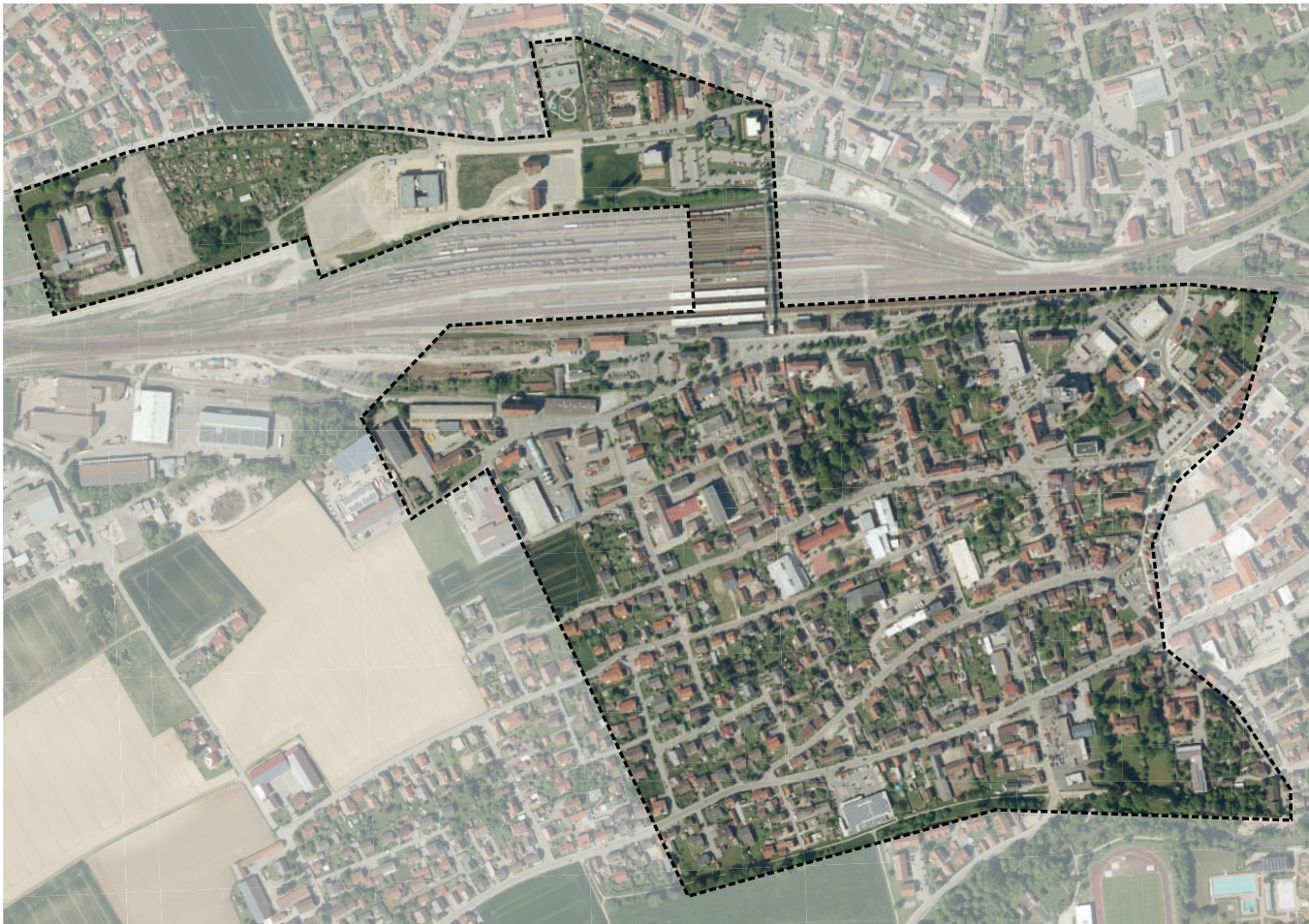


STADT PLATTLING - QUARTIER IM UMFELD DES BAHNHOFES VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN - STÄDTEBAULICHE ANALYSE

ARBEITSSTAND VOM 03. NOVEMBER 2020

LAGE DES UNTERSUCHUNGSGEBIETES IM STADTGEBIET



Luftbild mit Untersuchungsgebiet (Quelle: Bayerische Vermessungsverwaltung)

VU Quartier im Umfeld des Bahnhofs in Plattling, Stand November 2020

Das Untersuchungsgebiet umfasst den Bereich nördlich und südlich des Bahnhofs. Östlich schließt die Altstadt mit ihrem stadtbildprägenden Markt- platz direkt an das Untersuchungsgebiet an. Das Straßenkreuz aus Straubinger Straße - Passauer Straße (B8) und Landauer Straße - Deggendorfer Straße bildet das verkehrliche und raumbildende Rückgrat der Kernstadt.

Südlich berührt das Untersuchungsgebiet die Plattlinger Au, die Park- und Freizeitflächen und Bildungseinrichtungen aufnimmt. Sie entstand in der Mitte des 20. Jahrhunderts, als ein Altarm der Isar trockengelegt und erschlossen wurde. Der Mühlgraben stellt ein Relikt dieses Altarms dar.

Im Westen begrenzen große landwirtschaftliche Flächen das Untersuchungsgebiet, die keilförmig in das Siedlungsgebiet hineinragen.

Nördlich der ausladenden Gleisanlagen schließen an das Untersuchungsgebiet weitläufige Siedlungs- flächen an, die vorwiegend für Wohnen und dem Wohnen zugeordnete Angebote belegt sind.

STADT PLATTLING - QUARTIER IM UMFELD DES BAHNHOFES - VORBEREITENDE UNTERSUCHUNG

STÄDTEBAULICHE ANALYSE - ALLGEMEINE INFORMATIONEN

LAGE IN DER REGION

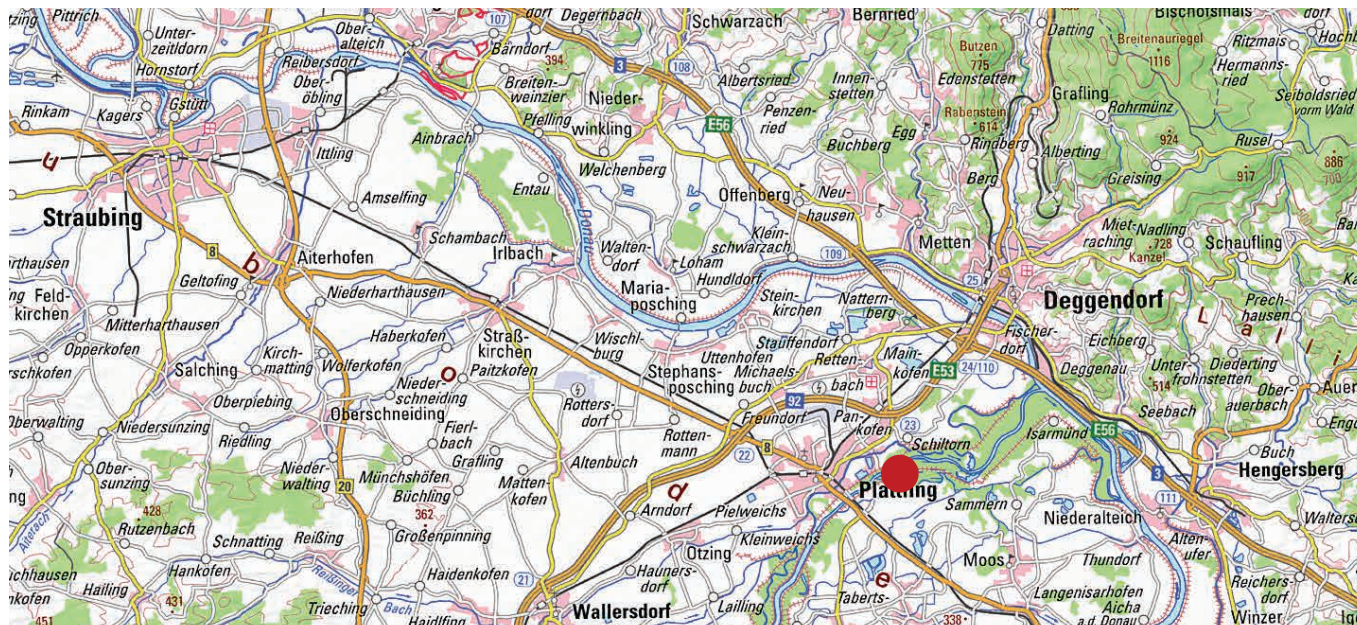
Die Stadt Plattling liegt im Gäuboden, eine Region mit den größten Lössgebieten Süddeutschlands. Diese mineralreichen Lössschichten bilden fruchtbare und verhältnismäßig leicht zu bearbeitende Böden. Neun Kilometer nordöstlich von Plattling mündet die Isar in die Donau.

Mit rund 13.000 Einwohnern bildet Plattling zusammen mit Deggendorf ein Oberzentrum der Region. Die Stadt liegt in zentraler Lage und ist über zwei Ausfahrten an die Autobahnen A92 und A3 angebunden. Bis 2021 wird die neue Plattlinger Umgehungsstraße fertiggestellt. Eine dritte Auto-

bahnausfahrt an der A92 ist in Planung. Neben der Straßenanbindung stellt der Plattlinger Bahnhof mit einem ICE-Halt die Verkehrsdrehscheibe im östlichen Niederbayern dar. Der Hafen an der Donau in Deggendorf liegt nur 12 km von Plattling entfernt und auch der Flughafen München ist über die A92 in etwa einer Stunde mit dem Auto zu erreichen. Damit liegt Plattling äußerst günstig für Industrie und Wirtschaft.

KENNDATEN DER STADT PLATTLING

Regierungsbezirk	Niederbayern
Landkreis	Deggendorf
Höhe	320 m ü. NHN
Fläche	35,87 km ²
Einwohner	13.043 (Stand: 31.Dez. 2018)
Bevölkerungsdichte	364 Einwohner je km ²
Stadtteile	Hauptort Plattling, die Kirchdörfer Höhenrain und Pielweichs, die Dörfer Enchenendorf, Enzkofen, Pankofen, Ringkofen und Schiltorn, die Weiler Altholz, Holzschwaig, Rohr und Scheuer und die Einöde Singerhof



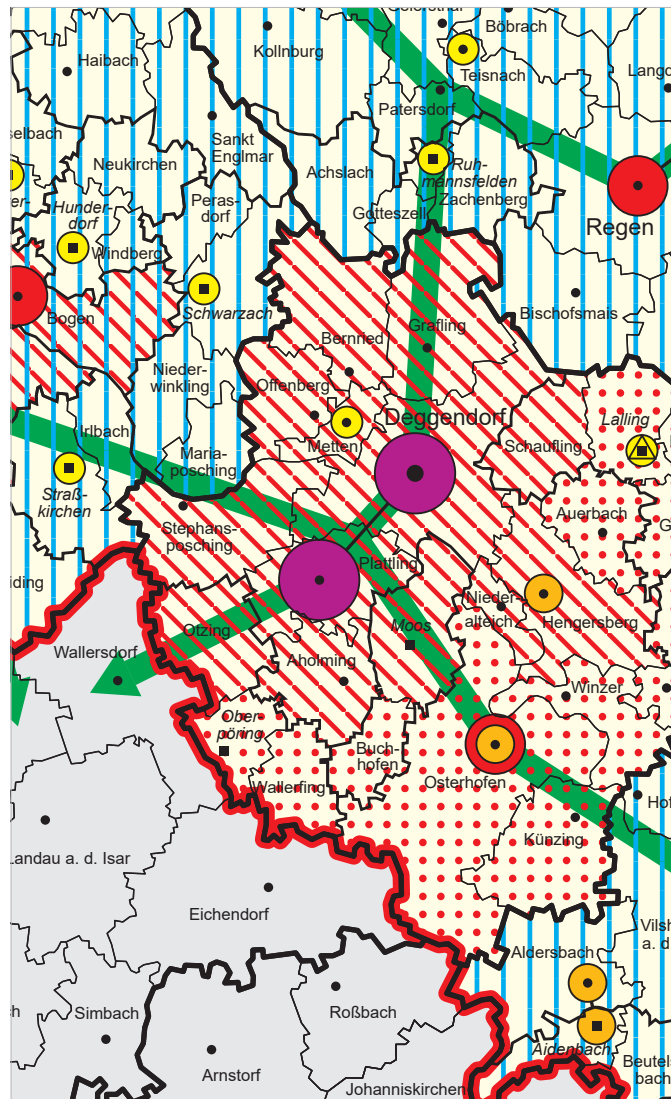
Topografische Karte der Region (Quelle: Bayerische Vermessungsverwaltung)

(Quellen: www.ile-donau-isar.de, www.plattling.de, www.wikipedia.de)

STADT PLATTLING - QUARTIER IM UMFELD DES BAHNHOFES - VORBEREITENDE UNTERSUCHUNG

STÄDTEBAULICHE ANALYSE - ALLGEMEINE INFORMATIONEN

WISSENSWERTES AUS DER REGIONALPLANUNG



Die Planungsregion 12 - Donau-Wald ist eine von 18 Planungsregionen in Bayern und liegt im Osten Bayerns an der Grenze zu Oberösterreich und Böhmen. Sie umfasst die fünf Landkreise Deggendorf, Freyung-Grafenau, Passau, Regensburg und Straubing-Bogen mit ihren kreisangehörigen Gemeinden und die beiden kreisfreien Städte Passau und Straubing. Auf einer Fläche von gut 5.690 km² leben etwa 660.000 Einwohner.

Ziele der Raumordnung (Regionalplan)

Zeichnerisch erläuternde Darstellungen verbaler Ziele

- Unterzentrum
 - Kleinzentrum
 - Bevorzugt zu entwickelnder zentraler Ort
- Zentrale Doppelorte sind durch Verbindungslinien gekennzeichnet

Nachrichtliche Wiedergabe staatlicher Planungsziele (LEP 2006)

- Ländlicher Raum
- Allgemeiner ländlicher Raum
- Stadt- und Umlandbereich im ländlichen Raum
- Ländlicher Teilraum, dessen Entwicklung in besonderem Maße gestärkt werden soll
- Oberzentrum
- Mittelzentrum
- Mögliches Mittelzentrum
- Bevorzugt zu entwickelnder zentraler Ort
- Zentrale Doppelorte sind durch Verbindungslinien gekennzeichnet
- Entwicklungsachse
- Grenze der Region

Die Region Donau-Wald weist vier mögliche Mittelzentren, sieben Mittelzentren und drei Oberzentren auf. Letztere sind alle an der Donau gelegen, neben Straubing und Passau bildet Plattling gemeinsam mit dem neun km nordöstlich gelegenen Deggendorf (33.500 Einwohner) das dritte Oberzentrum. Zusammen mit Deggendorf übernimmt Plattling damit zentrale Versorgungsaufgaben (in den Bereichen Medizin, Bildung, Handel, Kultur, Behörden) für die Region. Die Stärkung des gemeinsamen Oberzentrums in seinen oberzentralen Versorgungsaufgaben durch Stärkung und Ausbau der Bereiche Dienstleistung, Gewerbe/Industrie, Bildung und Behörden ist gemäß Regionalplan von besonderer Bedeutung. Die Entwicklung der Stadt- und Umlandbereiche von Deggendorf/Plattling als regionale Wirtschafts- und Versorgungsschwerpunkte der ländlichen Region unter einer ausgewogenen Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung zwischen Kernstädten und Umlandgemeinden und der Berücksichtigung der jeweiligen räumlichen Beziehungen ist ferner anzustreben.

Plattling ist Kreuzungspunkt der überregionalen Entwicklungsachsen „Regensburg - Straubing - Passau“ und „Bayr. Wald - Deggendorf - Landshut - Freising - München“, entlang derer die Verkehrskorridore von Autobahn und Schiene verlaufen.

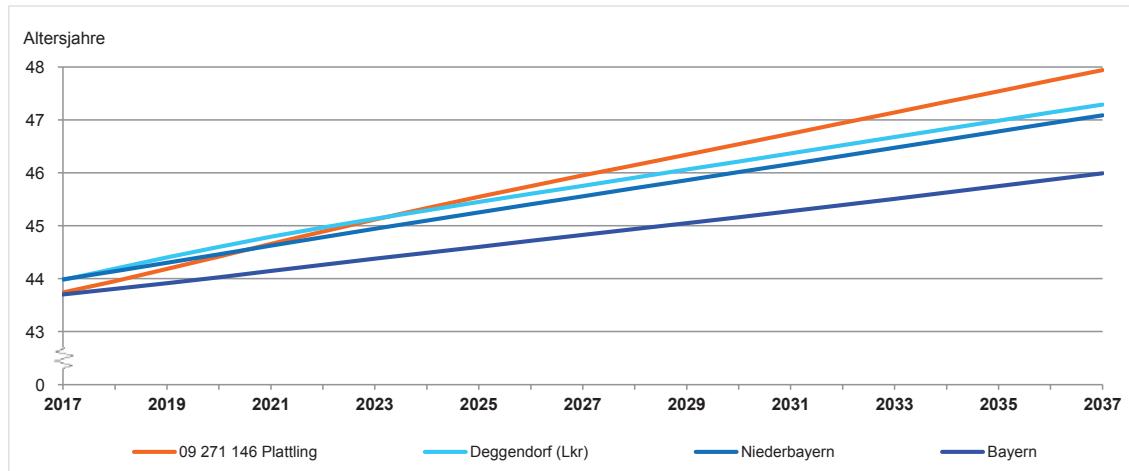
(Quelle: Regionalplan Region 12 - Donau-Wald, Regionaler Planungsverband Donau-Wald)

Raumstruktur, Regionalplan Region Donau-Wald (Quelle: Regionaler Planungsverband Donau-Wald)

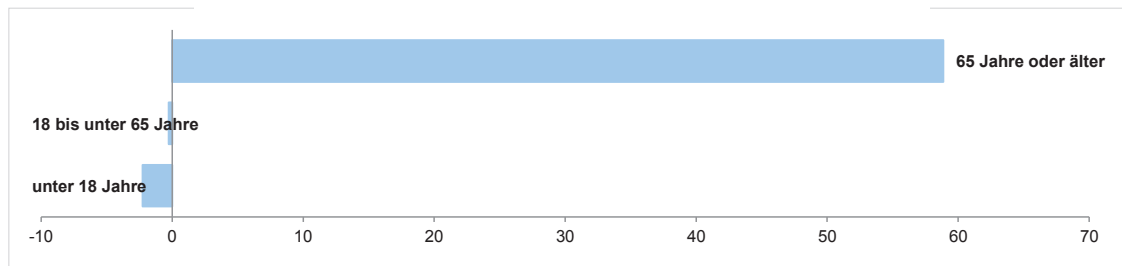
STADT PLATTLING - QUARTIER IM UMFELD DES BAHNHOFES - VORBEREITENDE UNTERSUCHUNG

STÄDTEBAULICHE ANALYSE - ALLGEMEINE INFORMATIONEN

DATEN ZUR DEMOGRAFISCHEN ENTWICKLUNG



Entwicklung des Durchschnittsalters (Quelle: Demografie-Spiegel für Bayern, Juli 2019, Bayer. Landesamt für Statistik)



Veränderung der Bevölkerung nach Altersgruppen (Quelle: Demografie-Spiegel für Bayern, Juli 2019, Bayer. Landesamt für Statistik)

(Quelle: Demografie-Spiegel für Bayern, Stand: Juli 2019, Bayerisches Landesamt für Statistik)

Die Bevölkerungsvorausberechnung für Plattling geht von insgesamt 14.400 Einwohnern im Jahr 2037 aus (vgl. 2017: 12.955). Das entspricht einer Zunahme von +11,3%. Damit liegt die prognostizierte Bevölkerungsentwicklung für Plattling deutlich über der Prognose für den gesamten Landkreis (+0,8%) und für den Regierungsbezirk Niederbayern (+3,3%).

Trotz des Wachstums wird sich jedoch auch die Bevölkerungsalterung fortsetzen. Das Durchschnittsalter wird sich in Bayern von 43,7 Jahre (2017) auf voraussichtlich 46,0 Jahre (2037) erhöhen. Auch für Plattling wird in den nächsten Jahren eine deutliche Erhöhung des Durchschnittsalters von 43,7 Jahre (2017) auf 47,9 Jahre (2037) erwartet. Besonders prägnant ist dabei die Bevölkerungsveränderung der über 65-Jährigen (+58,9%).

Im Umgang mit dem demografischen Wandel sind für Kommunen verschiedene Ansatzpunkte denkbar. Durch die gezielte Ansiedlung von jungen Familien kann das durchschnittliche Alter der Bevölkerung im Vergleich zu Nachbarkommunen gesenkt werden. Trotzdem wird die Anpassung der Stadt an die geänderte Altersstruktur erforderlich, um den gesellschaftlichen Wandel zu bewältigen. Strategien zur Anpassung des städtischen Raumes an eine älter werdende Bevölkerung sind unter anderem:

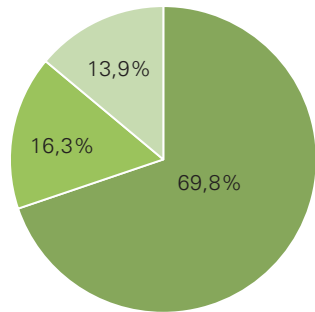
- Umbau / Ergänzung des Wohnraumbestandes (mehr altengerechte Wohnungen)
- Abbau von Barrieren im Wohnumfeld
- Sicherung der fußläufig erreichbaren Nahversorgung
- Verbesserung der Nahmobilität

Bevölkerungsvorausberechnungen stellen Modellrechnungen dar, die eine demographische Entwicklung unter bestimmten Annahmen zu Geburten, Sterbefällen und Wanderungen in die Zukunft fortschreiben.

STADT PLATTLING - QUARTIER IM UMFELD DES BAHNHOFES - VORBEREITENDE UNTERSUCHUNG

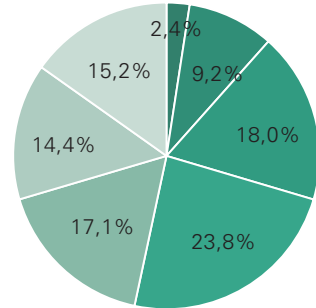
STÄDTEBAULICHE ANALYSE - ALLGEMEINE INFORMATIONEN

DATEN ZUM WOHNRAUMANGEBOT



3.296 Wohngebäude (2018), darunter mit...

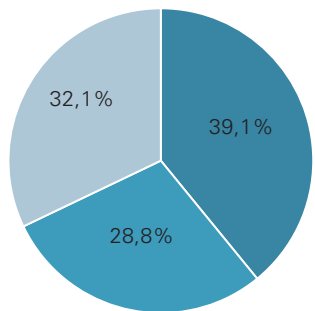
- 1 Wohnung
- 2 Wohnungen
- 3 oder mehr Wohnungen



6.239 Wohnungen (2018), davon...

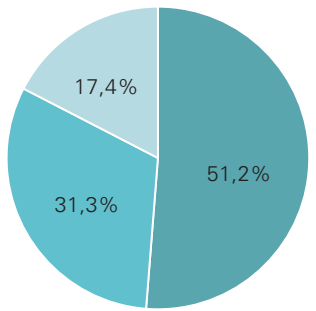
- 1 Raum
- 2 Räumen
- 3 Räumen
- 4 Räumen
- 5 Räumen
- 6 Räumen
- 7 oder mehr Räumen

Wohnungsstruktur in Plattling (Quelle: Statistik kommunal Plattling 2019, Bayerisches Landesamt für Statistik)



Haushaltsgrößen (2018)

- Einpersonen-Haushalt
- Haushalt mit Kind(ern)
- sonstige



Haushaltseinkommen (2018)

- niedrig
- mittel
- hoch

Haushaltsstruktur in Plattling (Quelle: Wegweiser Kommune, Bertelsmann Stiftung)

Durch die Betrachtung des bestehenden Wohnraumes im Vergleich zu Haushaltsgrößen auf Basis von statistischen Werten können Rückschlüsse zu fehlenden Wohnraumangeboten im Stadtgebiet getroffen werden. Der größte Anteil des Wohnungsbestandes von Plattling entfällt mit 69,8% auf Gebäude mit nur einer Wohnung (große Bestände an Einfamilienhäusern). Über 70% der Wohnungen haben vier oder mehr Räume. Die durchschnittliche Wohnungsgröße beträgt 97,8 m² (2018). Das Wohnraumangebot in Plattling ist damit auf die Ansprüche von Familien (im Sinne von Eltern mit mehreren Kindern) ausgerichtet. Insgesamt haben nur 11,6% aller Wohnungen in Plattling 1- und 2-Zimmer.

Der Anteil an Einpersonen-Haushalten in Plattling liegt gegenwärtig bei 39,1%. Prognosen in Bayern gehen von einem weiter steigenden Anteil an Ein- und Zweipersonenhaushalten aus. Ein sehr geringer Anteil kleiner Wohnungen steht einem steigenden Anteil an kleinen Haushalten gegenüber.

Kleinere Wohnungen werden verstärkt von jungen Menschen in der Ausbildung, Singles, kinderlosen Paaren oder Alleinerziehenden nachgefragt. Auch ältere Menschen suchen kleinere, barrierefreie Wohnungen in guter Lage. Werden für sie keine attraktiven Alternativen angeboten, so bleiben sie in den ursprünglich für Familien mit Kindern erbauten Einfamilienhäusern, die mitunter nur noch von ein oder zwei Personen bewohnt sind und damit jungen Familien nicht zur Verfügung stehen. Auch vor dem Hintergrund steigender Immobilienpreise ist die Bereitstellung von kleinen Wohnungen unerlässlich, da sie für viele Geringverdiener die einzige finanzierbare Möglichkeit darstellen, Flächen anzumieten oder zu kaufen.

Dem Missverhältnis zwischen bestehendem Wohnraum und dem tatsächlichen Bedarf kann bei der Schaffung von neuen Wohnungen durch die Ergänzung fehlender Angebote gezielt entgegen gewirkt werden.

STADT PLATTLING - QUARTIER IM UMFELD DES BAHNHOFES - VORBEREITENDE UNTERSUCHUNG

STÄDTEBAULICHE ANALYSE - ALLGEMEINE INFORMATIONEN

DATEN ZUR GEWERBLICHEN ENTWICKLUNG

Im Jahr 2017 waren in Plattling insgesamt 9.212 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (SvB) gemeldet. Die Arbeitsplatzdichte lag damit mit 424 SvB am Arbeitsort je 1.000 Einwohner etwa im Durchschnitt des Landkreises Deggendorf (416 SvB am Arbeitsort / 1.000 EW). Seit dem Jahr 2012 ist die Anzahl der SvB in Plattling um 12,1% angestiegen (dies entspricht 37 SvB am Arbeitsort je 1.000 Einwohner). (Quelle: Statistik Kommunal Plattling 2018, Bayerisches Landesamt für Statistik)

Über die Hälfte der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in Plattling sind im Bereich des produzierenden Gewerbes tätig. Etwa ein Viertel der SvB

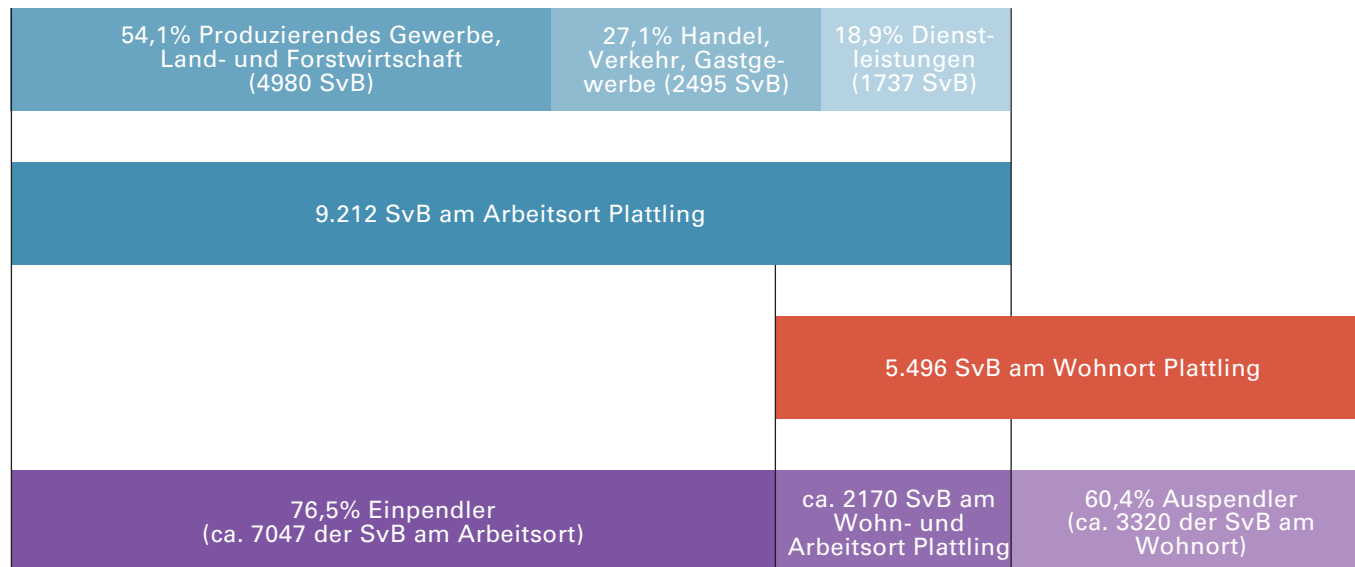
sind in den Bereichen Handel, Verkehr und Gastgewerbe tätig. Die übrigen Arbeitsbereiche entfallen auf öffentliche, private und Unternehmensdienstleistungen. In den letzten Jahren wurden nördlich der Bahngleise verschiedene Gewerbebetriebe mit dem Schwerpunkt „Neue Technologien“ angesiedelt. Das Technologietransferzentrum Moderne Mobilität ist ein Gemeinschaftsprojekt der Stadt Plattling und der Technischen Hochschule Deggendorf, mit einer Testfläche für Autonomes Fahren und Laboreinrichtungen für Batterien der Zukunft.

Mit einem Pendlersaldo von ca. +3.727 kann Plattling als Einpendlerkommune eingestuft werden,

wobei über 75% der SvB am Arbeitsort einpendeln und über 60% der SvB am Wohnort auspendeln. (Quelle: Wegweiser Kommune, Bertelsmannstiftung).

Die starken Pendlerbewegungen führen zu einem hohen Verkehrsaufkommen. Der hohe Anteil an Beschäftigten im produzierenden Gewerbe lässt darauf schließen, dass sich viele Arbeitsplätze in den großflächigen Gewerbegebieten entlang der Autobahn und an den Hauptzufahrtsstraßen nach Plattling von Nordwesten und Nordosten befinden. Diese sind vor allem durch den motorisierten Individualverkehr angebunden. Bei direkter Lage der Arbeitsstätten an leistungsstarken Straßen erscheint eine Verlagerung der Mobilität auf Angebote jenseits des eigenen Pkws für diese Arbeitnehmer wenig erfolgversprechend. Es wird jedoch eine Entlastung des Lkw-Verkehrsaufkommens durch den Bau einer weiteren Autobahnausfahrt an der A 92 angestrebt.

Das Gewerbegebiet westlich des Untersuchungsgebiets sowie die Arbeitsplätze in zentraler Lage nördlich der Bahngleise und in der Altstadt liegen hingegen in direkter Nähe zum Bahnhof. Für diese Pendler könnten passende Busrouten und -taktungen sowie gute Angebote für Fahrradfahrer und ergänzende neue Mobilitätsangebote attraktive Alternativen zur täglichen Fahrt mit dem eigenen Auto darstellen. Auch durch eine engere Verzahnung von Wohn- und Arbeitsort, z.B. durch die gezielte Schaffung von passendem Wohnraum, könnte das Pkw-Verkehrsaufkommen verringert werden.



Struktur der SvB in Plattling.

Quellen: Statistik Kommunal Plattling 2017, Bayerisches Landesamt für Statistik. Wegweiser Kommunal, Bertelsmann Stiftung

STADT PLATTLING - QUARTIER IM UMFELD DES BAHNHOFES - VORBEREITENDE UNTERSUCHUNG

STÄDTEBAULICHE ANALYSE - HISTORIE UND DENKMALSCHUTZ

GESCHICHTLICHE ENTWICKLUNG

Plattling wurde bereits im 9. Jahrhundert urkundlich erwähnt. Die erste Erwähnung als Markt stammt aus dem Jahr 1317. Als Marktgemeinde besaß Plattling das Marktrecht, das beinhaltete das Recht, regelmäßig öffentlichen Markt zu halten. Wegen ständigen Überschwemmungen und Verlagerungen des Isarbettes veranlassten Herzog Albrecht I. im Jahr 1379 die Neugründung oder Verlegung des Marktes Plattling an seine heutige Stelle. Der Ort

entwickelte sich mit einer baulich geschlossenen Kante mit prachtvollen Fassaden entlang des langgestreckten Marktplatz und seinen kreuzenden Straßenachse.

Da Plattling keine Stadtmauer hatte, entwickelten sich die rückwärtig gelegenen Bereiche als heterogene, locker bebaute Flächen mit kleineren Gebäuden und teilweise landwirtschaftlicher Nutzung.

Noch bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts entsprach die bauliche Gestalt Plattlings weitgehend der im Mittelalter begründeten Struktur. Die Siedlung war vollständig von landwirtschaftlichen Flächen umgeben. Mit einer Begradigung der Isar wurde die Hochwassersituation entschärft. Damit reichte lediglich ein Altarm, in dessen Bereich später die Plattlinger Au entstand, noch an die Marktsiedlung heran.



Karte von ca. 1825 (Quelle: Bay. Vermessungsverwaltung)



Karte aus den 1880er-Jahren (Quelle: Bayerische Vermessungsverwaltung)

STADT PLATTLING - QUARTIER IM UMFELD DES BAHNHOFES - VORBEREITENDE UNTERSUCHUNG

STÄDTEBAULICHE ANALYSE - HISTORIE UND DENKMALSCHUTZ

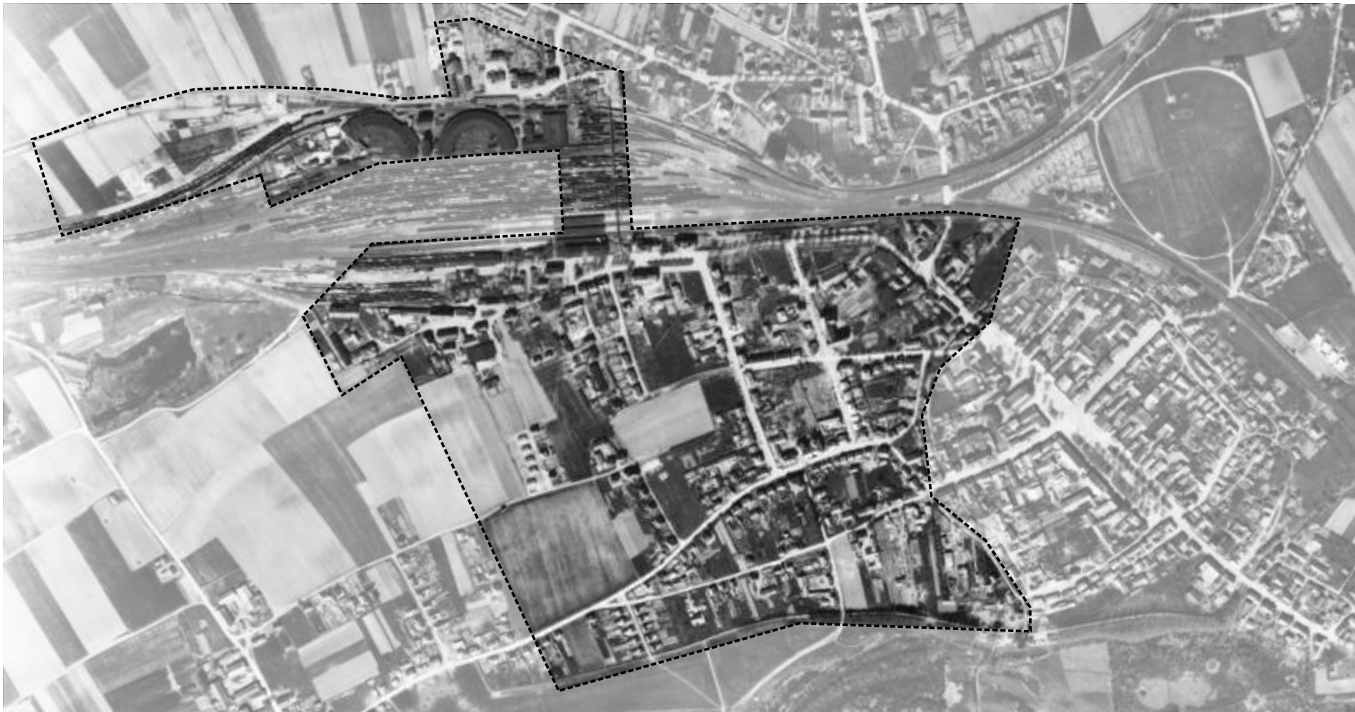
GESCHICHTLICHE ENTWICKLUNG

1860 wurde die Eisenbahnstrecke zwischen Straubing und Passau eröffnet, mit Halt in Plattling im Bereich der Bahnüberführung an der Deggendorfer Straße. Mit Planung der Strecken nach Bayerisch Eisenstein bzw. Landshut in den 1870er-Jahren wurde ein großzügiger neuer Bahnhof nordwestlich der Siedlung angelegt. Der entstandene Eisenbahnknoten stellt bis heute einen der wichtigsten in Niederbayern dar und machte Plattling zur Eisenbahnerstadt. In der Folge wurde der Stadt 1888 das Stadtrecht verliehen.

Mit dem Bau der Eisenbahn setzte in Plattling vor allem nördlich und westlich der historischen Siedlung ein erhebliches Wachstum der Siedlungsflächen auf den bis dahin landwirtschaftlich genutzten Flächen ein. Im Bereich des Untersuchungsgebiets vollzog sich die bauliche Entwicklung in Ost-West-Richtung entlang der Bahnhofstraße - Lagerhausstraße, wo sich insbesondere gewerbliche Nutzungen ansiedelten, sowie entlang der südlichen Achse Schulstraße / Landauer Straße bis nach Enchendorf mit Wohnnutzung.

Die östlichen Abschnitte dieser Achsen wurden über rasterförmig angelegte Straßen verknüpft. Dieses Netz breiter Straßenzüge zeigt die typische Ausprägung gründerzeitlicher Stadterweiterungen.

Das Luftbild von 1945 zeigt, dass entlang dieser Straßenzüge nur in Teilbereichen geschlossene Baukanten entstanden waren. Auch insgesamt waren die Siedlungsflächen bis zu dieser Zeit eher fragmentarisch entwickelt worden, die landwirtschaftlichen Flächen reichten punktuell noch immer bis an die Altstadt heran. Auf den Grundstücken im Untersuchungsgebiet findet bis heute eine allmähliche Nachverdichtung statt.



Luftbild April 1945 (Quelle: Bayerische Vermessungsverwaltung)

STADT PLATTLING - QUARTIER IM UMFELD DES BAHNHOFES - VORBEREITENDE UNTERSUCHUNG

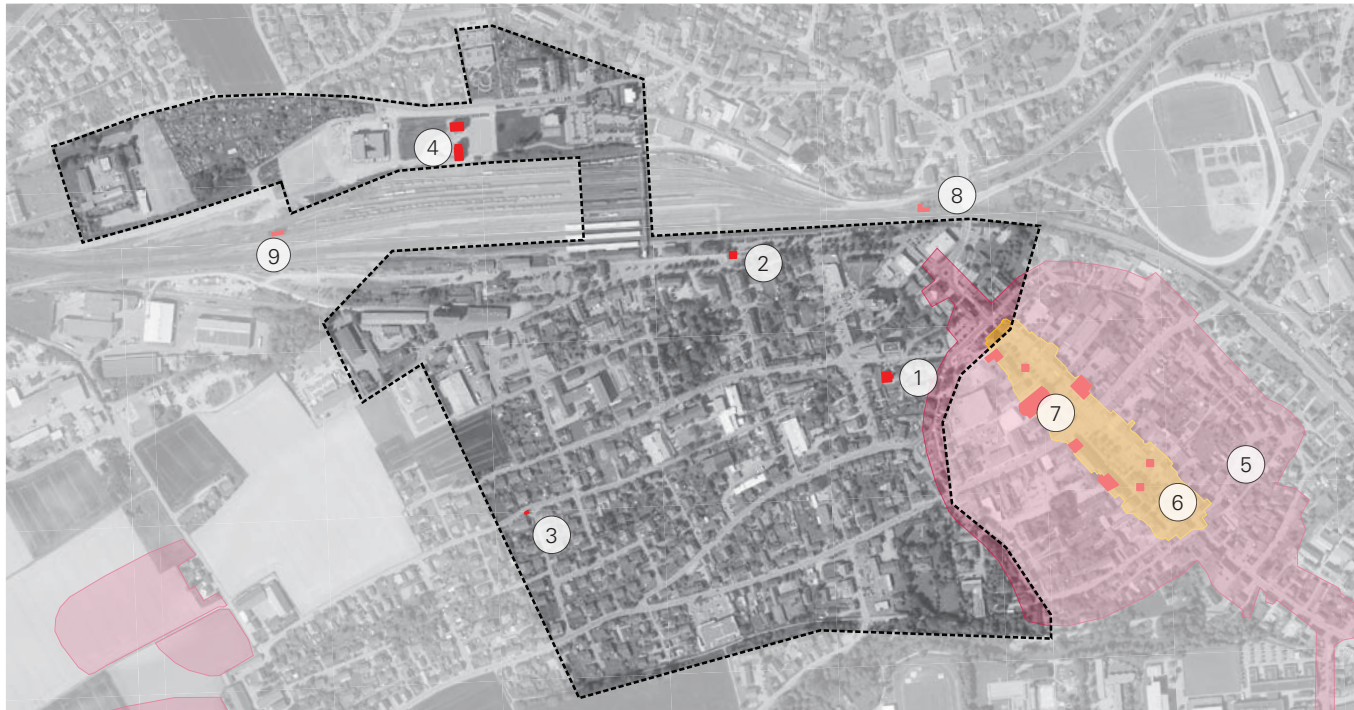
STÄDTEBAULICHE ANALYSE - HISTORIE UND DENKMALSCHUTZ

DENKMALSCHUTZ

Im Untersuchungsgebiet bestehen nur wenige denkmalgeschützte Objekte. Als Einzelbaudenkmäler sind die Dreieinigkeitskirche (1) in der Preysingstraße, der Gedenkstein „Läusestein“ (2) am Bahnhofplatz und die Kapelle St. Maria (3) am Kapellenweg gelistet. Nördlich der Bahnanlagen sind zudem zwei Gebäude der Verwaltung des ehem. Bahnbetriebswerks Plattling als Baudenkmäler geführt (4). Sie werden gegenwärtig in einen Neubau mit öffentlicher und Forschungsnutzung integriert.

Das Untersuchungsgebiet wird geprägt durch die direkte Nachbarschaft der Plattlinger Altstadt, die in ihrer gesamten Fläche als Bodendenkmal (5) festgesetzt ist. Der Marktplatz (Preysing- und Ludwigplatz) wird im Ensembleschutz (6) gesichert: „Das Ensemble bildet ein außerordentlich langgestreckter Straßenmarkt, dessen Grund- und Aufriss die Struktur des historischen Ortskerns nachhaltig bestimmen. Die Siedlung ordnet sich um ein Achsen-

kreuz, durch welches sie in vier Viertel geteilt wird. Die Hauptachse ist in ihrer ganzen Länge zum Markt ausgeweitet und folgt - von Nordwesten nach Südosten - der alten europäischen Fernstraße längs der Donau im Abschnitt Straubing-Passau. Eine nord-südliche Achse, die Straße von Deggendorf nach Landau, quert die Mitte des Straßenmarktes und teilt ihn in eine obere (Preysingplatz) und in eine untere Hälfte (Ludwigplatz).“ Teil des Ensembles ist die kath. Pfarrkirche St. Maria Magdalena (7) als eines der insgesamt sieben Einzelbaudenkmäler.



Auf Höhe des Stadtplatzes befindet sich das ehemalige Bahnbetriebswerk (8), der Verwaltungsbau mit ehemaligem Wasserhochbehälter ist als Baudenkmal geführt. Südwestlich des Untersuchungsgebiets liegt zudem ein denkmalgeschütztes Stellwerk, ein zweigeschossiger Sichtziegelbau mit Walmdach (9).

Denkmalschutz (Quelle: Bayerische Vermessungsverwaltung)

(Quelle:
Bay. Vermessungsverwaltung / Landesamt für Denkmalpflege)

STADT PLATTLING - QUARTIER IM UMFELD DES BAHNHOFES - VORBEREITENDE UNTERSUCHUNG

STÄDTEBAULICHE ANALYSE - PLANUNGSRECHTLICHE VORGABEN

FLÄCHENNUTZUNGSPLAN (STAND 2006)

Der zentrale Bereich des Untersuchungsgebietes ist als Allgemeines Wohngebiet ausgewiesen. Nach Westen und Norden entlang der Bahnanlagen grenzt ein breites Band von Gewerbeflächen an. Mischgebiete bilden den Übergang zwischen Wohn- und Gewerbeflächen. Verteilt im Untersuchungsgebiet liegen Flächen für Gemeinbedarfsnutzung, darunter Grundschule, Kindergarten und Kirche sowie gesundheitlichen und sozialen Zwecken dienende Einrichtungen. Die Fläche nördlich

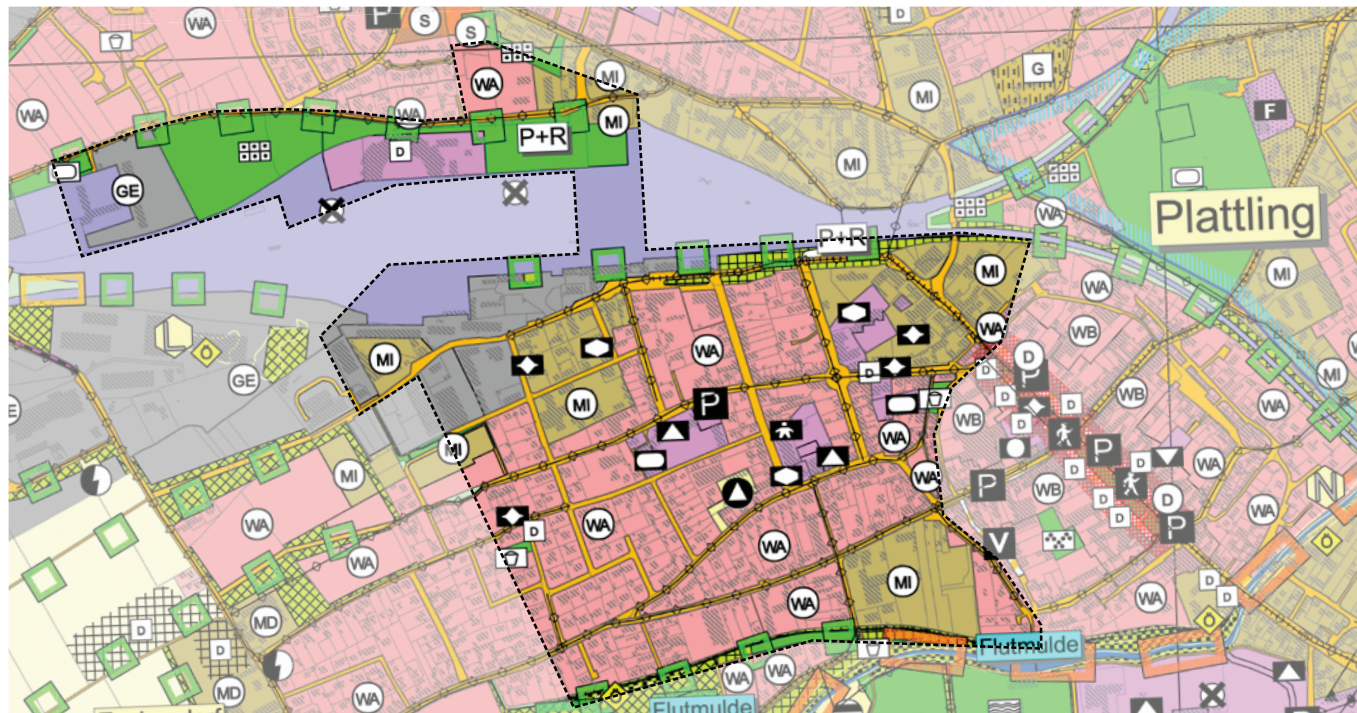
der Gleise ist als Gemeinbedarfsfläche und Gewerbefläche sowie als Grünfläche mit Park&Ride Stellplatzfläche und Gartennutzung gekennzeichnet.

Der Flächennutzungsplan sieht eine behutsame Gestaltung des nahegelegenen Erholungsbereiches „Plattlinger Au“ und eine ansprechende Gestaltung des hier entstehenden neuen südwestlichen Stadtrandes vor. Im Süden entlang der bestehenden Flutmulde sowie im Norden entlang der Bahnlinie

werden Grünachsen festgelegt. Die Grünachse entlang der Flutmulde bildet das Grundgerüst für ein das Areal gliederndes Grünraumkonzept.

Westlich des Untersuchungsgebiets sieht der FNP die Ausbildung eines einheitlichen Siedlungsrandes entlang der Enchendorfer Straße vor. Über eine Verlängerung von Lagerhaus- und Preysingstraße bis zur Enchendorfer Straße sollen die ergänzenden Siedlungsflächen erschlossen werden. Sie sind überwiegend als Gewerbe- und Wohngebiete vorgesehen. Den Übergang stellen schmale Mischgebiete und neue Grünzüge her. Letztere verzahnen die besiedelten Flächen mit der angrenzenden Landschaft und bilden einen gliedernden Puffer zwischen den unterschiedlichen Nutzungen.

Entsprechend den Berechnungen im Rahmen der Planung zum FNP sind die durch bestehende Bebauungsplanungen vorhandenen Flächenreserven ausreichend, um das prognostizierte Einwohnerwachstum zu bewältigen. Da die Flächenverfügbarkeit der vorbereiteten Bauflächen eingeschränkt ist, wird im FNP dennoch eine Neuausweisung von Wohnbauflächen vorgesehen.



Ausschnitt des Flächennutzungsplans der Stadt Plattling, Stand 2006 (Quelle: Stadt Plattling)

STADT PLATTLING - QUARTIER IM UMFELD DES BAHNHOFES - VORBEREITENDE UNTERSUCHUNG

STÄDTEBAULICHE ANALYSE - PLANUNGSRECHTLICHE VORGABEN

BEBAUUNGSPLÄNE IM UNTERSUCHUNGSGEBIET

Im Untersuchungsgebiet liegen nur am westlichen und am südlichen Rand einzelne Bebauungspläne vor. Der Bebauungsplan Nr. 36 „Unteres Feld - Stockacker“ am westlichen Rand des Planungsgebietes sieht eine bauliche Abrundung des Stadtrandes vor. Er fügt sich an die Nahtstelle zwischen dem Gewerbegebiet im Norden und dem Wohngebiet im Süden ein und führt diese Nutzungen fort, wobei im Übergangsbereich ein Mischgebiet ausgewiesen ist. Obgleich der B-Plan im Jahr 1999

aufgestellt wurde, wurde erst in etwa der Hälfte seines Geltungsbereichs Baurecht umgesetzt. Die Flächen der mittig liegenden Doppel- und Mehrfamilienhäuser sowie die nordwestliche Gewerbefläche sind aktuell noch nicht umgesetzt.

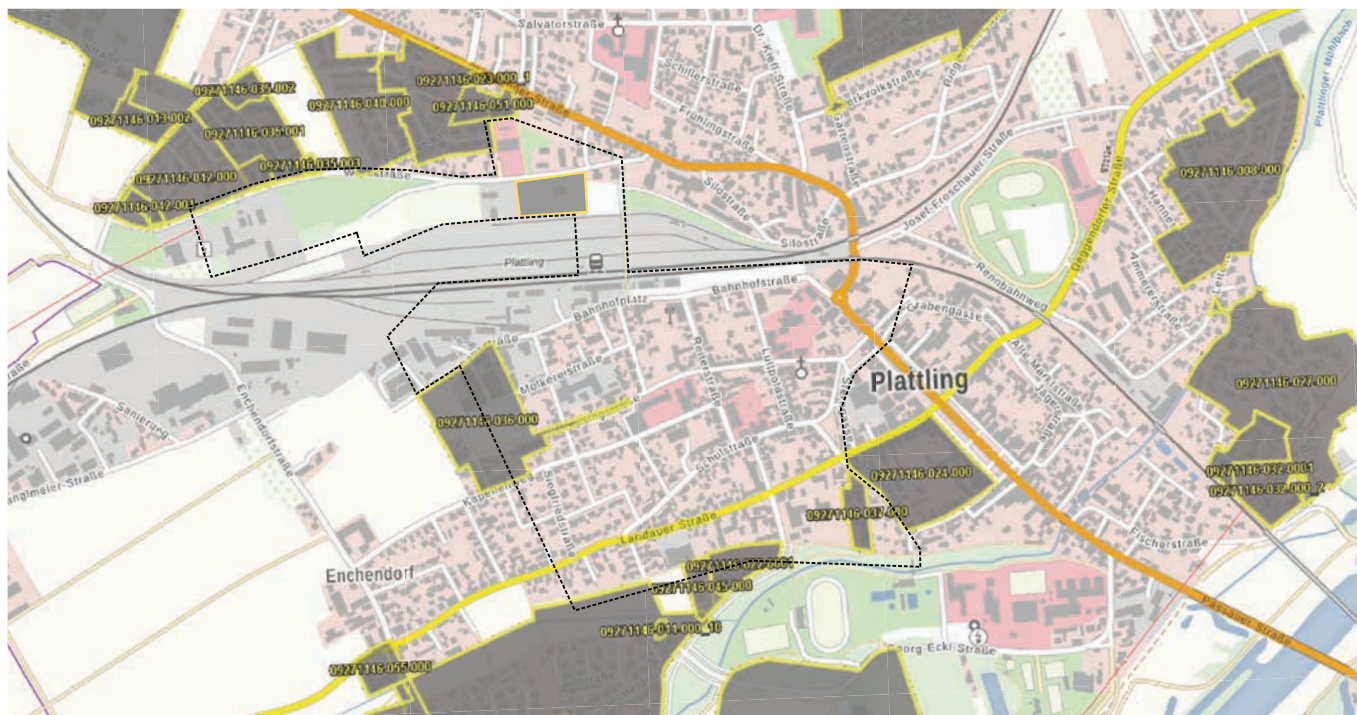
Südlich der Landauer Straße sind zwei weitere Bebauungspläne in Vorbereitung. In direktem Anschluss an die Altstadt und an der Grünfläche am Mühlgraben ist hier eine verdichtete Wohnbau-

ung geplant. Auch für die Brachfläche des ehemaligen Molkereigeländes ist eine bauliche Ergänzung mit Schwerpunkt Wohnen vorgesehen.

Da im gesamten Planungsgebiet nur für wenige Flächen ein Bebauungsplan vorliegt, erfolgt eine bauliche Entwicklung weitestgehend nach dem Prinzip der städtebaulichen Einfügung in die Umgebung, wie sie in § 34 BauGB geregelt wird. Neue Bauvorhaben sollen sich in ihrer baulichen Dichte, Höhe und Nutzung an der Eigenart der Bebauung im Umfeld orientieren.

Das Planungsgebiet weist jedoch sehr heterogene Nutzungen und Bauweisen auf. Die baulichen Bezugspunkte für die Ausrichtung und Ausgestaltung neuer Gebäude können damit sehr unterschiedlich bewertet werden. Die Festlegung von Zielen für die städtebauliche Entwicklung des Quartiers kann hilfreiche Orientierungswerte liefern, eine angemessene Entwicklung im Untersuchungsgebiet zu gewährleisten.

Nördlich der Bahn bestehen mehrere rechtsgültige Bebauungspläne (Nordpark I-III) mit dem Ziel einer Ergänzung der Freizeit-, Gemeinbedarfs- und gewerblichen Nutzungen entlang der Gleise.



Übersicht B-Pläne (Quelle: Bayerische Vermessungsverwaltung)

STADT PLATTLING - QUARTIER IM UMFELD DES BAHNHOFES - VORBEREITENDE UNTERSUCHUNG

STÄDTEBAULICHE ANALYSE - NUTZUNG UND BAUSTRUKTUR

NUTZUNG DER ERDGESCHOSSZONEN

Im Untersuchungsgebiet ist in den Erdgeschosszonen eine heterogene Nutzungsvielfalt vorhanden, es finden sich neben Gemeinbedarf und Gewerbe auch Dienstleistung und Gastronomie. Einzelhandelsangebote sind hier kaum vorhanden, was auf die enge Nachbarschaft mit dem zentralen Versorgungsangebot der Altstadt zurückzuführen ist.

Im zentralen Bereich des Untersuchungsgebietes liegen Einrichtungen des Gemeinbedarfs in direkter

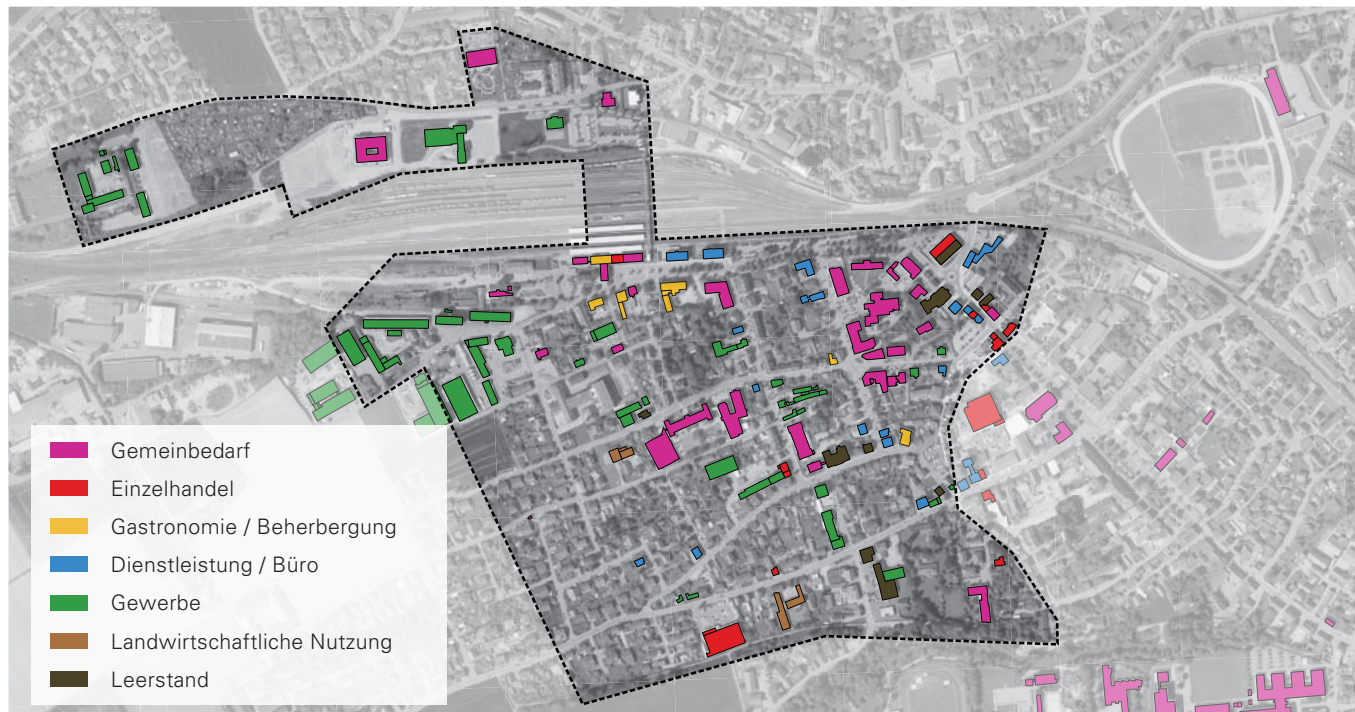
Nachbarschaft zu kleinteiligen Gewerbeeinheiten und Wohnbebauung. Für Handwerks- und Lagerflächen sowie kleinteilige Gewerbeeinheiten ist die Nachbarschaft zu Wohngebieten schwierig, es fehlen Erweiterungsflächen und großzügige Anlieferungsflächen. Da die Wohnnutzung in zentraler Lage lukrativer ist als Gewerbe, kann eine langfristige Umstrukturierung und Umnutzung von einzelnen Gewerbeflächen nicht ausgeschlossen werden.

Auf dem ehemaligen Molkereigelände wurde die gewerbliche Nutzung bereits verlagert, die Fläche steht für eine Neuentwicklung zur Verfügung.

Die großflächigen Gewerbe- und Industrieflächen südlich der Bahn reichen im Nordwesten in das Planungsgebiet.

Im Vorfeld des Bahnhofes sind neben Dienstleistungen v.a. Gaststätten- und Beherbergungsnutzungen zu finden. In Verlängerung des historischen Marktplatzes befinden sich entlang der Bahnhofstraße Einzelhandels- und Dienstleistungsnutzungen. Hier bestehen mehrere Leerstände. Das Grundstück am Gelenk der zentralen Wegeverbindung zwischen Bahnhof und Altstadt ist mit einem flachen Gewerbebau mit Baumarkt im UG und einem Leerstand und einer Spielhalle im EG belegt. Diese Nutzungen entsprechen nicht der zentralen Lage.

Nördlich der Bahn entwickelt sich in zentraler Lage auf ehemaligen Gleisflächen ein „Innovationsgürtel“ mit Bildungs- und Forschungseinrichtungen, innovativem Gewerbe sowie einer von Sportflächen geprägten Parkanlage. Die brachliegende Fläche im Westen wird u.a. als Lagerfläche vom städtischen Bauhof sowie als Verkehrsübungsplatz genutzt.



Übersicht Erdgeschossnutzungen, Grundlage Luftbild Quelle: Bayerische Vermessungsverwaltung

STADT PLATTLING - QUARTIER IM UMFELD DES BAHNHOFES - VORBEREITENDE UNTERSUCHUNG

STÄDTEBAULICHE ANALYSE - NUTZUNG UND BAUSTRUKTUR

BAUTYPEN UND BEBAUUNGSSTRUKTUR



„Gründerzeitviertel“, Bebauung an der Straßenkante



Wohnbebauung mit Vorgärten



Solitärgebäude Rotes Kreuz



Kleinflächige Gewerbebauten

Die Bebauungsstruktur im Untersuchungsgebiet entwickelte sich entsprechend der verschiedenen Siedlungsepochen. Geprägt wird das Areal durch die direkte Lage an der historischen Altstadt mit den dichten Fassadenkanten entlang des großzügigen Stadtplatzes.

Der Bereich zwischen Bahnhof und Altstadt wurde in der „Gründerzeit“ für eine bauliche Entwicklung vorbereitet. In dieser Zeit wurden die Straßen mit den für diese Epoche typischen Straßenplätzen gebaut. Die Gebäude liegen direkt an der Straße und bilden mit den geschlossenen Fassadenkanten einen stark gefassten Straßenraum. Die rückwärtigen Flächen sind begrünt.

Diese typische Gründerzeitbebauung wurde im Planungsgebiet nicht durchgängig umgesetzt. Die Gebäudezeilen entlang der Straßenzüge Bahnhof-, Preysing-, Schul-, Reiter- und Luitpoldstraße wurden nur teilweise in der geplanten Weise bebaut. In der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts wurden unbebaute Grundstücke punktuell durch Gebäude mit sehr heterogenen Kubaturen, Fassadenausbildung und Stellungen ergänzt. Dadurch ist die für die Entstehung des Baugebiets typische städtebauliche Struktur heute nur in Teilen ablesbar.

STADT PLATTLING - QUARTIER IM UMFELD DES BAHNHOFES - VORBEREITENDE UNTERSUCHUNG

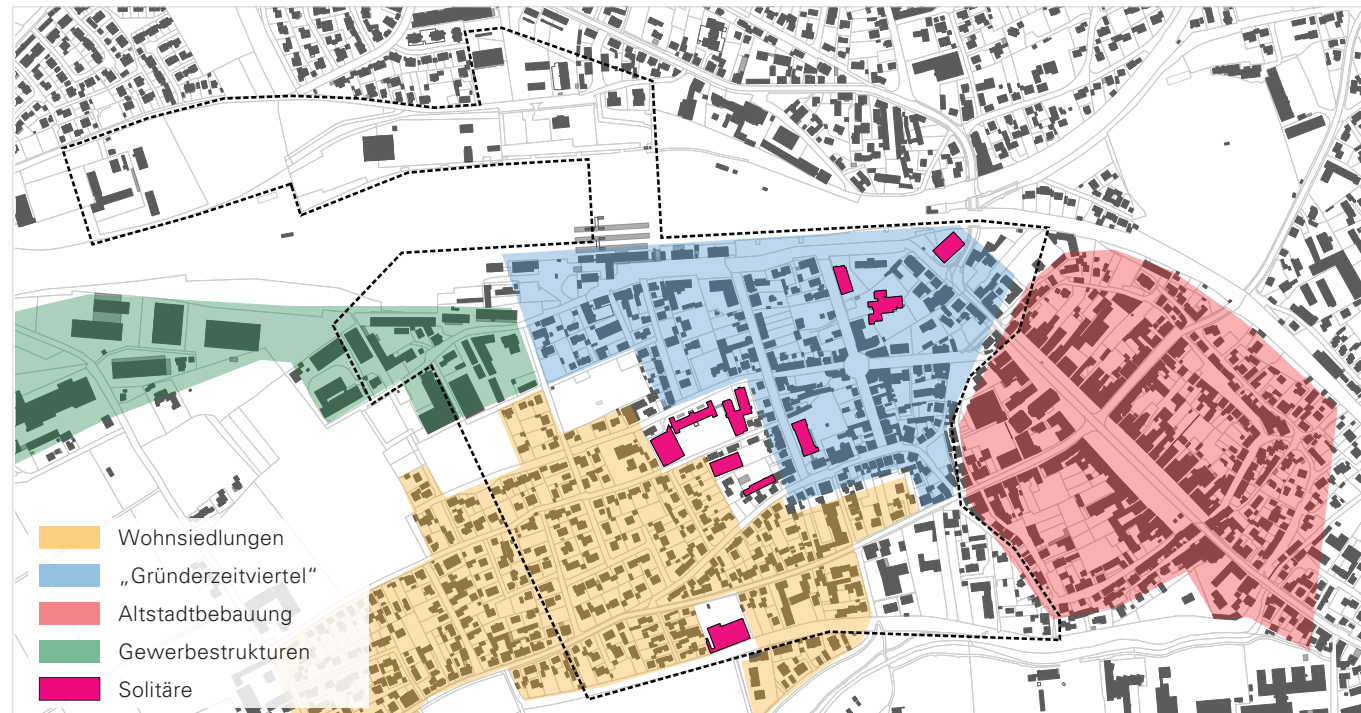
STÄDTEBAULICHE ANALYSE - NUTZUNG UND BAUSTRUKTUR

BAUTYPEN UND BEBAUUNGSSTRUKTUR

Im südwestlichen Bereich des Untersuchungsgebiets entlang der Achse Landauer Straße entstand in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts eine Bebauung im Stil von Vorortsiedlungen. Hier entwickelte sich ein homogenes, bis nach Enchendorf reichendes Wohngebiet mit Einfamilien- und Doppelhäusern. Die Gebäude sind vom Straßenraum abgerückt, die begrünte Vorgartenzone prägt den Straßenraum.

Im Übergangsbereich zwischen „Gründerzeitviertel“ und Wohngebiet sowie östlich an der Bahnhofstraße haben sich Cluster mit großen Solitärgebäuden von sehr unterschiedlicher architektonischer Ausprägung ausgebildet. Bauliche Hochpunkte bilden das Gebäude des BRK mit seinem sechsgeschossigen Baukörper in der Mitte des Gebiets, sowie das BRK Pflegeheim.

Die überwiegende Zahl der Gemeinbedarfsgebäude weist große Grundflächen und geringe Gebäudehöhen auf, ist von der Straße abgerückt und damit wenig stadtraumprägend. Das Gewerbegebiet entlang der Bahntrasse wird geprägt durch die großvolumigen Gebäude mit sehr unterschiedlichen, die spezifischen funktionalen und ökonomischen Anforderungen der gewerblichen Nutzungen abbildenden Kubaturen und Stellungen. Einzelne gewerbliche Bauten wie das Lagergebäude der BayWA bilden stadtbildprägende Hochpunkte im Quartier.



Die zentrale Lage des Untersuchungsgebietes legt eine Entwicklung als verdichtetes Wohnquartier nahe. Um die Prägnanz des Stadtraums zu prägen erscheint es sinnvoll, die ortstypische Baustruktur der Bereiche weiter zu führen und damit die Straßenräume in ihrer baulich-räumlichen Ausprägung zu stärken. So sind eine randständige Bebauung ohne Vorgarten und die „grünen Höfe“ in zweiter Reihe typische Merkmale für das „Gründerzeit“-Quartier. Bauliche Ergänzungen im Bereich der Vorortsiedlungen sollten das Prinzip des begrünten Vorgartens weiterführen.

Der Erhalt einer Nutzungsmischung im Quartier und damit der für das Gebiet markanten heterogenen Bauweise ist dabei durchaus vorstellbar. Gerade in Übergängen zwischen Gewerbe und reinem Wohnen sollten angemessene Bauungstypen mit passender Nutzung einen guten Übergang zwischen den Bebauungsstrukturen bilden, sodass hier eine gute Verzahnung dieser Bereiche entsteht.

STADT PLATTLING - QUARTIER IM UMFELD DES BAHNHOFES - VORBEREITENDE UNTERSUCHUNG

STÄDTEBAULICHE ANALYSE - FREIRAUMANGEBOT UND ORIENTIERUNG

FREIRAUMANGEBOT



Grünzug am Nordpark



Freiflächen am Mühlgraben



Baumbestandener Blockinnenbereich



Grünachse Skulpturenpark an der Bahnhofstraße

Die Kernstadt Plattlings wird von zwei Freiraumkorridoren geprägt. Den südlichen Korridor bilden die Flächen entlang der Isar und in der Plattlinger Au als einen großen zusammenhängenden Freiflächenkomplex, der bis an die Altstadt und an das Untersuchungsgebiet reicht. Nach Westen werden die Flächen über eine Grünverbindung in Verlängerung der Mühlbachpromenade mit der freien Landschaft verknüpft. Der Bereich weist zahlreiche hochwertige öffentliche Nutzungen auf, die als Park- und Retentionsflächen (Isar- und neu gestaltetes Mühlbachufer) sowie als Sport- und Freizeitflächen (Stadion, Schwimmbad, Sportvereine) ausgebildet sind. Ergänzt werden diese durch Wald- und Ackerflächen. Mit dem angrenzenden Schulzentrum und dem Isarradweg ist dieser Bereich stark frequentiert und von regionaler Bedeutung.

Den nördlichen Freiraumkorridor bilden die Freiflächen entlang der Gleisanlagen. Nördlich der Bahngleise befinden sich hier die Kleingartenflächen sowie großzügige Grünflächen zwischen den Solitärgebäuden. Im Entwicklungsbereich des Nordparks wurde hier eine Parkanlage errichtet, die ausreichend Flächen für unterschiedliche Sportnutzungen wie Skaten, Basketball, Fitnessgeräte etc. bietet.

STADT PLATTLING - QUARTIER IM UMFELD DES BAHNHOFES - VORBEREITENDE UNTERSUCHUNG

STÄDTEBAULICHE ANALYSE - FREIRAUMANGEBOT UND ORIENTIERUNG

FREIRAUMANGEBOT

Der Bahnhofplatz stellt einen zentralen, urban geprägten Platz der Stadt dar. Über den von großen Bäumen gesäumten Skulpturenpfad entlang der Bahnhofstraße ist der Bahnhofplatz mit der Altstadt verknüpft. Diese Grünverbindung bildet eine stadt-raumprägende Wegeachse der Innenstadt. Der Eiserner Steg über den Gleisanlagen bildet die fußläufige Verknüpfung zwischen dem Nordpark und dem Bahnhofplatz.

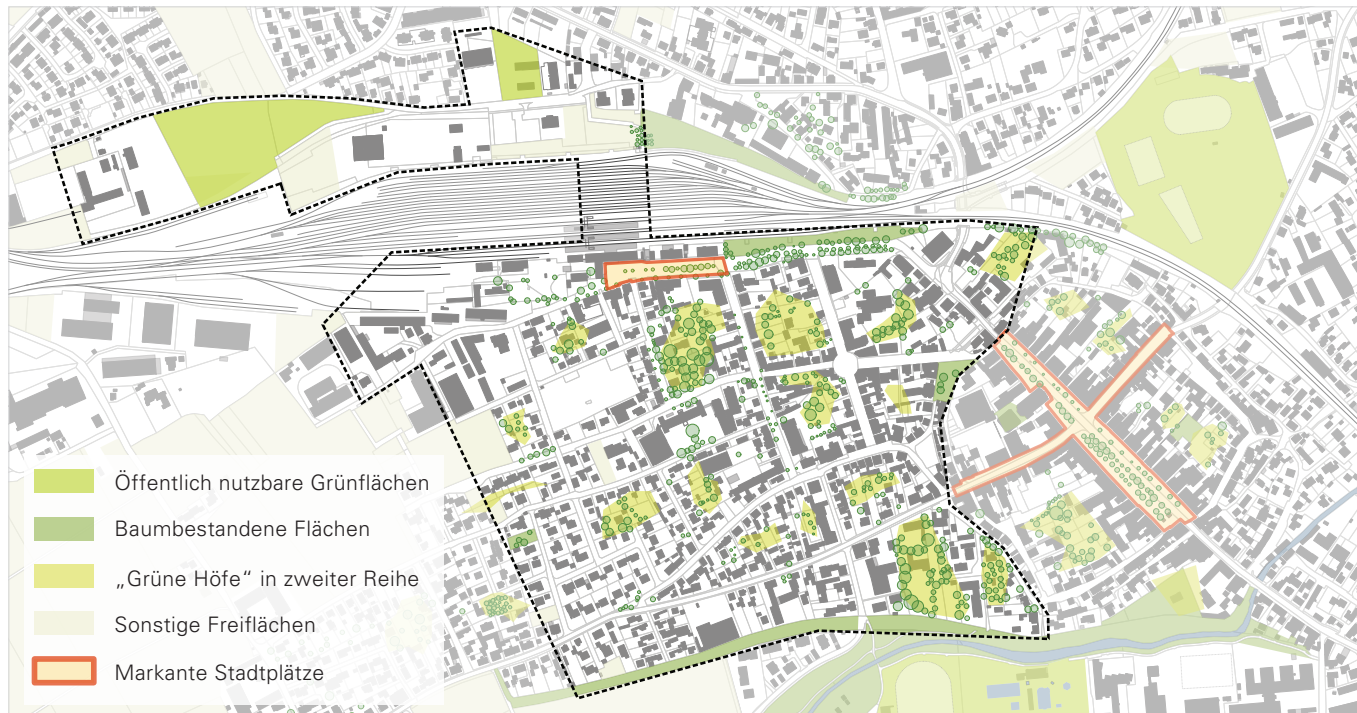
Der Marktplatz mit seinen großkronigen Bäumen stellt für Plattling den zentralen Freiraum der Stadt dar, der als markant begrünte Platzfläche das Bild der Stadt prägt. Wegen der starken Verkehrsbelastung und der großen Zahl an Pkw-Stellplätzen ist die Aufenthaltsqualität auf dem Platz eingeschränkt. Mit dem Bau der Umgehungsstraße wird eine verkehrliche Entlastung des Stadtplatzes erwartet.

Östlich der Unterführung der B8 grenzt das Areal der ehemaligen Pferderennbahn an. Diese innenstadtnahe Freifläche stellt eine Potenzialfläche für die langfristige Entwicklung der Innenstadt dar.

Westlich an den Stadtplatz angrenzend wurden auf den Straßenflächen „in zweiter Reihe“ in den letzten Jahren kleinere Aufenthaltsbereiche in zentraler Lage geschaffen.

Das Quartier im Untersuchungsgebiet wird geprägt durch die „grünen Höfe in zweiter Reihe“. Durch die an die Straße angelagerte Bebauung bleibt die von der Straße abgewandte Seite un bebaut und wird vielfach als Gartenfläche genutzt. Diese „grünen Höfe in zweiter Reihe“ stellen ein prägendes Element der Freiraumstruktur dar, die die beiden übergeordneten Grünzüge im Norden und Süden ergänzen. Der Baumbestand der Gärten wirkt räumlich bis in den Straßenraum und sollte nach Möglichkeit gesichert und im Rahmen von Konzepten zur Nachverdichtung berücksichtigt werden.

Im öffentlichen Raum sind im Untersuchungsgebiet kleinere Freiflächen vorhanden. Durch die Stärkung der vorhandenen Verknüpfungen (Nibelungenpark) bzw. Sichtbarmachen von direkten Wegeanbindungen (Bahnhofplatz zur Isaraue) könnte die Gestaltqualität im gesamten Untersuchungsgebiet aufgewertet werden.



STADT PLATTLING - QUARTIER IM UMFELD DES BAHNHOFES - VORBEREITENDE UNTERSUCHUNG

STÄDTEBAULICHE ANALYSE - FREIRAUMANGEBOT UND ORIENTIERUNG

ORIENTIERUNG



Merkpunkt Magdalenenkirche



Markante Fassade in der Schulstraße



Gewerbebau als Blickachse, Blick von der Silostraße



Wenig markanter Straßenraum im Wohngebiet

Eine Orientierung im Stadtraum erfolgt in erster Linie über besondere Merkmale wie markante Solitäre oder Fassaden, Hochpunkte und Freiraumelemente. Sie ermöglichen die intuitive Verortung im Stadtgebiet. Auch größere Platzflächen, besondere Straßenzüge und Gebäudeensembles helfen beim Zurechtfinden im öffentlichen Raum. Eine Beschilderung spielt bei der Orientierung eine eher untergeordnete Rolle, sie ist insbesondere für Stadtfremde ein wichtiges Hilfsmittel. Für blinde Menschen sind taktil erfassbare Merkmale wichtig, um sich eigenständig im Stadtraum bewegen zu können.

Der markante Turm der Magdalenenkirche am Marktplatz stellt für weite Teile der innerstädtischen Bereiche Plattlings einen wichtigen Orientierungspunkt dar. Auch im Untersuchungsgebiet ist der Turm von vielen Orten aus sichtbar und markiert die Lage der östlich angrenzenden Altstadt. Weitere markante Hochpunkte und Solitäre stellen im und um das Untersuchungsgebiet wichtige Orientierungshilfen dar. Durch ihre besondere Erscheinung dienen auch eher unattraktive Bauwerke wie ein Funkmast und die BRK-Gebäude von Pflegeheim und Tagwerk als Merkmale. Auch Gebäudeensembles mit hohem Wiedererkennungswert an Straßenkreuzungen dienen als Orientierungspunkte im Quartier.

STADT PLATTLING - QUARTIER IM UMFELD DES BAHNHOFES - VORBEREITENDE UNTERSUCHUNG

STÄDTEBAULICHE ANALYSE - FREIRAUMANGEBOT UND ORIENTIERUNG

ORIENTIERUNG

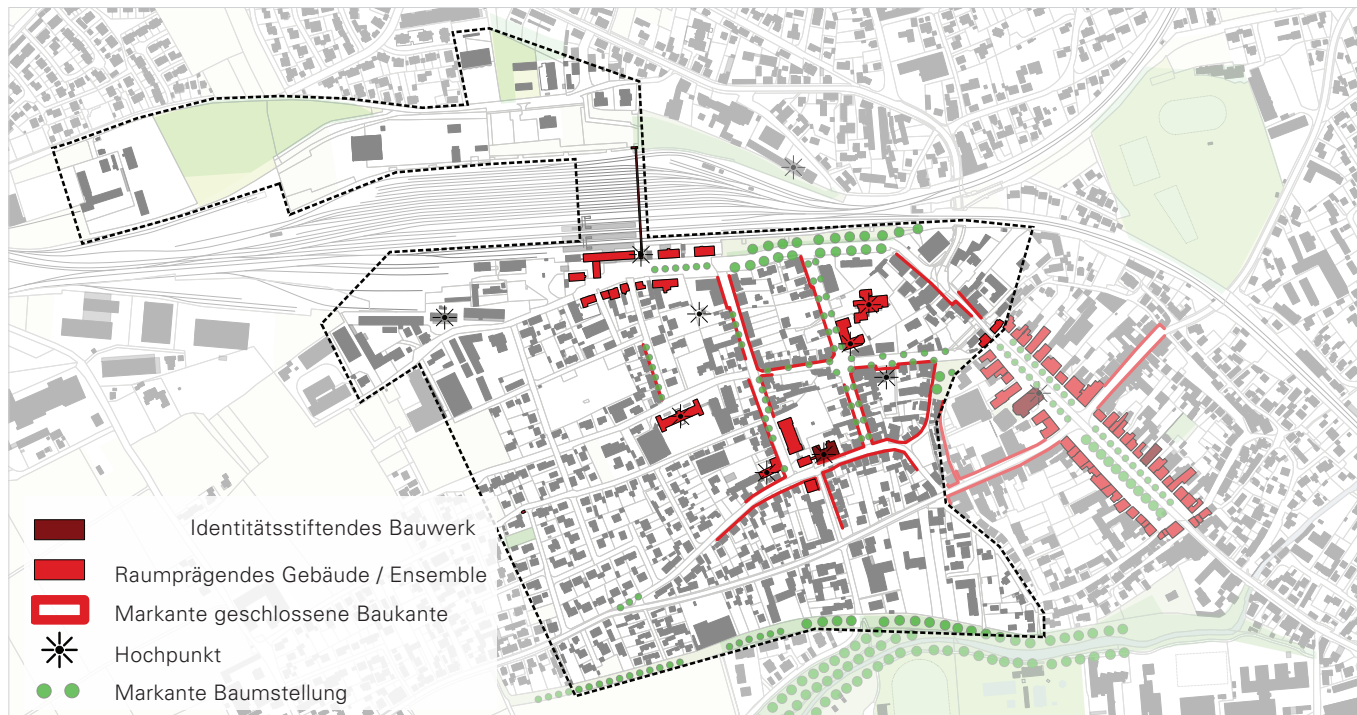
Eine wichtige Marke zur Orientierung bildet der Grünzug entlang der Bahnlinie als Verbindung zwischen Bahnhof und Altstadt. Die Gestaltung als Skulpturenpark führt zu einer hohen Wiedererkennung des Weges. Leider findet die Wegeverbindung keinen sichtbaren Übergang zum Marktplatz. Das niedrige Gebäude am Verkehrskreisel der B8 bildet keinen adäquaten Abschluss der Grünachse. Die Entwicklung dieses Grundstücks in Form eines markanten Gebäudes mit Wiedererkennungswert würde die Wegeanbindung stärken.

Im Untersuchungsgebiet existiert ein eher gleichförmiges Straßenraster. Dies führt zu einer guten verkehrlichen Anbindung aller Bereiche. Allerdings wird eine Orientierung erschwert, da eine Hierarchisierung einzelner Straßenzüge über unterschiedliche Breiten der Verkehrsräume nicht gegeben ist.

In den letzten Jahren wurden einzelne Straßen im Untersuchungsgebiet saniert. Die Preysingstraße wurde mit den in Plattling für die Seitenbereiche der Altstadt verwendeten Belägen ausgebildet. Der Kreuzungspunkt Preysingstraße / Luitpoldstraße wurde als Straßenkreisel mit begrünter Mitte gestaltet. Diese Gestaltung könnte ergänzt werden durch einen markanten Merkpunkt in der Mitte, der als Orientierungsmarke dienen kann. Durch die gezielte Ausbildung einer Wegeachse in Nord-Süd-Richtung als Anbindung des Bahnhofs an die Freiflächen an der Isar könnte eine markante Wegeachse gebildet werden, die vor allem für Fahrradtouristen als direkte Anbindung an den Isarradweg dienen könnte.

Die Wegeverbindung vom Bahnhof durch das Untersuchungsgebiet in die Altstadt und zur Plattlinger Au ist durch Beschilderung gekennzeichnet, es existiert jedoch kein einheitlich ausgestaltetes Beschilderungssystem, das ortsfremden Fußgängern eine sichere Wegeführung erleichtert. Ein Beschilderungssystem sollte durchgängig für die gesamte Stadt entwickelt werden und vor allem auf die Belange von Gästen und Ortsfremden ausgerichtet werden. Eine Markierung von wichtigen Wegeachsen in leichter Sprache könnte für Menschen mit kognitiven Schwächen ergänzt werden.

Die Orientierung im Untersuchungsgebiet ist für blinde Menschen nur fragmentarisch ausgebildet. Am Bahnhofplatz wurden taktile Leitbänder in Teilbereichen eingebaut. Auch im umgestalteten Abschnitt der Landauer Straße existieren taktile erfassbare Leitbänder. Damit eine Orientierung für blinde Menschen im Untersuchungsgebiet möglich ist, wird ein zusammenhängendes Konzept zur Schaffung von durchgängigen barrierefreien Wegeketten erforderlich.



STADT PLATTLING - QUARTIER IM UMFELD DES BAHNHOFES - VORBEREITENDE UNTERSUCHUNG

STÄDTEBAULICHE ANALYSE - MOBILITÄT

MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR

Hauptverkehrsträger ist in Plattling das eigene Auto. Dementsprechend ist die Ausgestaltung der Straßenzüge auf eine gute Nutzbarkeit mit dem Pkw ausgerichtet.

Im Quartier weisen selbst ruhige Nebenstraßen eine hierarchisierende Vorfahrtsregelung auf. Dies befördert eine höhere Verkehrsgeschwindigkeit. Das Queren der Straße wird für Fußgänger schwieriger, da die Fahrgeschwindigkeit an Kreuzungen nicht reduziert werden muss.

Stellplätze sind weitgehend oberirdisch und flächig angeordnet. Dies führt zu einem hohen Flächenverbrauch für das Parken im öffentlichen Raum. Im Bahnhofsumfeld sind sowohl nördlich wie südlich der Gleise Stellplatzflächen vorhanden. Für die Nordseite ist der Bau eines Parkdecks geplant. Die Stellplätze entlang des Nibelungenpfades sind separat erschlossen und zum Teil nur einseitig angeordnet. Der erhöhte Flächenbedarf schränkt die Qualität der Fußwegeverbindung ein. Durch eine

konzentrierte Anordnung von Pkw-Stellplätzen könnten frei werdende Flächen zur Aufwertung des öffentlichen Raumes genutzt werden.

Im Untersuchungsgebiet sind nahezu alle Straßenzüge mindestens einseitig mit Pkw-Stellplätzen belegt, in breiteren Straßenräumen auch beidseitig. Zum Teil führt dies zu schmalen Gehwegsbreiten. Mit dem Umbau des Straßenkreuzes Luitpoldstraße - Preysingstraße erhält dieser Straßenraum einen Verkehrskreisel. Die Anzahl an Längs- und Querparkern wurde im Rahmen der Umplanung nur marginal verringert.

Im Rahmen von städtebaulichen Neuordnungen größerer Parzellen sind Parkierungskonzepte mit Quartiersgaragen denkbar. Bauliche Potenziale auf einzelnen Grundstücken könnten durch die flächensparende Anordnung von Stellplätzen besser ausgeschöpft werden. Einzelne Straßenzüge mit verminderten Stellplatzflächen könnten als attraktive Fuß- und Radwegeverbindungen ausgebildet werden.

Im Vorfeld der Schule besteht wegen des hohen Verkehrsaufkommens des Hol- und Bringverkehrs in Kombination mit erforderlichen Buswartebereichen die Notwendigkeit einer verkehrlichen Ordnung der Flächen. Dabei ist vor allem die sichere Wegeführung für zu Fuß kommende Schüler zu beachten.



STADT PLATTLING - QUARTIER IM UMFELD DES BAHNHOFES - VORBEREITENDE UNTERSUCHUNG

STÄDTEBAULICHE ANALYSE - MOBILITÄT

BUSANGEBOT

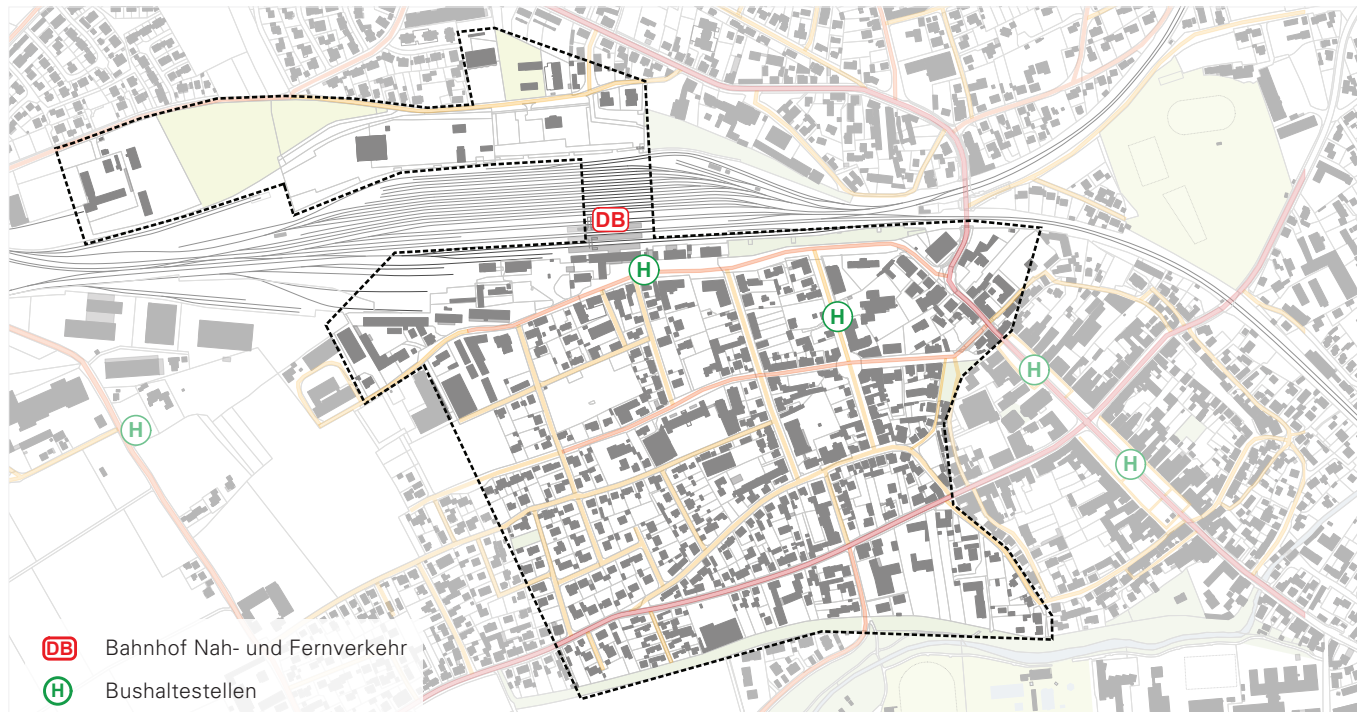
Für die regionale, autofreie Mobilität stellt der Bus ein wichtiges Verkehrsmittel dar. In Plattling wird der Bus als Mobilitätsträger innerhalb der Kernstadt nur wenig genutzt. Lediglich die Anbindung vom Bahnhof zur Altstadt wird regelmäßig von Bussen bedient.

Informationen über das Busnetz sind sowohl an den Haltestellen als auch im Internet nur unzureichend dargestellt. Die Haltestellen sind überwiegend ohne Unterstand und nicht barrierefrei ausgebildet. Eine Aufwertung der Busmobilität ist anzustreben.

BAHNVERKEHR

Der Plattlinger Bahnhof bietet schnelle Regionalzugverbindungen in die umliegenden Städte (nach Passau, Regensburg und Landshut je 40 Min. Fahrzeit, bis München 90 Min.) und ist außerdem ICE-Halt (Nürnberg - Linz). Plattling stellt damit einen wichtigen Eisenbahnknoten der Region dar.

Der Bahnhofplatz dient schon heute mit mehreren Bussteigen, einem Taxistand, Fahrradabstellflächen und einer Leihfahrradstation als vielfältig nutzbarer und attraktiver Umsteigepunkt. Diese Qualität könnte durch ein zentriert angeordnetes und erweitertes Angebot an Abstellplätzen für verschiedene Fahrzeuge am Bahnhof und eine Erweiterung des Mobilitätsangebotes (Bustaktung, Car-Sharing, E-Mobilität, Serviceangebote) ergänzt werden. Vor allem eine Ergänzung der Angebote für Fahrradfahrer durch sichere Abstellplätze in ausreichender Anzahl ist erforderlich. Aufgrund der großen Zahl an Einpendlern bietet es sich an, die verkehrliche Verknüpfung vom Bahnhof zu den Arbeitsplatzschwerpunkten im Nordwesten, Norden und Nordosten der Stadt durch passende Mobilitätsangebote zu stärken.



STADT PLATTLING - QUARTIER IM UMFELD DES BAHNHOFES - VORBEREITENDE UNTERSUCHUNG

STÄDTEBAULICHE ANALYSE - MOBILITÄT

FAHRRADVERKEHR

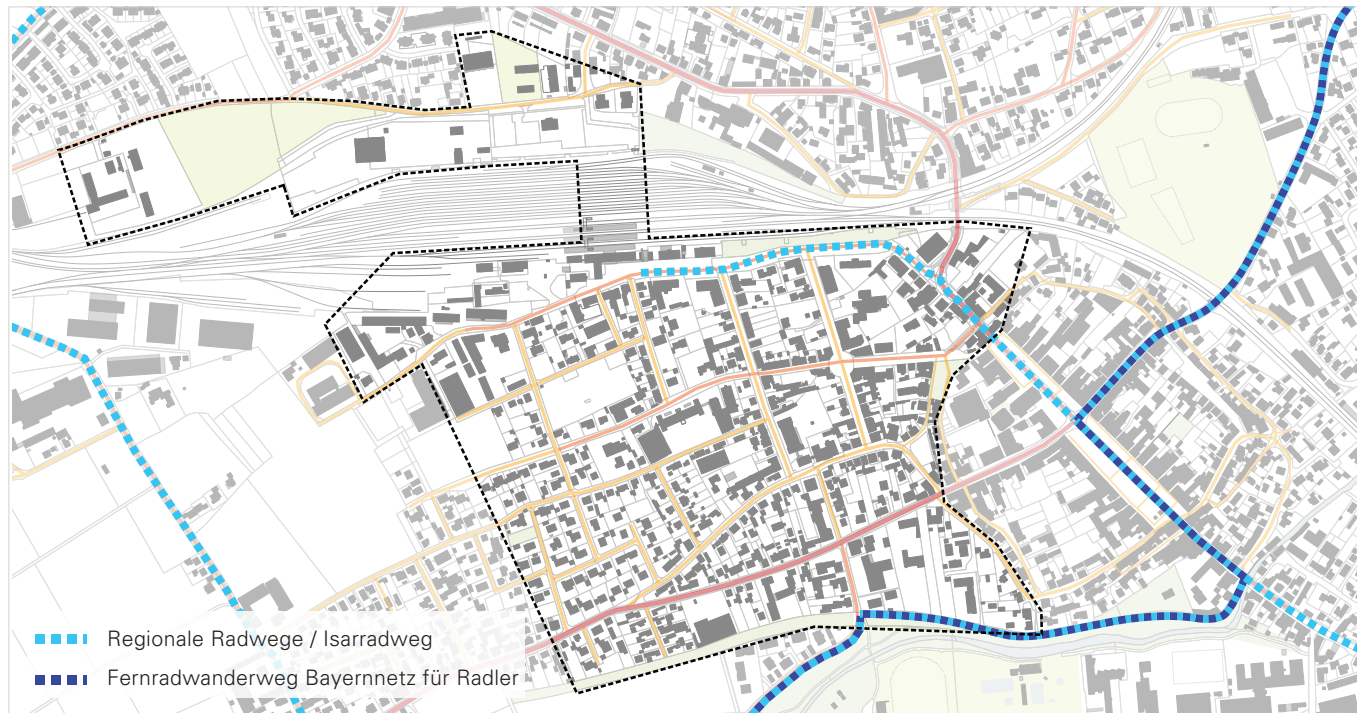
Mit seiner Lage an verschiedenen Radfernwegen entlang von Isar und Donau und einer sehr guten nah- und fernverkehrlichen Bahnanbindung ist Plattling für den überregionalen Freizeitradverkehr interessant. Im überregionalen Radwegenetz ist neben der Wegeverbindung entlang der Isar dementsprechend auch die Anbindung an den Bahnhof gekennzeichnet.

Aufgrund seiner kompakten Größe hat Plattling auch für die innerörtliche Radmobilität gute Voraussetzungen. Die Stadt hat in ihrer Höhenlage wenige Steigungen und ist in ihrer Größe für eine schnelle Erreichbarkeit aller wichtigen Ziele mit dem Fahrrad gut geeignet.

Dieses Potenzial zeichnet sich in der Ausbildung des Straßenraums bislang wenig ab. Es gibt in Plattling nur wenige Straßen mit ausgewiesenen, von der Fahrbahn getrennten Radwegen. Radfahrende werden überwiegend auf den Fahrbahnen oder auf kombinierten Geh- und Radwegen geführt. Nur in wenigen Teilbereichen sind auf der Fahrbahn Schutzstreifen für Radfahrer angeordnet. Auch die regionalen Fahrradrouten führen im Stadtgebiet auf der Fahrbahn, was vor allem bei einem hohem Anteil an Schwerlastverkehr schwierig ist. Abstellmöglichkeiten für Fahrräder im öffentlichen Raum sind mitunter ungünstig angeordnet, nicht fahrradgerecht und in der Anzahl zu gering. Abstellmöglichkeiten für Verkehrsmittel wie Lastenfahräder oder Elektroroller fehlen gänzlich.

Mit der Neugestaltung des östlichsten Abschnittes der Landauer Straße wurde das Netz an Radverbindungen durch Radschutzstreifen ergänzt. Eine Erweiterung des Fahrradnetzes mit der Umgestaltung des Stadtplatzes wird angestrebt.

Um das Fahrrad als attraktiven Verkehrsträger zu stärken, sollten Haupttrouten von der Innenstadt in die Wohngebiete, zu den Arbeitsplatzschwerpunkten, zur Altstadt und zur Plattlinger Au als sichere, gut ausgebaute Radrouten ausgebildet werden. Eine Ergänzung durch attraktive Abstellmöglichkeiten an zentralen Orten wäre sinnvoll.



STADT PLATTLING - QUARTIER IM UMFELD DES BAHNHOFES - VORBEREITENDE UNTERSUCHUNG

STÄDTEBAULICHE ANALYSE - MOBILITÄT

FUSSWEGENETZ

Im Untersuchungsgebiet bestehen im gründerzeitlichen Bereich entlang der Straßen beidseitig Gehwege in zumeist ausreichender Breite. Allerdings bestehen Mängel in der barrierefreien Ausbildung der Fußwege bezüglich Unebenheiten, Schmalstellen, taktiler Erfassbarkeit von Wegerouten und fehlende Absenkungen von Bordsteinen an Querungsstellen. Mitunter sind Querungs- und Einmündungssituationen unübersichtlich ausgebildet.

In den Wohngebieten besteht oft nur einseitig ein Gehweg, stellenweise ist die Straße nur als ungegliederte Asphaltfläche ausgebildet. Vereinzelt bestehen fußläufige Durchwegungen durch Blockinnenbereiche.

Durch den Aufbau von durchgängigen barrierefreien Wegeketten könnte das Wegenetz aufgewertet werden. Auch die funktionale Verbesserung des Schulvorplatzes und der Schulwege vor allem für

zu Fuß kommende Schüler sollte mit hoher Priorität weiterverfolgt werden. Durch den Verzicht auf einzelne Stellplätze entlang der Straße können Wegebreiten optimiert und Querungsbereiche an Kreuzungen sicherer ausgestaltet werden.

Die breite Gleistrasse im Norden des Untersuchungsgebiets durchschneidet die Stadt und bildet eine starke räumliche Barriere. Im zentralen Stadtbereich stellen der Eisernen Steg und die Straßenerunterführung der B8 Querungsmöglichkeiten her. Der Eisernen Steg stellt zudem als markantes, stadt-bildprägendes Bauwerk, das attraktive Ausblicke bietet, eine einprägsame Wegemarke dar. Der Erhalt dieses Bauwerk stellt aus städtebaulicher Sicht ein Ziel der Stadtentwicklung dar.

