Besorgungen und Be- und Entladen ist dadurch weiterhin möglich. Besucherinnen und Besucher der nördlichen Altstadt, die einen längeren Aufenthalt vorsehen, fahren direkt eine der beiden Garagen an, wodurch Verkehrsströme, die durch Park-Such-Verkehr ausgelöst werden, weiter reduziert werden.



Abb. 66: Beispiel Schild „Landsberger Begegnungszone“

### Zufahrt zu privaten Stellplätzen

Unabhängig von der jeweiligen Ausgestaltung der Konzeptvarianten ist die Zufahrtsmöglichkeit zu den privaten Stellplätzen in den Hinterhöfen weiterhin gewährleistet und wurde bei der verkehrsrechtlichen Konzepterstellung berücksichtigt. Es handelt sich insgesamt um 60-80 Stellplätze mit einer regelmäßigen Nutzung. Die Anzahl möglicher Fahrten wird allgemein durch die berechneten Verkehrsströme als gering eingeschätzt.

### Freischankflächen

Durch das vergrößerte Flächenangebot können zusätzliche Freischankflächen geschaffen werden, die für eine Belebung der Altstadt sorgen. Die Situierung der Freischankflächen im Hinteren und Vorderen Anger variieren leicht in den beiden Konzepten und sind abhängig von der Führung der Fahrbahn. In beiden Varianten sind erweiterte Freischankflächen in der vorderen Mühlgasse bzw. im Umfeld des Hexenturm vorgesehen.

### Ludwigstraße

Die Ludwigstraße wird durch zusätzliche Baumpflanzungen bzw. Begrünungen mit Pflanzelementen sowie der Platzierung von „Aktivitätszonen“ in das Gesamtkonzept und Erscheinungsbild der nördlichen Altstadt integriert. Insbesondere durch die Gestaltung des Knotenpunkts Ludwigstraße / Schulgasse / Vordere Mühlgasse / Vorderer Anger wird ein Übergang zwischen den bereits aufgewerteten Bereichen mit Fußgängerzone (Hauptplatz, Ludwigstraße) und der nördlichen Altstadt geschaffen.

### Georg-Hellmair-Platz / Herzog-Ernst-Str. / Holzmarkt

Beide Konzepte schlagen verschiedene Ausgestaltungen der Aufenthaltsflächen, der Begrünung sowie der angebotenen Kurzzeitstellplätze vor. Diese sind als zwei unterschiedliche Gestaltungsmöglichkeiten anzusehen, wobei die Zuweisung zu den jeweiligen Konzepten unabhängig und somit übertragbar ist. So kann für die beschlossene Vorzugsvariante im weiteren Planungsprozess in diesen Bereichen jeweils die Vorschläge aus der anderen Konzeptvariante als Grundlage herangezogen werden.

### Aufwertung der Verkehrsfläche zw. Hinterem und Vorderem Anger

Die Fläche südlich des Sandauer Tors stellt derzeit eine überdimensionierte Verkehrsfläche dar, die keinerlei Aufenthaltsqualität bietet, obwohl sie mit dem bestehenden Brunnen am Kopfgebäude zwischen Hinterem und Vorderem Anger ihr Potenzial erahnen lässt. Die großzügige Verkehrsfläche soll zugunsten eines Aufenthaltsbereichs reduziert werden.

Mittels Begrünung durch Baumpflanzungen oder Aufstellen von Pflanztrögen sowie der großzügigen Entsiegelung einer Teilfläche am Umfeld des Brunnens werden Maßnahmen zur Klimaresilienz umgesetzt und steigern die Attraktivität und Aufenthaltsqualität in diesem Bereich der Altstadt. Bei der vertieften Entwurfsplanung zur Umgestaltung gilt es das unterirdischen Regenrückhaltebecken und die unterirdischen technischen Anlagen des Brunnens inkl. der Vielzahl an Sparten in diesem Bereich sowie der Kompatibilität mit Veranstaltungen wie z.B. dem Ruethenfest zu berücksichtigen.

### **Grünfläche nördlich des Sandauer Tors / Brücke über Mühlbach**

Die Grünfläche nördlich des Sandauer Tors soll aufgewertet werden. Durch entsprechende Gestaltungsmaßnahmen soll ein begrünter Aufenthaltsbereich entstehen, der die repräsentative Eingangssituation vor den Toren der Altstadt unterstreicht. Dabei sollen Gestaltungselemente der neuen nördlichen Altstadt wie Stadtmöbel, Mülleimer, Radständer, etc. angewendet werden.

Für das identitätsstiftende Ruethenfest, welches alle vier Jahre in Landsberg am Lech stattfindet, spielt diese Grünfläche eine zentrale Rolle für das „Lager“. Daher gilt es im Weiteren die besonderen Anforderungen des Festes bei der Entwurfserarbeitung zu berücksichtigen und mit der allgemeinen öffentlichen Nutzung in Einklang zu bringen.

Derzeit führt am westlichen Mühlbachufer ein Fußweg entlang, der am nördlichen Ende des AWO-Seniorenzentrums unvermittelt endet. Über eine Brückenkonstruktion soll eine Wegeverbindung hergestellt und die Grünfläche mit dem Fußweg verbunden werden.

## 4.4 Beschreibung der Variante „Fußgängerzone“

### Verkehrsrechtliche Anordnung

Das Konzept der „Fußgängerzone“ sieht eine straßenrechtliche Umwidmung gem. § 45 Abs. 1b Nr. 3 StVO der Straßen Vorderer Anger, Vordere Mühlgasse, Schulgasse und Herzog-Ernst-Str. vor, die dann als reine Fußgängerzone ausgestaltet sind. Dies geht damit einher, dass in diesen Bereichen die Oberfläche durchgehend ist und keine Fahrbahnmarkierungen vorhanden sein dürfen. Der Straßenraum ist gestalterisch auch als Fußgängerzone zu entwickeln.

In den weiteren Bereichen Schlossergasse, Holzmarkt, Hinterer Anger und in Teilen der Sandauer Straße ist ein verkehrsberuhigter Geschäftsbereich, wie unter Punkt 4.3 „Gemeinsamkeiten der Planungsvarianten - Durchfahrbarkeit der nördlichen Altstadt für den KFZ-Verkehr“ beschrieben, vorgesehen.

### Beschränkte Zufahrt & Ausnahmeregelung

Um diesen Bereich der nördlichen Altstadt vom Kfz-Verkehr zu entlasten und dennoch attraktiv erreichbar zu sein, ist die Befahrung der Fußgängerzone mit Fahrrädern zulässig.

Zudem soll über ausgedehnte Zeiten, in denen die Befahrung für den Lieferverkehr gestattet ist, die Belieferung der Einzelhändler und Gastronomen sichergestellt werden. Hierfür wird ein Zeitfenster zwischen 6:00 – 10:00 Uhr und 18:00 – 20:00 Uhr vorgeschlagen.

Die Zufahrt zur Fußgängerzone ist ausschließlich über die Schulgasse oder am Spitz zwischen Hinterem und Vorderem Anger bzw. untergeordnet am Knotenpunkt Holzmarkt / Herzog-Ernst-Str. möglich. Die bisherige Zufahrtsmöglichkeit zur nördlichen Altstadt über die Vordere Mühlgasse soll zukünftig nicht mehr angeboten werden.

Die Zufahrt für Anwohnerinnen und Anwohner, z.B. zum Be- und Entladen oder zum Erreichen der vorhandenen Stellplätze, welche sich in den Höfen befinden, kann über das Aushändigen von Zufahrtsermächtigungen sichergestellt werden.

In welcher Form die Zufahrt beschränkt sein sollte, ist im weiteren Prozess von Seiten der Stadtpolitik zu klären. Möglich sind Lösungen sowohl über reine Beschilderung aber auch zusätzlich über elektronische Poller, die über einen elektronischen Sender von berechtigten Personen bedient werden können. Diese könnten auch zu Sonderzeiten, z.B. im Zeitraum des zulässigen Lieferverkehrs, dauerhaft geöffnet sein. Der Abstimmungsprozess im Vorfeld hat gezeigt, dass bei einer elektronischen Lösung sowohl seitens des Trägers der Abfallwirtschaft (Landratsamt Landsberg am Lech) als auch seitens der Feuerwehr keine Einwände bestehen.

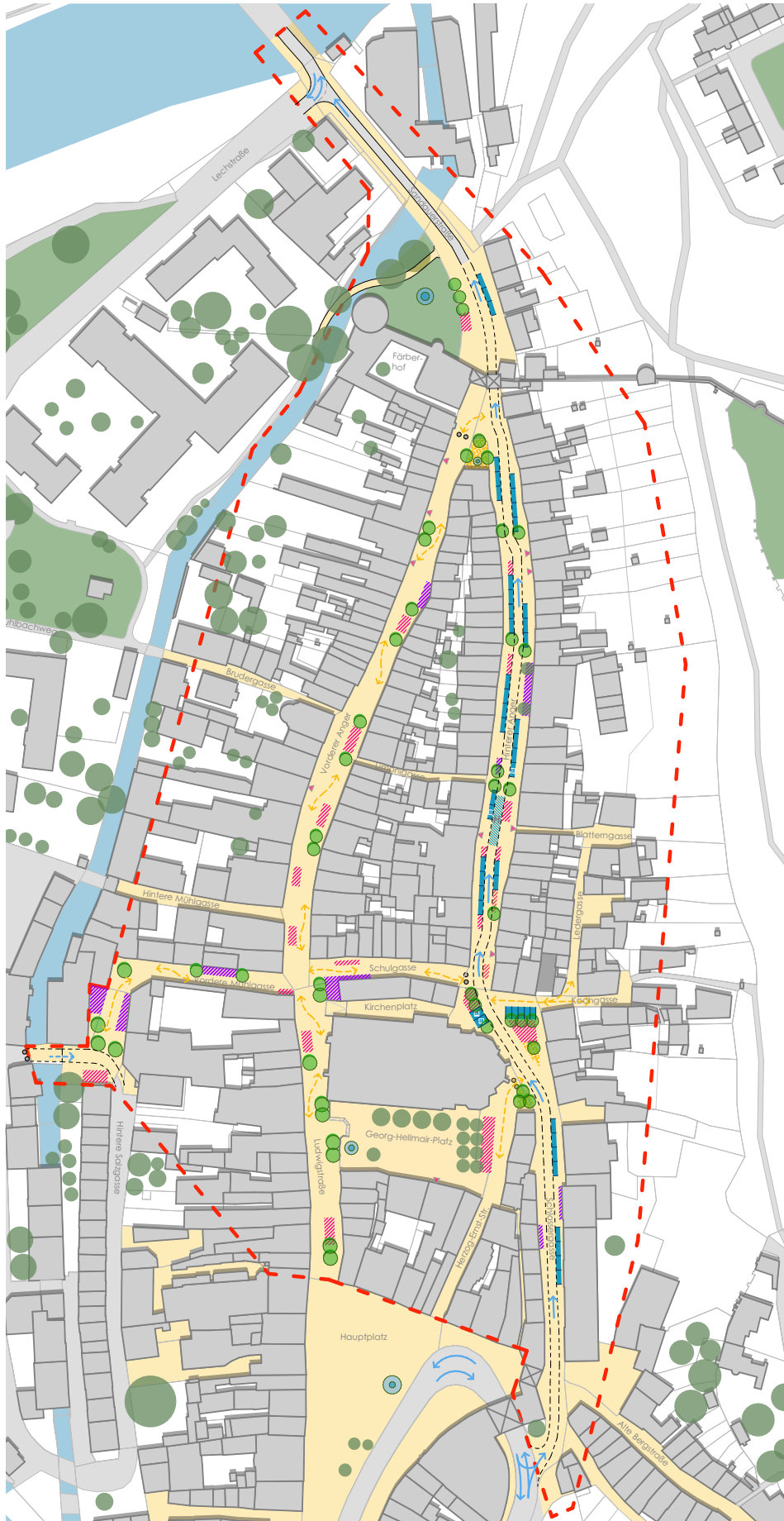
### Ruhender Verkehr / Kurzzeitparken

Aufgrund der Fußgängerzone in den vorgesehenen Straßenzügen können keinerlei Kurzzeitstellplätze oder Be- und Entladezonen in diesen Bereichen vorgesehen werden. Daher werden trotz angestrebter deutlicher Reduzierung der Kurzzeitstellplätze eine relativ hohe Anzahl von 30 Stellplätze im Hinteren Anger vorgeschlagen.

### Verkehrsführung und Situation am Sandauer Tor

Die angebotenen Kurzzeitstellplätze führen konzeptionell im Hinteren Anger dazu, dass die Verschwenkungen der Fahrbahn nur eingeschränkt umgesetzt werden können.

Der von Norden kommende Verkehr wird am Knotenpunkt Sandauer Brücke / Lechstraße vollständig über die Lechstraße in die Lechgarage geleitet. Die Sandauer Straße bis zum Knotenpunkt Sandauer Brücke/Lechstraße wird als einspurige Einbahnstraße mit Fahrrichtung stadtauswärts ausgestaltet. Eine Einfahrt in die nördliche Altstadt über das Sandauer Tor ist dadurch nicht mehr möglich.



- Fußgängerzone:  
barrierefreier höhengleicher Ausbau;  
keine Fahrbahn
- durchgängig hochwertige  
Belagsgestaltung; barrierefreier  
höhengleicher Ausbau; keine Fahrbahn
- normales Straßenprofil:  
Fahrbahn höhenversetzt mit Bordstein
- Fahrtrichtung
- Fahrtrichtung; temporäre  
Fußgängerzone
- Zufahrt nur für Lieferverkehr, Rettung  
und Anwohner\*innen;  
über Poller bzw. Verkehrszeichen  
geregelt
- Haltebereich ÖPNV
- Kurzzeitparken
- Kurzzeitparken für Menschen mit  
Behinderung
- Freischankfläche
- Zone für Aktivitätsflächen /  
Stadtmöbel / urbane Grünflächen /  
Fahrradbügel / Trinkwasserspender
- Wasserdurchlässiger Belag
- möglicher Standort für Begrünung, z.B.  
Baumpflanzung, Pflanztröge, etc.
- Baum Bestand
- Poller für Sperrung für  
Fußgängerzone
- Zufahrt zu privaten Stellplätzen
- Umgriff  
Aufwertung nördliche Altstadt

Abb. 67: Konzept Fußgängerzone

Das Sandauer Tor ist für den Kfz-Verkehr in nördliche Richtung ausschließlich über das östliche Tor durchfahrbar. Das westliche Tor ist für den Verkehr gesperrt. Der Vorbereich vor dem westlichen Tor ist als Fortsetzung der Fußgängerzone aus dem Vorderen Anger gestaltet. Dabei ist darauf zu achten, dass der Bereich vor dem westlichen Sandauer Tor nicht durch das Aufstellen von Stadtmöbeln und Bepflanzungselementen versperrt wird, um eine Befahrung des westlichen Tors in Ausnahmefällen weiterhin gewährleisten zu können, z.B. für die Befahrung durch Feuerwehrfahrzeuge.

Etwa auf Höhe des Mühlbachs endet der verkehrsberuhigte Geschäftsbereich. Ab hier wird der Rest der Sandauer Straße als normales Straßenprofil mit höhenversetzter asphaltierter Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit wird auf 30 km/h begrenzt.

## **4.5 Beschreibung der Variante „Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich in der gesamten nördlichen Altstadt“**

### **Verkehrsrechtliche Anordnung**

Die Konzeptvariante sieht im gesamten Bereich zwischen den Einfahrten an der neuen Bergstraße sowie an der Vorderen Mühlgasse bis zum Sandauer Tor die Einführung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs mit Tempo-20-Zone nach Anlage 3 zu § 42 Abs. 2 StVO (Zeichen 325.1) vor. Die unter Punkt 4.3 „Durchfahrbarkeit der nördlichen Altstadt für den Kfz-Verkehr“ beschriebenen gestalterischen Prinzipien werden innerhalb dieses Bereichs angewendet.

### **Temporäre Sperrungen für Veranstaltungen**

Die Variante des verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs im Vorderen Anger, der Vorderen Mühlgasse und Schulgasse bietet darüber hinaus die Chance, regelmäßige temporäre Sperrungen dieses Bereichs vorzunehmen. Dies kann zum Beispiel im Zuge von Stadtfesten, Märkten, besonderen Events des Einzelhandels oder ähnlichen Veranstaltungen erfolgen. Bei einer entsprechend hochwertigen Oberflächengestaltung im verkehrsberuhigten Geschäftsbereich mit einer einheitlichen Belagsgestaltung und höhengleichen Anlage der Gehwegbereiche würde bei einer Sperrung der gesamte Straßenraum als nutzbarer Bereich wahrgenommen und somit für diese Veranstaltungen einen vergleichbaren Charakter zu einer temporären Fußgängerzone entwickeln. Die temporären Sperrungen können zur Evaluation von verkehrlichen Effekten und zur Sammlung von Erfahrungswerten zur Akzeptanz genutzt werden.

### **Ruhender Verkehr / Kurzzeitparken**

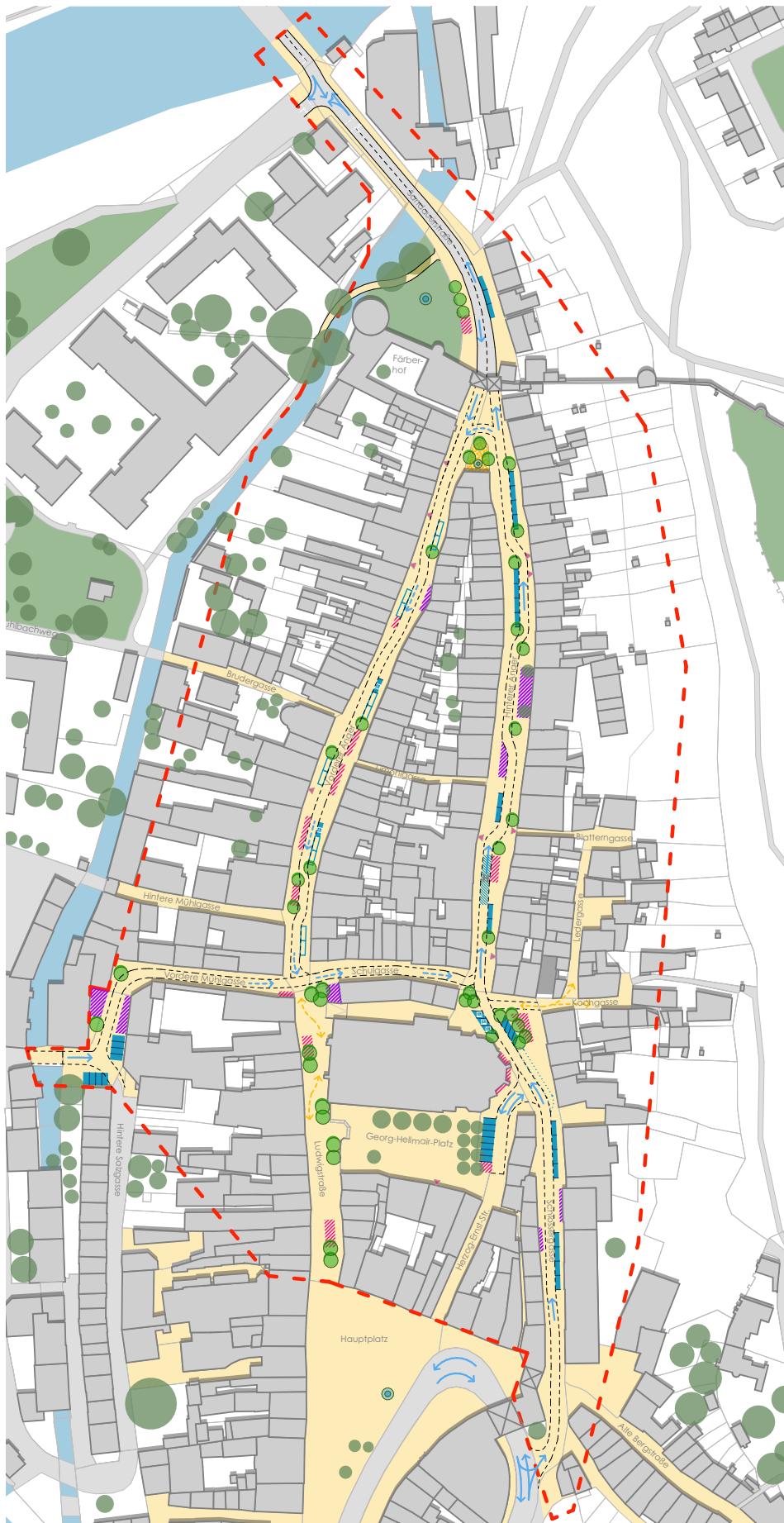
Es werden sowohl im Vorderen als auch Hinteren Anger Stellplätze vorgeschlagen. Dabei handelt es sich bei den Stellplätzen im Hinteren Anger um Kurzzeitstellplätze, die auf eine zulässige Höchstparkdauer von 1 Stunde begrenzt sind. Im Hinteren Anger sind ca. 12 Kurzzeitstellplätze in mehreren Paketen von 3-4 Stellplätzen angeordnet, so dass eine regelmäßige Verschwenkung der Fahrbahn möglich ist.

Im Vorderen Anger werden lediglich Flächen für das Be- und Entladen von Fahrzeugen eingerichtet und markiert. Damit kann neben der klassischen Liefertätigkeiten für den Einzelhandel auch das kurzzeitige Be- und Entladen z.B. durch Kunden des Einzelhandels, aber auch durch Anwohnerinnen und Anwohner für ihre Einkäufe ermöglicht werden. Aufgrund der kurzen Verweildauer von gewöhnlich nicht mehr als 15 Minuten ist eine hohe Wechselquote gewährleistet.

### **Verkehrsführung und Situation am Sandauer Tor**

Die Verkehrsführung am Sandauer Tor sowie in der Sandauer Straße bleibt wie im Bestand, mit beidseitigem Verkehr und Tempo 30. Ab dem Sandauer Tor ist der nördliche Bereich mit einem normalen Straßenprofil mit höhenversetzter asphaltierter Fahrbahn geführt. Das Sandauer Tor ist wie im Bestand für den Verkehr von Norden und Süden kommend durch beide Tore durchfahrbar.





- Fußgängerzone; barrierefreier höhengleicher Ausbau; keine Fahrbahn
- durchgängige hochwertige Belagsgestaltung; barrierefreier höhengleicher Ausbau mit erkennbarer Fahrbahn
- normales Straßenprofil; Fahrbahn höhenversetzt mit Bordstein
- Fahrtrichtung
- Fahrtrichtung; temporäre Sperrung
- Zufahrt nur für Lieferverkehr, Entsorgung und Rettung
- Haltebereich ÖPNV
- Kurzzeitparken
- Kurzzeitparken für Menschen mit Behinderung
- Be- und Entladezone
- Freischankfläche
- Zone für Aktivitätsflächen / Stadtmöbel / urbane Grünflächen / Fahrradbügel / Trinkwasserspender
- Wasserdurchlässiger Belag
- möglicher Standort für Begrünung, z.B. Baumpflanzung, Pflanztröge, etc.
- Baum Bestand
- Zufahrt zu privaten Stellflächen
- Umgriff Aufwertung nördliche Altstadt

Abb. 68: Konzept Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich

## 4.6 Gegenüberstellung der Varianten

Bei der Gegenüberstellung der beiden Konzeptvarianten ist zu erkennen, dass beide den angestrebten Entwicklungszielen zur Aufwertung der nördlichen Altstadt entsprechen. Bei der Umsetzung des jeweiligen Grundgerüsts des Konzepts kann davon ausgegangen werden, dass eine Verkehrsberuhigung, die Optimierung der Aufenthaltsqualität sowie die Stärkung des Einkaufs- und Wohnstandortes erreicht werden wird.

Wenn man sich jedoch detaillierter mit den Voraussetzungen und Auswirkungen der Umsetzung – sowohl rechtlicher als auch fachplanerischer Natur – auseinandersetzt, gibt es Argumente, die für die weitere Ausarbeitung und Detaillierung des Konzeptes des verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs sprechen.

Wie im vorhergehenden Absatz erwähnt, dient die Fußgängerzone grundsätzlich dazu, die gewünschten Ziele zu erreichen. Die in Kapitel 4.4 erläuterte straßenrechtliche Umwidmung zur Fußgängerzone eignet sich sehr gut, um die Planungsziele der Verkehrsberuhigung und Aufwertung des Altstadtbereichs zu erreichen. Durch die Umwidmung zur Fußgängerzone müssen entsprechende Maßnahmen nicht der restriktiven Straßenverkehrsordnung (StVO) entsprechen. Jedoch ist zu hinterfragen, ob eine Zufahrtsgenehmigung für Anwohnerinnen und Anwohner aufgrund der Vielzahl an notwendigen Befreiungen zulässig ist, sowie die weiterhin notwendige Zufahrtsmöglichkeit zu den privaten Stellplätzen in den Hinterhöfen des Vorderen Angers, wodurch laut Verkehrsuntersuchung (BERNARD, 29.09.23) ca. 590 Kfz-Fahrten pro 24 Stunden hervorgerufen werden, eine zu hohe Verkehrsbelastung darstellt, um eine Einführung einer Fußgängerzone zu begründen.

Die Umgestaltung und Umwidmung stellt eine dauerhafte Lösung dar, die nachträglich nicht mehr flexibel an die Bedürfnisse und neuen Erfahrungswerte angepasst werden kann. Eine spätere Umwidmung eines baulich als Fußgängerzone gestalteten Bereichs zu einer Straße scheint kaum möglich. Dies würde einer erneuten baulichen Umgestaltung bedürfen.

Die Umsetzung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs im gesamten Bereich der nördlichen Altstadt bietet die größtmögliche Flexibilität. Sie bietet z.B. die Möglichkeit, an bestimmten Veranstaltungstagen die Zufahrt zum Vorderen Anger zu beschränken. Die höhengleiche Gestaltung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs entsprechend den im vorherigen Kapitel beschriebenen allgemeinen Aspekten zur Fahrbahnabgrenzung und Barrierefreiheit würde bei einer Sperrung der Straße für den Kfz-Verkehr von den Fußgängern sofort und ohne Hindernis über die ganze Straßenbreite in Anspruch genommen werden. Dies zeigt sich bereits heute an ähnlich gestalteten verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen wie in der Freisinger Altstadt. Wichtig ist, dass diese gewünschte Flexibilität in der Entwurfsplanung zur baulichen Umsetzung von Anfang an mit eingeplant wird. So könnten z.B. die geplanten Be- und Entladezonen in diesem Bereich nur sehr dezent farblich durch andere Oberflächen kenntlich gemacht werden, so dass diese bei einer Sperrung der Straße als Aktivitätszonen z.B. für mobile Stände dienen können.

Des Weiteren kann, je nach den Erfahrungen aus verschiedenen temporären Sperrungen in Bezug auf die Verkehrssicherheit und Akzeptanz, diese ggfls. auch hinsichtlich der Häufigkeit schrittweise ausgeweitet werden.

So kommt auch die gutachterliche Stellungnahme der cima (Gutachterliche Stellungnahme zur verkehrlichen Umgestaltung der nördlichen Altstadt in Landsberg am Lech 2023, cima, Stand 22.09.23) zu folgendem Ergebnis:

„Zum heutigen Zeitpunkt erscheint unter Berücksichtigung der Rahmenbedingungen für den Einzelhandel die Umsetzung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs deutlich erfolgreicher umsetzbar als eine klassische Fußgängerzone. Die Möglichkeit den Vorderen Anger temporär für Veranstaltung o.Ä. als Fußgängerzone auszuweisen, erlaubt der Stadt jedoch beide Varianten einmal auszuprobieren. So kann regelmäßig gemeinsam mit den handelnden Akteuren vor Ort evaluiert werden, ob ggf. die Umwidmung des Altstadtbereichs zu einer dauerhaften Fußgängerzone zu einem späteren Zeitpunkt

vollzogen werden kann.“ (Quelle: Gutachterliche Stellungnahme zur verkehrlichen Umgestaltung der nördlichen Altstadt in Landsberg am Lech 2023, cima, 22.09.23, S. 11)

Da die Maßnahme in der baulichen Umsetzung durch Förderprogramme bezuschusst wird, bestehen Veränderungssperren für 25 Jahre, die nachträgliche bauliche Änderungen, z.B. den Rückbau einer mit Fördergeldern hergestellten Fußgängerzone, ausschließen würden.

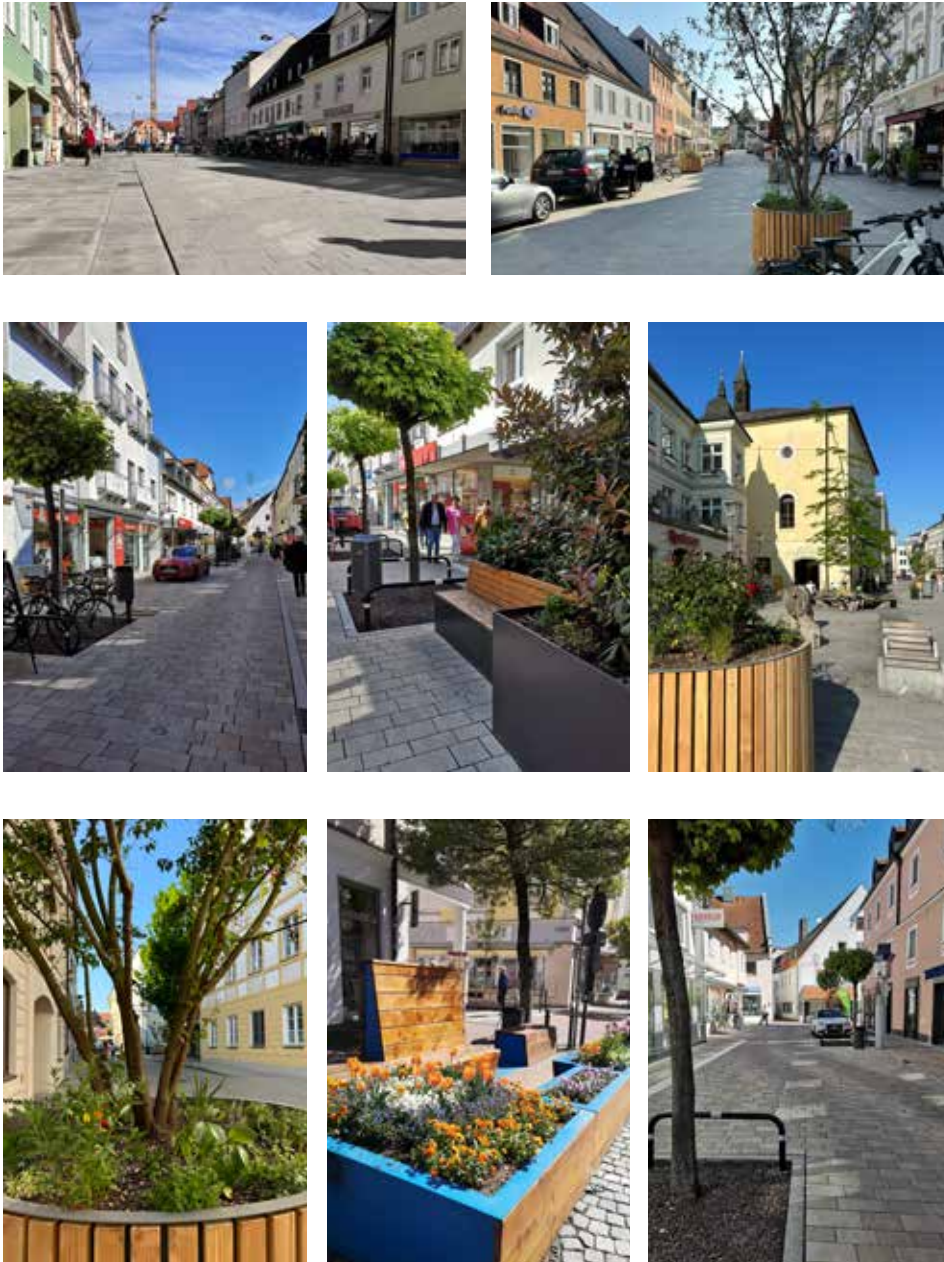


Abb. 69: Beispiele für Begrünung und Baumpflanzungen, Möblierung, Fahrradständer, barrierefreien Ausbau und Oberflächengestaltung aus den Städten Neuburg a.d. Donau und Freising

## 4.7 Maßnahmenbeschreibung und Kostenschätzung

Zur Erläuterung, Konkretisierung und Ergänzung des Entwicklungskonzepts zur Aufwertung der nördlichen Altstadt wurde ein zugehöriger Maßnahmenkatalog erarbeitet. Darin sind Maßnahmen ausformuliert, mit denen das Entwicklungskonzept konkret umgesetzt werden kann. Der Aufbau des Maßnahmenkatalogs orientiert sich an den Förderkategorien gem. Städtebauförderung wie folgt:

- Maßnahmen zur Vorbereitung
- Ordnungs- und Erschließungsmaßnahmen
- Sonstige Maßnahmen

Aufgrund der Vielschichtigkeit der Maßnahmen wurden jeweils Prioritäten, Zeithorizont, ein überschlägiger Kostenrahmen sowie die erforderlichen Akteurinnen und Akteure hinterlegt. Dabei sind die Priorität der Maßnahmen und die angegebenen Zeithorizonte der Umsetzung der Maßnahmen nicht voneinander abhängig.

Die Prioritäten werden folgendermaßen definiert:

- Priorität 1 bedeutet, dass die Maßnahme als zwingend erforderlich erachtet wird, um die Zielsetzungen des Entwicklungskonzepts erreichen zu können
- Priorität 2 erhalten Maßnahmen, die als erforderlich für die Umsetzung des Entwicklungskonzepts erachtet werden
- Priorität 3 sind Maßnahmen, die wünschenswert sind, jedoch nicht als unbedingt notwendig zur Erreichung der Zielsetzungen des Entwicklungskonzepts betrachtet werden.

Zeithorizonte sind mit folgenden Zeitspannen hinterlegt:

- In der Initialphase sollten die Maßnahmen im Zeitraum von einem bis zwei Jahren angegangen bzw. umgesetzt sein.
- In der Bauphase sollten die Maßnahmen im Zeitraum von drei bis sechs Jahren begonnen bzw. realisiert werden.
- In der Langzeitphase sind die Maßnahmen voraussichtlich frühestens ab sieben Jahren oder später umsetzbar.

Die geschätzten Angaben zu den Kosten bzw. zum überschlägigen Kostenrahmen sind nur als grobe Annäherung zu verstehen. Da der Zeithorizont des Entwicklungskonzepts sehr weit gefasst ist, wird die Kostenschätzung von vielfältigen Faktoren mit beeinflusst. So ist z.B. die Baupreientwicklung in den kommenden Jahren nicht absehbar und bleibt daher unberücksichtigt. Die meisten Kostenschätzungen beruhen u.a. auf Kennwerten des BKI (Baukostenindex), sind aus vergleichbaren Projekten oder auf Erfahrungswerten für ähnliche Planungen, Untersuchungen und Gutachten ermittelt worden.

In der Spalte zu den Finanzierungsmöglichkeiten werden, wenn für die Maßnahme geeignet und möglich, die Fördermöglichkeiten für die einzelnen Maßnahmen durch beispielsweise die Städtebauförderung oder andere Fördermittel aufgezeigt. Zuwendungen der Städtebauförderungen umfassen in den meisten Programmen maximal 60 % der förderfähigen Kosten einer einzelnen Maßnahme, der kommunale Eigenanteil beträgt somit 40 %. Zuschüsse aus der Städtebauförderung richten sich nach den geltenden Städtebauförderrichtlinien und sind jeweils zu den Einzelmaßnahmen abzustimmen. Die förderfähigen Kostenanteile der Maßnahmen sind für jede Maßnahme gesondert mit der Städtebauförderung abzustimmen. Die geschätzten Kosten in der Maßnahmentabelle stellen immer die Gesamtkosten dar und nicht die förderfähigen Kosten. Die Zuwendungen können somit geringer ausfallen. Dabei sind auch Finanzbeteiligungen oder Kostenübernahmen weiterer öffentlicher Stellen abzuklären. Die Gesamtmaßnahme der städtebaulichen Sanierung kann nur bis 50 % gefördert werden.

Die Finanzierbarkeit und Durchführung der Maßnahmen muss nach vorliegender Kostenschätzung überprüft werden. Je nach Planungs- und Bearbeitungsstand müssen die Maßnahmen im Laufe des Planungsprozesses konkretisiert werden und dann zu gegebener Zeit eine detaillierte Kostenschätzung erfolgen.

		Förderkat.	Prio	Zeithorizont	Überschlägiger Kostenrahmen	Finanzierung / Akteure
<b>V</b>	<b>Vorbereitende Maßnahmen</b>					
<b>1</b>	<b>VgV Vergabeverfahren für Planungsleistungen an ein Landschaftsarchitekturbüro (LPH 1 – 9 nach HOAI) inkl. Einbindung eines freiraumplanerischen Wettbewerbs nach RPW</b> für die Straßenraumgestaltung der nördlichen Altstadt unter Berücksichtigung der Aufenthaltsqualität und Verkehrsberuhigung	V	1	Initialphase	Ca. 255.000 € gem. HOAI; BKI	StBauF / Stadt (60%/40%)
<b>O</b>	<b>Ordnungs- und Erschließungsmaßnahmen</b>					
<b>1</b>	<b>Bauliche Umsetzung der verschiedenen Straßenabschnitte / Bauabschnitte</b> der Entwürfe aus V.1 (Wettbewerb) unter Berücksichtigung der Anforderungen zur Verkehrsberuhigung Für alle gilt: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Berücksichtigung der Barrierefreiheit</li> <li>- Neupflanzung von Bäumen an geeigneten Standorten</li> <li>- Ausbau von Fahrradstellplätzen (auch für Lastenräder und Fahrradanhänger)</li> </ul>	O				
<b>a</b>	Bauabschnitt / Teilbereich „Vorderer Anger“		1	Bauphase	Ca. 1,8 Mio. €	StBauF / Stadt
<b>b</b>	Bauabschnitt / Teilbereich „Hinterer Anger“ inkl. barrierefreier Bushaltestelle mit Wartebereich und Wetterschutz		1	Bauphase	Ca. 1,8 Mio. € + 50.000 € Bushaltestelle	StBauF / Stadt
<b>c</b>	Bauabschnitt / Teilbereich „Vordere Mühlgasse + Schulgasse“		1	Bauphase	Ca. 1,2 Mio. €	StBauF / Stadt
<b>d</b>	Bauabschnitt / Teilbereich „Schlossergasse“		1	Bauphase	Ca. 1,1 Mio. €	StBauF / Stadt
<b>e</b>	Bauabschnitt / Teilbereich „Sandauer Straße“		1	Bauphase	Ca. 850.000 €	StBauF / Stadt
<b>2</b>	<b>Ausgestaltung des Holzmarktes als Platzflächen</b> mit Begrünung, Fahrradabstellanlagen, Trinkwasserbrunnen und Aufenthaltsmöglichkeiten unter Berücksichtigung von O.1	O	1	Bauphase	Ca. 485.000 €	StBauF / Stadt
<b>3</b>	<b>Pflanzung von standortgerechten, klimaresistenten Bäumen im öffentlichen Raum</b> (vgl. O.1) <ul style="list-style-type: none"> <li>• Prüfung der möglichen Standorte unter Berücksichtigung der unterirdischen Spartenverläufe, der erforderlichen Feuerwehraufstellflächen, der vorhandenen Zufahrtbereiche, etc.</li> <li>• Identifikation geeigneter Standorte, z.B. <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Ludwigstraße</li> <li>○ Platz am Ruethenfestbrunnen</li> </ul> </li> </ul>	O	1	Bauphase	Ca. 50.000 €	StBauF / Stadt

		Förde rkat.	Prio	Zeithorizo nt	Überschlägiger Kostenrahmen	Finanzierung / Akteure
<b>O</b>	<b>Ordnungs- und Erschließungsmaßnahmen</b>					
<b>4 a</b>	<b>Aufstellen von Stadtmöbeln mit integrierten Pflanztrögen im öffentlichen Raum (vgl. O.1)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Temporäre Maßnahme, die vor Umbau umgesetzt werden kann</li> </ul>	○	1	Initial- phase /Kont.	Ca. 6.000 – 12.000 € pro Stadtmöbel	Umsetzung im Rahmen von Neugestaltu
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prüfung der Integration in Neugestaltung der Straßenräume</li> <li>• Identifikation geeigneter Standorte, z.B.: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Vorderer Anger</li> <li>○ Hinterer Anger</li> <li>○ Holzmarkt</li> <li>○ Ludwigstraße</li> </ul> </li> </ul>					ngsmaß- nahme; Einbindung Vereine + Private
<b>4 b</b>	<b>Aufstellen von temporärem Stadtgrün</b> zur Verschattung und Kühlung der Straßenräume <ul style="list-style-type: none"> <li>• Identifikation der Standorte passt sich der Standorte der möglichen Baumneupflanzungen (vgl. O.3) an</li> <li>• Bepflanzt mit Bäumen gem. „Stadtgrün 2021 +“ oder standortgerechten, klimaresistenten Sträuchern; unterpflanzt mit blütenreichen, niedrigen Stauden und Kräutern</li> </ul>	○	1	Initial- phase /Kont.	Ca. 5.000 – 12.000 € pro mobilem Pflanztrog inkl. Bepflanzung und Aufstellung	Umsetzung im Rahmen von Neugestaltu ngsmaß- nahme; Einbindung Vereine + Private
<b>5</b>	<b>Aufwertung der Grünfläche nördlich Sandauer Tor</b> unter Beachtung von: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Anforderungen des Ruethenfest</li> <li>• Reaktivierung des Brunnens</li> <li>• Schaffung von Sitzgelegenheit unter Verwendung nachhaltiger und ökologischer Materialien</li> </ul> Schaffung eines Zugangs zum Mühlbach und zur neuen Brücke über den Mühlbach (vgl. O.6)	○	2	Initial- phase	Ca. 220.000 €	Stadt
<b>6</b>	<b>Schaffung eines Zugangs und einer Wegeverbindung zwischen Mühlbachweg und Sandauer Straße</b> Verlängerung des bestehenden Weges und Bau einer neuen Brücke über den Mühlbach zu Grünfläche (vgl. O.5)	○	3	Bau- phase – Lang- zeit- phase	Ca. 200.000 €	Stadt Regelsatz StBauf
<b>7</b>	<b>Ausbau von Fahrradstellplätzen</b> (auch für Lastenräder, Fahrradanhänger) <b>in Form von Fahrradbügeln</b> (ADFC Standard, einheitlich gestaltet) (vgl. O.1) <ul style="list-style-type: none"> <li>• Identifikation geeigneter Standorte, z.B.: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Ludwigstraße</li> <li>○ Herzog-Ernst-Straße / Georg-Hellmair-Platz</li> <li>○ Platz am Ruethenfestbrunnen</li> </ul> </li> </ul>	○	1	Initial- phase	Ca. 450 € pro Fahrradstell- platz	Stadt + Förderung nach BayGVFG 75 %

		Förderkat.	Prio	Zeithorizont	Überschlägiger Kostenrahmen	Finanzierung / Akteure
<b>S</b>	<b>Sonstige Maßnahmen</b>					
<b>1</b>	<b>Baustellenmarketing in Vorbereitung und während der Umsetzung der Baumaßnahmen in der nördlichen Altstadt</b> (siehe Bauabschnitte) in enger Kooperation mit der Wirtschaftsförderung und dem Stadtbauamt <ul style="list-style-type: none"> <li>• Öffentlich wirksame Informationen zum Stand der Planung, zum Fortschritt der Baumaßnahmen, zu kommenden Bauabschnitten, zum weiteren Zeitplan, ...</li> <li>• „Offenes Ohr“ für Gewerbetreibende, Anwohnende, Eigentümer und Bevölkerung</li> </ul>	S	1	Nach Bedarf	Ca. 100.000 €	Stadt Regelsatz StBauF für geförderte Maßnahmen
<b>2</b>	Installation von digitalen Geschwindigkeitsanzeigeanlagen  <b>(Feedbackanzeigen)</b> , z.B. in Schlossergasse, Hinterer Anger oder Sandauer Straße	S	3	Initialphase	Ca. 3.000 € für eine Anlage	Stadt
<b>3</b>	<b>Entwicklung von Nutzungskonzepten für leerstehende Gebäude</b> in der nördlichen Altstadt in enger Abstimmung mit den Eigentümern	S	2	Initialphase		Stadt / Wirtschaftsförderer
<b>4</b>	<b>Fortführung des bestehenden Pflege- und Wartungskonzepts für den Georg-Hellmair-Platz</b> als Management von: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Wartung, z.B. der Sitzmöglichkeiten, des Brunnens, etc.</li> <li>• Laufende Kontrolle</li> <li>• Pflege und Sauberhalten des Platzes</li> <li>• Organisation und Integration von Veranstaltungen und Festen</li> </ul>	S	1	Kont.	Verwaltungsintern	Stadt /Bauhof
<b>5</b>	<b>Weiterführung der Pflege und Erhalt der vorhandenen Bestandsbäume</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• am Georg-Hellmair-Platz</li> <li>• Grünfläche nördlich des Sandauer Tors</li> <li>• Hinterer Anger auf Höhe des Hotels „Schatbräu“</li> </ul>	S	2	Kont.	Laufende Kosten des Umweltamtes /Bauhofs	Stadt/ Umweltamt
<b>6</b>	<b>Geschwindigkeitsreduktion in der gesamten nördlichen Altstadt</b> (20er-Zone als verkehrsberuhigten Geschäftsbereich)	S	1	Bauphase	--	Umsetzung im Rahmen O.1.
<b>7</b>	<b>Anpassung der Parkraumbewirtschaftung</b>	S	1	Initialphase – Bauphase	Handlungsempfehlung an Stadtwerke	Stadt, Stadtwerke
<b>8</b>	<b>Neue Beschilderung der Verkehrssituation /</b> Beschilderung neues Parkleitsystem	S	1	Bauphase	Handlungsempfehlung an Stadt	Stadt, Stadtwerke

### Erläuterungen zu Maßnahmentabelle:

Vorgelagert zu den einzelnen Maßnahmen ist als vorbereitende Maßnahme zur Umsetzung des Entwicklungskonzepts ein Vergabeverfahren (VgV) für die Planungsleistungen (Leistungsphasen 1-9 nach HOAI) an ein Landschaftsarchitekturbüro durchzuführen (vgl. V.1). Je nach gewähltem Verfahren kann dies sinnvoll mit einem freiraumplanerischen Wettbewerb oder einer Mehrfachbeauftragung kombiniert werden, um durch verschiedene alternative Lösungsvorschläge eine hohe Qualität in der Neugestaltung des öffentlichen Raums sicherzustellen.

In der Kategorie „Ordnungs- und Erschließungsmaßnahmen“ ist die bauliche Umsetzung der Umgestaltung der nördlichen Altstadt in verschiedene Straßen- bzw. Bauabschnitte aufgeteilt (vgl. O.1a-e). Hier wurden fünf verschiedene Bereiche gewählt, die wie folgt gegliedert sind:

- Bauabschnitt / Teilbereich „Vorderer Anger“
- Bauabschnitt / Teilbereich „Hinterer Anger“ inkl. barrierefreier Bushaltestelle im Wartebereich und Wetterschutz
- Bauabschnitt / Teilbereich „Vordere Mühlgasse + Schulgasse“
- Bauabschnitt / Teilbereich „Schlossergasse“
- Bauabschnitt / Teilbereich „Sandauer Straße“

Die verschiedenen Bauabschnitte können in unterschiedlicher Reihenfolge umgesetzt werden. Für alle gilt die Berücksichtigung der Barrierefreiheit, der Ausbau von Fahrradstellplätzen inkl. Lastenräder und Fahrradanhänger (vgl. auch O.7) sowie die Neupflanzung von Bäumen an geeigneten Standorten (vgl. auch O.3). Bei den Baumneupflanzungen sind wie bei allen anderen Gestaltungselementen u.a. die unterirdischen Spartenverläufe, die erforderlichen Feuerwehraufstellflächen, die vorhandenen Zufahrtsbereiche, etc. zu berücksichtigen.

Beim Ansetzen der Kosten für den überschlägigen Kostenrahmen ist bei den Bauabschnitten O.1a bis O.1d eine hochwertige Gestaltung der öffentlichen Straßen und Platzräume zugrunde gelegt. Die Gestaltung beinhaltet einen hohen Ausbaustandard bei den Belägen (z.B. Farbasphalt, Naturstein, großformatiger Betonstein) und eine aufwendigere Ausstattung, wie z.B. mit Wasserelementen oder einer besonderen Beleuchtung. Bei der Berechnung des Kostenrahmens der Bauabschnitte O.1a bis O.1d sind 420 €/qm Fläche angesetzt. Des Weiteren beinhaltet der gesamte überschlägige Kostenrahmen weitere Kosten wie 16% Planungskosten, 5% Nebenkosten, 10% Risikozuschläge sowie 19 % Mehrwertsteuer.

Dieses Vorgehen lässt sich auch auf die Maßnahme O.1e übertragen. Hier werden lediglich geringere Kosten (240 €/qm) für den Bauabschnitt angesetzt, da es sich bei diesem Teilbereich um eine funktionale öffentliche Straße handelt. Diese wird nicht wie im Vergleich zu den anderen Bauabschnitten mit einer hochwertigen Gestaltung ausgeführt, da hier ein „normales“ Straßenprofil mit Fahrbahn und Gehweg vorgesehen ist.

Bei der Vorbereitung und während der Umsetzung der Umgestaltung (vgl. O.1a bis O.1e) soll ein Baustellenmarketing (vgl. S.1) bei allen Bauabschnitten laufend eine begleitende positive Öffentlichkeitsarbeit und eine frühzeitige Information der Betroffenen sicherstellen.

Die Maßnahmen in der Kategorie „Ordnungs- und Erschließungsmaßnahmen“ müssen nicht nach der Nummerierung bzw. der Auflistung der Maßnahmen erfolgen. D.h. die Maßnahmen O.2 bis O.7, wie z.B. das Aufstellen von temporärem Stadtgrün, die Aufwertung der Grünfläche nördlich des Sandauer Tors oder die Schaffung eines Zugangs und einer Wegeverbindung zwischen Mühlbachweg und Sandauer Straße, können unabhängig von der baulichen Umsetzung der verschiedenen Straßen- bzw. Bauabschnitte (vgl. O.1a-e) erfolgen.



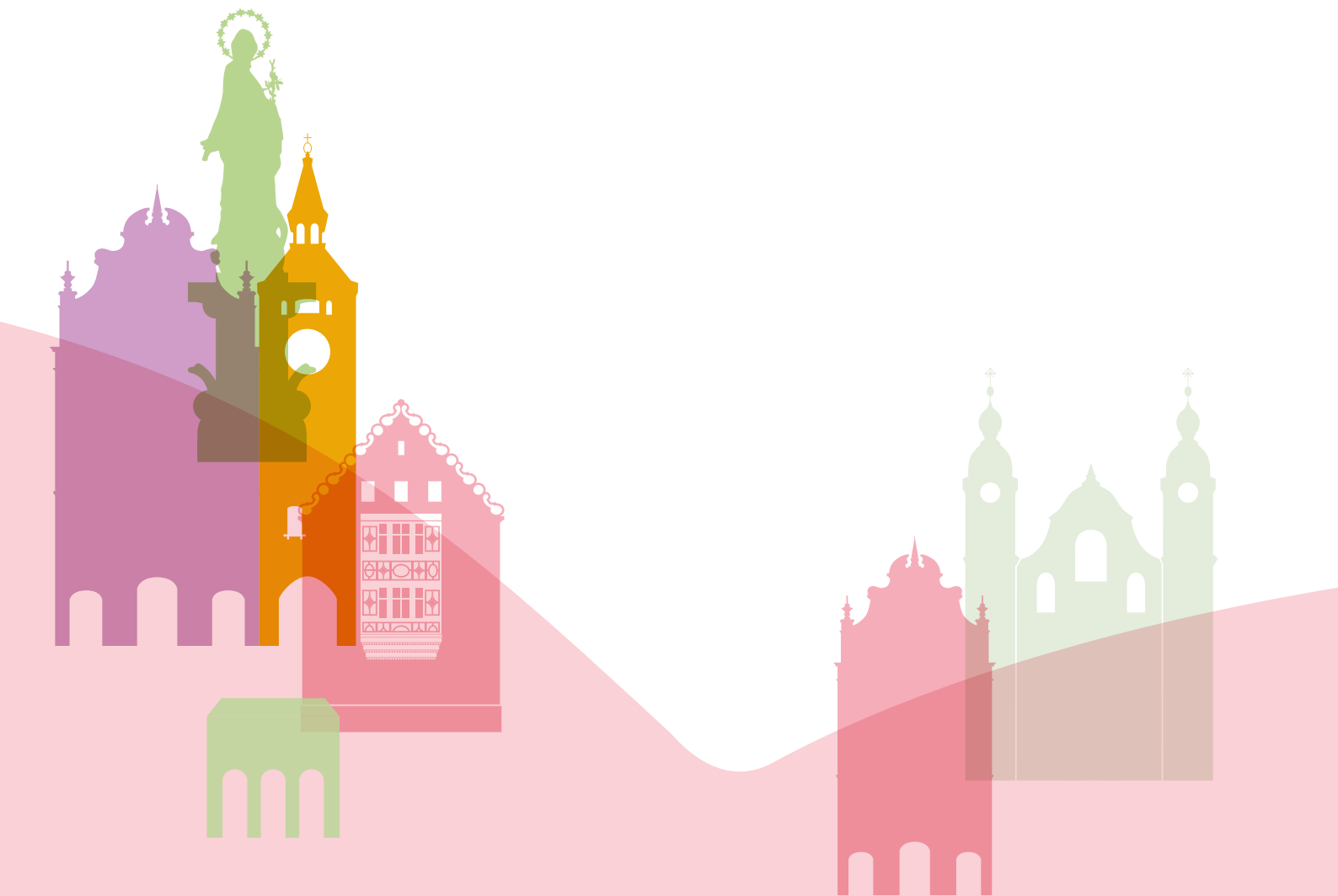


Abb. 70: Beispiel Flyer zum Baustellenmarketing (Quelle: Stadt Friedberg)

Mit der Maßnahme O.4.a wird angestrebt, zusätzlich zu den erdgebundenen Neupflanzungen von Bäumen im öffentlichen Raum (vgl. O.3), weitere Begrünung durch Stadtmöbel mit intergrierten Pflanztrögen zu schaffen. Hiermit kann zum einen auf die in einigen Bereichen sehr dichte Anordnung von Sparten reagiert und zum anderen Stadtmöbel genutzt werden, die auch für bestimmte Events oder aufgrund sich verändernder Anforderungen unkompliziert versetzt werden können. Durch die Integration von Bänken, Holzdecks, Radständern und ähnlichen Elementen entstehen multifunktionale identitätsstiftende Elemente. Bei dieser Stadtmöbliering ist auf eine ökologisch wertvolle Gestaltung (z.B. insekten- und bienenfreundliche Bepflanzung, Kräutergarten, Stadtbeete und Urban Gardening, etc.) zu achten. Eine Initiierung von Pflegepatenschaften kann die Akzeptanz in der Bevölkerung stärken und den Pflegeaufwand für die Stadt deutlich reduzieren.

Bei der Maßnahme O.6 zur Schaffung eines Zugangs und einer Wegeverbindung zwischen Mühlbachweg und Sandauer Straße soll der neue geplante Weg an den bisherigen Ausbau anknüpfen. Die Weiterführung des Wegs soll im Rahmen der Flächenverfügbarkeit stattfinden. Des Weiteren wird beim überschlägigen Kostenrahmen von einem Uferwechsel mit Hilfe eines Brückenbauwerkes ausgegangen.

Unter „Sonstige Maßnahmen“ lassen sich weitere zusätzliche Maßnahmen, die zur Umsetzung der Umgestaltung der nördlichen Altstadt beitragen, finden. Hier wäre z.B. die Erarbeitung eines Pflege- und Wartungskonzepts für den Georg-Hellmair-Platz (vgl. S.4), die Pflege und der Erhalt der vorhandenen Bestandsbäume (vgl. S.5), die Geschwindigkeitsreduktion in der gesamten nördlichen Altstadt (20er-Zone als verkehrsberuhigten Geschäftsbereich) (vgl. S.6) sowie die Anpassung der Parkraumbewirtschaftung (vgl. S.7) zu nennen. Mit der Anpassung der Parkraumbewirtschaftung (vgl. S.7) werden insbesondere die Weichen für die Verringerung des Parksuchverkehrs gestellt. Es werden im öffentlichen Raum nur noch Kurzzeitparkplätze angeboten sowie die Anzahl der anmietbaren Dauerparkplätze in der Lechgarage für die Anwohnenden der Altstadt erweitert. Dabei ist auf eine Änderung der Kostenstruktur für die Tiefgaragen-Nutzung zu achten.



# Ausblick – die nächsten Schritte



## 5.1 Entscheidungen des Stadtrats

Am 13.12.2023 fand die Stadtratssitzung statt, in der sich der Stadtrat für die Konzeptvariante des verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs in der gesamten nördlichen Altstadt entschieden hat. Damit folgte der Stadtrat dem Ergebnis des letzten Bürgerbeteiligungs-Bausteins des Finalisierungsworkshops im Juni 2023. Des Weiteren wurden die sich aus der Konzeptvariante ergebenden Maßnahmen vom Stadtrat zur Kenntnis genommen. Die Konzeptvariante des verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs dient nun als Grundlage für die Aufgabenbeschreibung der freiraumplanerischen Leistungen, wobei hier die Möglichkeit mit aufgenommen werden soll, den verkehrsberuhigten Bereich zur Fußgängerzone weiterzuentwickeln. Außerdem wurde die Stadtverwaltung beauftragt, das Ausschreibungsverfahren für ein Büro zur Aufgabenbeschreibung der freiraumplanerischen Leistungen und Vergabeverfahren im viertel Quartal 2024 durchzuführen. Bis dahin sollen Interimgestaltungen für einen Verkehrsversuch erarbeitet und durchgeführt werden, um eine Umsetzung des verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs im Vorfeld zu testen. Zuletzt wurde der Verwaltungsrat der Stadtwerke Landsberg KU gebeten, die Verlagerung der Bewohnerstellplätze aus dem Hinteren Anger in die Lechgarage zu beschließen.

## 5.2 Die nächsten Schritte

Das Konzept zum verkehrsberuhigten Geschäftsbereich ist nun Grundlage für den weiteren Prozess in der Umsetzung zur Neugestaltung bzw. zur Aufwertung der nördlichen Altstadt. Das Konzept stellt auch die Grundlage für die Aufgabenbeschreibung der freiraumplanerischen Leistungen dar. Bis Ende des Jahres 2024 soll das Vergabeverfahren für die weiteren Leistungen zur Umsetzung des Konzepts durch die Stadt vorbereitet werden. Hierbei sollte vor allem die im Rahmen der Stadtratssitzung intensiv diskutierten Möglichkeit zur schrittweisen Weiterentwicklung und Anpassungsfähigkeit des Konzeptes an zukünftige Anforderung und Erkenntnisse aus den temporären Versuchen Teil der Aufgabenstellung sein.

In der Zwischenzeit ist geplant, bei den kommenden Veranstaltungen, wie z.B. dem Stadtfest im Juni/Juli 2024, den Vorderen Anger temporär zu sperren und somit den Zustand ohne Verkehr in diesem Bereich auszuprobieren. Zu diesen Veranstaltungen und auch bereits nach dem Planungsprozess zum Entwicklungskonzept können erste vorgezogene Maßnahmen, wie z.B. mobile Stadtbäume (vgl. O.4.b) oder mobiles Grün mit Sitzmöglichkeiten, (vgl. O.4.a) temporär in der nördlichen Altstadt aufgestellt und damit z.B. Neupflanzungen simuliert werden.

Die passenden Maßnahmen sowie der weitere Planungs- und Umsetzungsprozess wird mit der Regierung von Oberbayern bezüglich Fördermittel, Verfahrensart, Budget, etc. durch die Stadt abgestimmt.

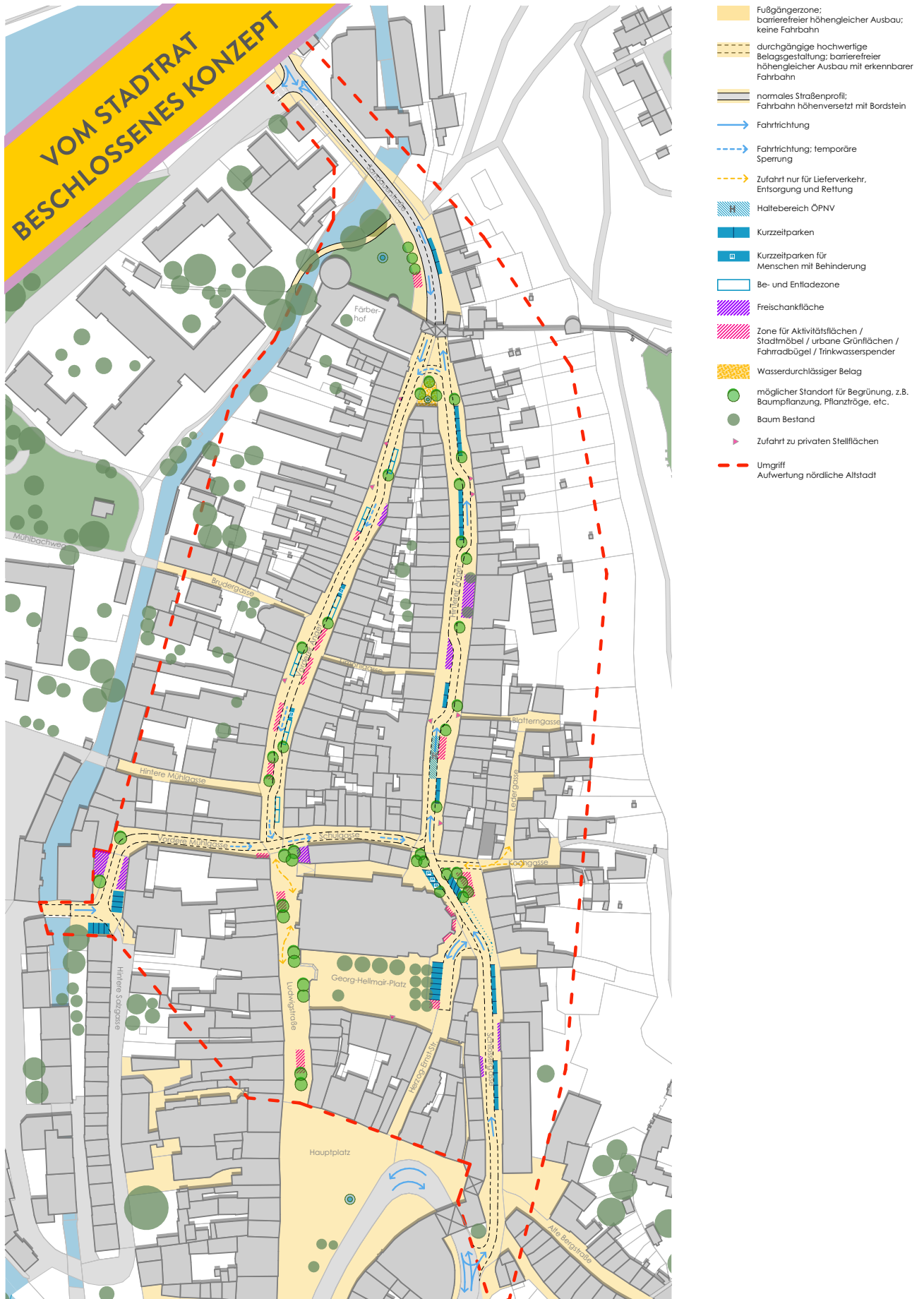


Abb. 71: Konzept Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich



# Abbildungs- und Literaturverzeichnis



## Abbildungsverzeichnis

Bei den Abbildungen, zu denen keine Quellen genannt werden, wurden von DRAGOMIR STADTPLANUNG GmbH erstellt/gemacht.

Abb. 1:	Ansicht auf Altstadt.....	8
Abb. 2:	Hauptplatz .....	8
Abb. 3:	Umgriff Planungsgebiet.....	9
Abb. 4:	Projektlauf .....	9
Abb. 5:	Ausschnitt Flächennutzungsplan 2001 mit Änderungen bis 31.10.2014 (Quelle: Stadt Landsberg am Lech) .....	12
Abb. 7:	Ludwigstraße .....	13
Abb. 6:	Landsberger Dachlandschaft mit Blick auf Stadtpfarrkirche Mariä Himmelfahrt .....	13
Abb. 8:	Bilder zur Bestandsaufnahme .....	14
Abb. 9:	Bindungen.....	15
Abb. 10:	Ausschnitt ISEK 2023 (Quelle: Stadtplanungsamt, Stadt Landsberg am Lech) .....	17
Abb. 11:	Umgriff VU mit Erweiterung um Bahnhofsumfeld .....	19
Abb. 12:	Ziele und Maßnahmen zum Handlungsfeld „Verkehr & Mobilität“ (Quelle: Zukunft am Lech, 2014, Stadt Landsberg am Lech) .....	19
Abb. 13:	Impressionen zur städtebaulichen Situation .....	20
Abb. 14:	Luftbild (Quelle: Stadt Landsberg am Lech).....	21
Abb. 15:	Georg-Hellmair-Platz.....	22
Abb. 17:	Funktionsbereiche (Quelle: CIMA Gutachten 2022) .....	22
Abb. 16:	Platz um Ruthenfestbrunnen.....	22
Abb. 18:	Aktuelle Nutzungen im Erdgeschoss (Stand 2023) .....	23
Abb. 19:	Hinterer Anger mit Blick auf Stadtpfarrkirche Mariä Himmelfahrt .....	24
Abb. 20:	30er Zone im Vorderen Anger .....	24
Abb. 21:	Sandauer Tor .....	24
Abb. 22:	Verkehr und Mobilität .....	25
Abb. 23:	Defizite und Konflikte .....	27
Abb. 24:	Autogeprägter Hinterer Anger.....	28
Abb. 26:	Fehlende Begrünung Vorderer Anger.....	28
Abb. 28:	Unterschiedlicher Pflasterbelag .....	28
Abb. 25:	Leerstand im Hinteren Anger.....	28
Abb. 27:	Grünfläche nördlich des Sandauer Tors.....	28
Abb. 29:	Gebäude Hinterer Anger.....	30
Abb. 31:	Ledergasse mit Begrünung .....	30
Abb. 33:	Mühlbach.....	30
Abb. 34:	Trinkwasserbrunnen.....	30
Abb. 30:	Ortsbildprägende Gebäude .....	30
Abb. 32:	Färberhof.....	30



Abb. 35: Freischankfläche Hinterer Anger.....	30
Abb. 36: Potenziale und Qualitäten.....	31
Abb. 37: Projekt-Webseite .....	34
Abb. 38: Crowdmapping .....	35
Abb. 39: Besucherinnen- und Besucherzahlen pro Tag bei der Online-Beteiligung..	36
Abb. 40: Statistiken Online-Beteiligung .....	36
Abb. 41: Ankündigung der Online-Beteiligung auf Instagram.....	37
Abb. 42: Statistiken Online-Beteiligung .....	37
Abb. 43: Impressionen Mobiler Stand.....	38
Abb. 44: Impressionen Stadtspaziergänge.....	39
Abb. 45: 4 Visionen .....	41
Abb. 46: Impressionen Zielekonfliktworkshop .....	41
Abb. 47: Impressionen Charrette.....	42
Abb. 48: Konzeptvarianten (Stand Charrette).....	43
Abb. 49: Ankündigungsbanner am Hauptplatz.....	43
Abb. 50: Ankündigung auf Instagram.....	43
Abb. 52: Finale Konzeptvarianten .....	45
Abb. 51: Impressionen Finalisierungsworkshop.....	45
Abb. 53: Konzept verkehrsberuhigter Geschäftsbereich.....	49
Abb. 54: Beispiel Verkehrsschild zu zeitlicher Zufahrtsbeschränkung .....	50
Abb. 55: Impressionen Meilensteinveranstaltung .....	51
Abb. 56: Statistiken .....	51
Abb. 57: Beispiel Bushaltestelle Hochbord (Stadt Freising) .....	56
Abb. 59: Beispiel Pflanzkübel (Stadt Neuburg an der Donau) .....	56
Abb. 58: Baum mit Fahrradständer (Stadt Neuburg an der Donau).....	56
Abb. 60: Beispiel Sitzmöglichkeit mit Bepflanzung (Stadt Freising).....	56
Abb. 62: Beispiel Oberflächengestaltung (Stadt Neuburg an der Donau) .....	57
Abb. 63: Beispiel höhengleicher Ausbau (Stadt Freising) .....	57
Abb. 61: Verkehrsberuhigter Bereich in der Altstadt Freising.....	57
Abb. 64: Beispiel höhengleicher Ausbau und Oberflächengestaltung (Stadt Freising) .....	58
Abb. 65: Beispiel Innenstadtbereich (Stadt Freising) .....	58
Abb. 66: Beispiel Schild „Landsberger Begegnungszone“ .....	59
Abb. 67: Konzept Fußgängerzone .....	63
Abb. 68: Konzept Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich .....	65
Abb. 69: Beispiele für Begrünung und Baumpflanzungen, Möblierung, Fahrradständer, barrierefreien Ausbau und Oberflächengestaltung aus den Städten Neuburg a.d. Donau und Freising .....	67
Abb. 70: Beispiel Flyer zum Baustellenmarketing (Quelle: Stadt Friedberg) .....	73
Abb. 71: Konzept Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich .....	77

## Literaturverzeichnis

- Stadt Landsberg am Lech: Bebauungspläne und Flächennutzungsplan (2014)
- Luftbild Stand 2022: Stadt Landsberg am Lech
- Bayerischer Denkmal-Atlas des Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege unter <https://geoportal.bayern.de/denkmalatlas/>; abgerufen im November 2023
- Umweltkarten des Bayernatlas des Landesamts für Digitalisierung, Breitband und Vermessung; abgerufen im November 2023
- Stadt Landsberg am Lech (2022): ISEK – Integriertes Stadtentwicklungskonzept der Stadt Landsberg am Lech inklusive Maßnahmenliste „11 Punkte für Landsberg“
- Stadt Landsberg am Lech (2024): Vorbereitende Untersuchungen „Altstadt“ nach § 141 BauGB, zurzeit in Aufstellung
- Stadt Landsberg am Lech (2024): Verkehrsentwicklungsplan (VEP); zurzeit in Aufstellung
- CIMA Beratung + Management GmbH (2022): Einzelhandelsentwicklungskonzept für die Stadt Landsberg am Lech 2022, Untersuchungsbericht
- Stadt Landsberg am Lech (2014): Zukunft am Lech: Mobilität, Verkehr. Ziele und Maßnahmen im Handlungsfeld „Verkehr und Mobilität“ = Verkehrsentwicklungsplan
- BERNARD Gruppe (2023): Verkehrsuntersuchung zur Aufwertung der nördlichen Altstadt. Modellierung und Bewertung der geplanten Verkehrsführung
- Handelsverband Bayern HBE (2020): Quo vadis Fußgängerzone? Voraussetzungen und Erfolgsfaktoren für den Wirtschaftsstandort Fußgängerzone in Klein- und Mittelstädten Bayerns
- IFH Köln (2022): Vitale Innenstädte 2022. Auswertungsergebnisse für Landsberg am Lech
- INGEVOST – Ingenieurbüro für Verkehrsuntersuchungen im Orts- und Stadtbereich (2017): Bedarfsfeststellung öffentlicher Stellplätze. Erweiterung der Tiefgarage an der Lechstraße
- Green City Energy AG und KlimaKom e.G. (2013): Integriertes Klimaschutzkonzept Landkreis Landsberg am Lech
- Bayerisches Landesamt für Umwelt (2019): Hochwassergefahrenkarten Lech



