

8. Juni 2022

Dr. Matthias Kraft | Weißgerberstraße 31 | 84453 Mühldorf am Inn

Stadt Mühldorf am Inn
Herrn Bürgermeister Hetzl
Stadtplatz 21
84453 Mühldorf am Inn

STADTRATSFRAKTION STADT MÜHLDORF

Website: www.gruene-muehldorf.de
Fraktionssprecher: Dr. Matthias Kraft
E-Mail: mk@gruenesteam.de
Mobil: +49 (172) 1894513

Stellungnahme zum Siegerentwurf

Sehr geehrter Herr Hetzl,

wie in der Sondersitzung des Stadtrats besprochen, erhalten Sie hiermit eine
Stellungnahme zum Siegerentwurf für das Gelände am Inn-Stadt-Park.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Matthias Kraft
Stadtrat | Fraktionssprecher Bündnis 90/die Grünen

Stellungnahme

Einleitung

Die folgende Stellungnahme haben wir in Abstimmung mit der Fraktion und dem Vorstand des Ortsverbands erarbeitet. Ihr geht eine intensive Vorarbeit und eine detaillierte Beschäftigung mit den Ergebnissen der Bürgerwerkstatt, der Auslobung und den Plänen, auch den beiden dritten Plätzen, voraus. Eine sinnvolle und nachhaltige Nutzung dieses besonderen Areals ist uns ausgesprochen wichtig. Wir werden hier für Generationen die Weichen stellen.

Wir stimmen mit dem Grundgedanken einer Stärkung des Innenstadtbereichs vollständig überein. Die Altstadt und vor allem der Stadtplatz sind ein wesentliches Asset unserer Stadt. Sie ist von der Substanz her hoch attraktiv und sie hat das Potential zum Mittelpunkt einer ganzen Region zu werden.

Entsprechend wichtig ist es, dass Menschen nicht nur aus Mühlendorf, sondern auch aus dem Einzugsbereich animiert werden, in die Innenstadt zu kommen. Dazu gehören zum einen ein attraktives Angebot, zum anderen auch gute Erreichbarkeit. Zumindest für eine Übergangszeit stellt der individuelle motorisierte Verkehr eine wesentliche Stütze der Erreichbarkeit vor allem aus den ländlichen Bereichen dar. Eine ausreichende Anzahl von PKW-Stellplätzen für Angestellte und Besucher:innen ist also für eine funktionierende Innenstadt noch zwingend.

Wir stimmen auch damit überein, dass eine Stärkung städtischen Grüns die Attraktivität der Innenstadt deutlich erhöht. Sowohl das Stadtklima, also auch die Reinheit der Luft und letztlich die Aufenthaltsqualität werden durch mehr Grün deutlich verbessert.

Entsprechend sehen wir grundsätzlich einen Vorteil, zur Schaffung größerer Grünflächen und zur Verringerung der Versiegelung Parkplätze auf mehreren Ebenen zu schaffen und so Flächenparkplätze zurückzubauen. Wo ebenerdige Parkflächen sinnvoll sind, erwarten wir Befestigungen mit geringem Versiegelungsgrad etwa durch Rasengittersteine.

Wir verstehen die Erwartungen der Bürgerinnen und Bürger, dass die neuen Grünflächen im Zentrum der Stadt vorwiegend der Allgemeinheit zugutekommen. Wir möchten entsprechend betonen, dass die Nutzbarkeit der Grünflächen zum Spielen sowie für sportliche oder kulturelle Aktivitäten sowohl in den Bürgerwerkstätten also auch in der Auslobung ein wesentlicher Aspekt waren.

Wir stehen hier auch zu dem deutlichen Wunsch, Altstadt und Inn wieder näher zusammenzubringen. Wir empfinden es als erhebliches Manko, dass in der Stadt keine Gastronomie in der Nähe des Inns vorhanden ist.

Lehren aus der aktuellen Situation

Die nahe Vergangenheit und auch die gegenwärtige Lage zeigen ganz deutlich, dass Überlegungen und Erfahrungen von vor zwei Jahren neu gedacht werden müssen. Trends im Kaufverhalten aber auch im Bereich der Mobilität, die vorher in ländlicher Region zwar sichtbar waren, aber noch in weiter Ferne schienen, haben sich erheblich beschleunigt sind entsprechend näher gerückt.

So ist der Onlinehandel als Alternative zum Ladengeschäft deutlich gestärkt aus der letzten Krise hervorgegangen. Der gezielte Einkauf von Waren wird immer mehr in den Außenbezirken oder online abgewickelt. Um diesem Trend, der die Innenstadt schwächt, entgegenzuwirken, bedarf es innovativer Ideen. Der Besuch der Innenstadt muss über den Einkauf hinaus attraktiv werden. Die Gestaltung des Stadtplatzes selbst, aber auch seines unmittelbaren Umfeldes, wird zum Schlüssel für die weitere Belebung der Innenstadt.

Die aktuell galoppierenden Energiepreise werden schneller, als noch vor zwei Jahren zu erwarten war, zu einer bewussteren Nutzung der verfügbaren Verkehrsmittel führen. Der Trend weg vom Individualverkehr – mit im Extremfall einem Fahrer oder einer Fahrerin pro PKW – hin zu einer effizienteren Nutzung etwa mit mehreren Personen im PKW, klassischen oder modernen Formen des ÖPNV sowie alternativen Fahrzeugen wie e-Bike wird sich zwangsläufig beschleunigen.

Dieser Trend wird Einfluss auf den Bedarf an Stellplätzen nehmen. In vielen Städten tut er dies bereits sehr offensichtlich.

Unklare Planungsgrundlage

Wesentliche Grundlagen im Umfeld der aktuellen Planung ist neben individuellen Meinungsäußerungen eine Erhebung des Stellplatzbedarfs in der Innenstadt, die die Stadt selbst 2020 durchgeführt hat.

Hinzu kommt eine zweiwöchige Zählung freier Parkplätze durch die Verkehrswende Mühldorf im Herbst 2021. Sie erfolgte genau in dem Bereich, in dem nun Parkhäuser entstehen sollen (<https://bit.ly/3z2ALFw>).

Immer wieder zitiert werden auch Erfahrungen aus einem Versuch von 2016-2017, Dauerparkplätze am Festplatzgelände zur Verfügung zu stellen und mit Shuttlebus anzubinden. Der Versuch wurde mangels Nutzung eingestellt.

Widersprüche

Die Umfrage kommt im Ergebnis zu einem Mehrbedarf von 530 Parkplätzen. Die Zählung stellt für den Zentralparkplatz selbst zu Marktzeiten mehr als 30 freie Parkplätze fest. Dies ist ein deutlicher Widerspruch. Die Verwaltung hat hierzu angemerkt, dass es sich am aktuellen Zentralparkplatz um Kurzzeitparkplätze handelt. Das ist u.E. ein Problem, das sich durch Vergabe von entsprechenden Parklizenzen auflösen lässt.

Die Diskrepanz lässt sich auch dadurch erklären, dass der Bedarf an Parkplätzen an eine Distanz zum Zielort gekoppelt ist. Die Bereitschaft, vom Zentralparkplatz zum Stadtplatz zu laufen, ist – vor allem angesichts der Option, dass es hier theoretisch auch Parkmöglichkeiten gäbe – gering. Wir können uns gut vorstellen, dass sich diese Bereitschaft erhöht, wenn es am Stadtplatz deutlich weniger – allgemein verfügbare – Parkplätze gibt.

Diese These wird durch den gescheiterten Versuch einer Parkmöglichkeit am Festplatz noch gestützt. Letztlich ist der Versuch nach unserer Ansicht deshalb gescheitert, weil man nicht in entsprechendem Umfang den Parkraum in der Altstadt verknappert hat. Es bestand de facto gar kein Bedarf für die auswärtigen Parkplätze.

Nicht beschlossene Grundannahmen

Die Überlegungen zum Parkplatzbedarf im Wettbewerbsgebiet gehen von der Annahme aus, dass der Rückbau der **Parkplätze am sog. Gyn-Zentrum** Konsens sei. Zudem wird die **Umgestaltung des Stadtplatzes** als Konsens gesehen. Zu beiden Annahmen gibt es bisher **keinen Beschluss**.

Wir sehen keine Notwendigkeit für einen Rückbau der Parkplätze am Stadtswall. Die Parkplätze sind in einem recht schattigen Bereich gut in die Landschaft integriert und werden kaum als störend empfunden. Eine **Entsiegelung** durch Grasgittersteine empfehlen wir dringend. Im Übrigen sind die Parkplätze dort bedarfsgerecht und sollten erhalten bleiben.

Für die Parkplätze im **Bereich des Haberkastens** können wir uns sogar eine moderate Erweiterung durch eine zweite Ebene, vorstellen. Sofern die Fläche bleibt, empfehlen wir auch hier eine noch durchlässigere Befestigung.

Für den Bereich des Stadtplatzes halten wir die sich aus dem Wegfall von 100 Plätzen (Stadtswall + Stadtplatz) ergebende zweistellige Zahl an Parkplatzenahmen für zu wenig. Innerhalb der ehem. Stadtmauer (Stadtplatz zzgl. Nebenstraßen) sind aus unserer Sicht 150 Parkplätze mehr als ausreichend.

Nicht nachvollziehbares Zahlenmaterial

Das gelieferte Zahlenmaterial zur Umfrage ist in sich nicht schlüssig.

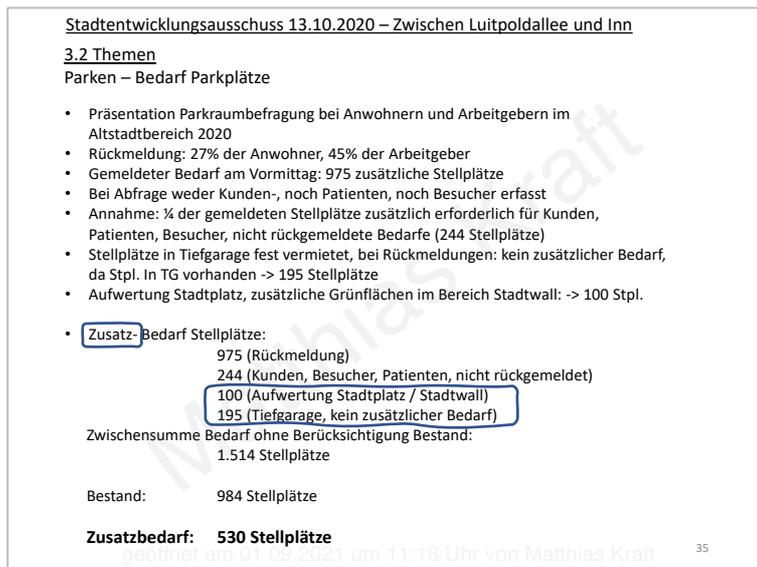
Bestandsermittlung

Bei der Bestandsaufnahme der vorhandenen Parkplätze weichen die Einzelpositionen um 220 Plätze von der genannten und später verwendeten Summe ab.



Folie Parkplatzbestand (SEA vom 13.10.2020). Die Aufsummierung der einzelnen Positionen ergibt 1204 Parkplätze. Als Summe wird 984 angegeben.

Bedarfsermittlung



Folie zum Parkplatzbedarf (SEA vom 13.10.2020). Bedarf oder Zusatzbedarf?
Die angestrichelten Positionen sind nur unzureichend erklärt.

Die Folie zum Bedarf ist nicht schlüssig. Die „Aufwertung Stadtplatz / Stadt-wall“ sowie die Plätze in der Tiefgarage können dem Gesamtbedarf nicht hinzugerechnet werden, wenn die Befragung bereits den Gesamtbedarf ermittelt hat.

Zudem wurde, anders als in der Sitzung vom 23.05.2022 vom Bürgermeister dargestellt, ein Anteil des Bedarfs (244 Plätze) geschätzt. Hieran bestehen Zweifel: Alle Volljährigen und alle gemeldeten Gewerbe haben einen Fragebogen erhalten. Damit können an einer Adresse eine Vielzahl von Fragebögen eingegangen sein. Wenn hier nur ein Teil zurückgesendet wurde, spiegelt dieser dennoch den Gesamtbedarf der Liegenschaft wider. Unter diesem Aspekt ist die Rücklaufquote nochmals positiver zu bewerten. Mithin besteht für eine zusätzliche Schätzung kein Anlass.

Conclusio

Auf **telefonische Nachfrage** im Rathaus, wie die Zahlen zu erklären seien, wurde vom 1. Bürgermeister mitgeteilt, dass die zuständige Sachbearbeiterin in Rente sei und bis zur Neubesetzung der Position niemand die Ergebnisse der Umfrage erläutern könne.

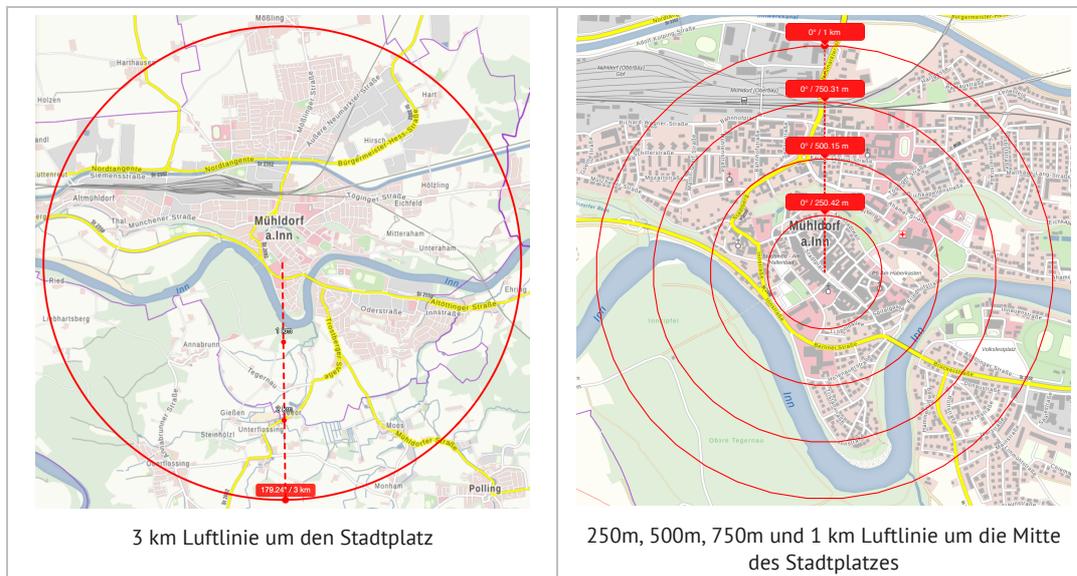
Das zugrundeliegende Zahlenmaterial hält einer Belastung nicht stand. Es muss eine **erneute** fundierte und durch Experten begleitete **Erhebung des Bedarfs** erfolgen.

Im Folgenden halten wir einen Bedarf von $975 + 244 = 1.219$ Plätzen für eine plausible Arbeitsgrundlage, die auch den Widerspruch zur Zählung verringert. Bei einem tatsächlichen Bestand von **1.204** Plätzen ist der Mehrbedarf allerdings marginal.

Dennoch ergibt sich aus dem dringenden Wunsch nach Beruhigung des Stadtplatzes, Entsiegelung von Parkflächen und mehr und besser nutzbarer Grünfläche **weiterhin Handlungsbedarf**.

Entfernungen / Gehzeiten

In der unwidersprochenen Anmerkung in der Sondersitzung, man wolle keine 3 km vom Parkplatz in die Stadt gehen, zeigt sich ein Grundproblem bei der Bedarfsanalyse. Es gibt keine fundierten Zahlen etwa über die durchschnittlichen Gehzeiten von bestimmten Parkplatzstandorten zu den jeweiligen Zielen.



Die rechte Skizze zeigt, dass ein 750m-Radius bis zum Volksfestplatz auf der einen und bis zum Bahnhof auf der anderen Seite reicht. Die Eingänge des Stadtplatzes liegen damit jeweils im 500m-Radius zu den genannten Punkten. Die „gefühlten“ Entfernungen weichen also von den tatsächlichen doch erheblich ab.

Eine Analyse der Entfernungen zu den Parkplätzen für die spätere Akzeptanz des geplanten Parkhauses dringend zu empfehlen.

Zukunft des Hallenbads

Nachdem in der Vergangenheit Bürgermeister und Verwaltung den Standort eines neuen Hallenbads in der Nähe des bestehenden Freibads als gesetzt behandelt haben, scheint diese Grundannahme nicht mehr fix zu sein. Tatsächlich gibt es hier auch keinen Stadtratsbeschluss.

Zuletzt war seitens des Bürgermeisters von einer notwendigen Bedarfsanalyse die Rede.

Wir halten es für durchaus möglich, dass eine Bedarfsanalyse zum Hallenbad ergibt, dass der bisherige Standort letztlich die beste Option ist. Der Standort ist zentral gelegen, gut mit allen Verkehrsmitteln zu erreichen und liegt in der Nähe der Grundschule. Zudem wertet er den Innenstadtbereich auf. Wir sehen auch im Wettbewerb mit den umliegenden Spaßbädern keinen Bedarf für ein größeres Hallenbad. Vielmehr muss das Schwimmbad Grundbedürfnisse befriedigen. Es kann also gut sein, dass letztlich das alte Bad renoviert oder durch ein neues ersetzt wird.

Mit der Frage des Standorts steht und fällt allerdings die Grundidee des durchlaufenden Grüngürtels, die wesentliches Argument für den Siegerentwurf ist.

Planungsgrundlage verbessern

Verkehrsplanung

Aufgrund der widersprüchlichen und nicht professionell begleiteten empirischen Analysen, der oben beschriebenen veränderten Erkenntnisse und der unvollständigen Planungsgrundlagen empfehlen wir eine **umfassende Vorplanung**. Dazu gehören:

- Eine erneute und professionell begleitete **Bedarfsanalyse**.
- Eine **Prognose des Bedarfs für die kommenden 10 Jahre** auf Basis neuer Erkenntnisse und der zu erwartenden Entwicklung von Individualverkehr, ÖPNV und weiterer Verkehrsmittel.
- Eine Prognose der Wirksamkeit und Machbarkeit eines dynamischen **Verkehrsleitsystems** zur optimalen Ausnutzung der bestehenden Parkplätze und zur Vermeidung von Parkplatzsuchverkehr.
- Eine Erwägung **alternativer Standorte von dezentralen Parkhäusern**, insbesondere auch solcher außerhalb des bisherigen Planungsbereichs etwa am Krankenhaus, an der Sparkasse, am Stadtwall oder am Volkfestplatz.
- Eine verbesserte **Anbindung des Bahnhofs** an die Altstadt.

Entwicklung des Stadtplatzes

Der Bedarf an Parkplätzen außerhalb der Innenstadt steht und fällt auch mit der Planung des Stadtplatzes. Wir gehen von einem deutlich stärkeren Abbau von Parkplätzen auf dem Stadtplatz aus, als dies die vorgelegten Berechnungen vermuten lassen.

Für die genaue Gestaltung und Nutzung des Stadtplatzes sollten konkrete Ideen entwickelt und im Stadtrat abgestimmt werden.

Für die Umsetzung dieser Maßnahmen halten wir eine Erweiterung des Parkplatzangebots außerhalb der Altstadt in der Größenordnung von 150-200 Parkplätzen durchaus für sinnvoll.

Insgesamt empfehlen wir dazu eine **umfassende Planung** und einen entsprechenden Stadtratsbeschluss.

Kritische Details zur Präsentation

1. Entgegen der Aussage auf der Präsentation sind in der Planung zwischen den Wohngebäuden teilweise Privatgärten und Durchgangssperren eingezeichnet. Das lehnen wir grundsätzlich ab.
2. Entgegen der Aussage auf der Präsentation ist an der Altstadtseite der Luitpoldallee kein Fuß- und Radweg, sondern lediglich ein Grünstreifen mit Baumbepflanzung eingezeichnet.
3. Der vorliegende ausgedruckte Plan enthält weiterhin keine Kirschblütenallee.

Wertung des Siegerentwurfs

Parkplatzflächen

Die grundsätzliche Idee, die Parkplatzflächen zurückzubauen und durch weitere Parkebenen zu kompensieren, begrüßen wir.

Die angestrebten Zahlen an Mehrbedarf müssen, wie oben dargelegt, nochmals überprüft werden. Wir gehen tatsächlich bei Ausnutzung anderer Standorte und Optimierung durch ein Parkleitsystem davon aus, dass am Zentralparkplatz nicht sehr viel mehr Parkplätze benötigt werden, als bereits vorhanden sind. Wir plädieren allerdings auch für eine Umschichtung.

Aus unserer Sicht ist der Entwurf selbst bei einem Rückbau der Parkplätze am Stadtplatz **um ca. 500 Parkplätze** überdimensioniert. Tatsächlich ist er sogar gegenüber der Auslobung um 100 Plätze zu groß.

Nahversorger

Wir begrüßen den Erhalt des Nahversorgers und können eine Vergrößerung der Fläche auch wegen der Wirtschaftlichkeit mitgehen. Zu überlegen ist, ob ein übermäßiges Non-Food-Angebot den Geschäften am Stadtplatz schadet.

Gastronomie

Eine neue Gastronomie lehnen wir nicht grundsätzlich ab. Sie darf aber nicht in Konkurrenz zur Gastronomie am Stadtplatz treten.

Die Gastronomie sollte Anziehungskraft auch außerhalb der Stadt entfalten. Dies wäre durch eine besonders attraktive Lage, etwa mit Blick auf Altstadt und Inn, oder ein besonderes Konzept (Club, echter Biergarten) denkbar.

Dagegen würde die Ansiedlung einer Kette, einer weiteren Bäckerei oder eines Restaurants mit „normaler“ Küche Besucher:innen vom Stadtplatz abhalten. Es bestünde das hohe Risiko eines kleineren zweiten Zentrums. Das wird auch durch den Namen „Quartiersplatz“ bereits suggeriert.

Wohnbebauung

Wohnbebauung lehnen wir nicht grundsätzlich ab. Wir bezweifeln allerdings klar eine positive Wirkung auf das Leben in der Innenstadt. Die vorgesehenen knapp 6.000qm werden ca. 120 Personen Wohnraum bieten. Das wird sich auf das Leben am Stadtplatz kaum auswirken. Vielmehr werden diese vornehmlich das entstehende neue Zentrum beleben.

Wir teilen die Bedenken, dass bereits jetzt 50 Wohnungen in der Innenstadt freistehen, denen neue Wohnungen zuwiderlaufen.

Ausgehend von 60 Wohnungen erhöht sich formal der Bedarf an Parkplätzen um 120. Angesichts der Innenstadtlage wäre die Einhaltung der Stellplatzsatzung kontraproduktiv.

Sofern die Wohnbebauung bestehende Bebauung etwa im Bereich des jetzigen Norma-Parkplatzes arrondiert und sich hierdurch die Finanzierung des übrigen Projektes erleichtert, werden wir dem nicht entgegen stimmen. Wir plädieren hier für eine nachhaltige und moderne Verkehrsanbindung. Eine Bebauung der Fläche des heutigen Inn-Stadt-Parks lehnen wir klar ab.

Gewerbeflächen

Für die geplanten Gewerbeflächen (außer Gastronomie) gilt im Prinzip das für die Wohnbebauung Gesagte. Gewerbeflächen mit Parteiverkehr ziehen Besucher:innen vom Stadtplatz ab und erhöhen nochmals den Parkplatzbedarf. Die im Siegerentwurf vorgesehenen knapp 4.000qm sind überdimensioniert.

Grünflächen

Die geplanten Grünflächen halten wir für unzureichend. Sie sind nicht entsprechend der Wünsche der Bürgerwerkstatt und der Auslobung nutzbar. In der Planung sind keine konkreten Nutzungen vorgesehen. Viele anvisierte Nutzungsmöglichkeiten sind durch die nahe Wohnbebauung vereitelt.

Hier besteht **erheblicher Nachbesserungsbedarf**.

Der bisher geplante Grünstreifen dient vor allem der Aufwertung der anliegenden Wohnbebauung, stellt aber keinen Anziehungspunkt für Außenstehende dar. Er hat keine wirklichen Qualitäten, um für Bürgerinnen und Bürger einen gemeinschaftlichen Treffpunkt zu bieten. Letztlich ist es ein luxuriöser Fuß- und Radweg.

Inn-Anbindung

Die geforderte Anbindung zwischen Altstadt und Inn ist in dem Entwurf gar **nicht erkennbar**. Die Lichtzeichenanlage ist trivial und die Nutzung der

Terrassen nicht weiter beschrieben. Damit ist ein **wesentlicher Wunsch nicht beachtet** worden. Hier besteht also **deutlicher Nachbesserungsbedarf**.

Hallenbad

Wir gehen bei unseren Vorschlägen davon aus, dass mit einer nicht geringen Wahrscheinlichkeit das Hallenbad am aktuellen Standort bleibt.

Konkrete Vorschläge

Modifizierung des Siegerentwurfs

Wir streben eine Modifizierung des Siegerentwurfs an. Teilweise übernehmen wir Lösungen aus dem Entwurf 1004, der einen dritten Platz erhalten hat.



Skizze einer modifizierten Übernahme des Siegerentwurfs

Vorschläge

- Die Wohnbebauung wird auf drei bis vier Häuser im Nordwesten reduziert.
- Aufgrund des geringeren Parkraumbedarfs wird auf Teile der Parkhäuser verzichtet. Die Parkhäuser werden um zwei Einheiten nach Nordwesten verschoben. Die Einfahrt wird in die Parkhäuser integriert. Damit wird grundsätzlich der Raum zwischen Schule und Parkhaus ganz erheblich erweitert.
- Der Nahversorger wird neben den Parkhäusern an der Innstraße platziert. Ähnlich dem Entwurf 1004 empfehlen wir, von Nordosten her eine ansteigende Grünfläche, so dass der Nahversorger von hieraus nicht sichtbar ist.
- Oberhalb des Nahversorgers wird die Gastronomie mit einer Terrasse positioniert. Von hier aus besteht ein Ausblick auf die Altstadt und den Inn.
- Ideal wäre eine Brücke von der Terrasse auf die andere Straßenseite. Hier könnte auch die im neuen FNP angedachte Brücke über den Inn starten.

Vorteile

- Die Variante schafft eine große, deutlich vielseitiger nutzbare Grünfläche.
- Es bleibt deutlich mehr Bestand erhalten.
- Die Grünfläche liegt von Wohnbebauung abgeschirmt und kann daher vielfältiger genutzt werden.
- Es entsteht eine attraktive Terrasse mit Gastronomie, die Aussicht auf Inn und Altstadt bietet.
- Die Achse zwischen Altstadt und Inn wird erheblich aufgewertet.
- Der Schallschutz zur Innstraße wird durch den Nahversorger gewahrt.
- Sollte das Hallenbad entfallen, besteht hier weitere Entwicklungsmöglichkeit für Wohnbebauung und den Grüngürtel.

Bereiche

Nordwesten: Zwischen Katarinenplatz und Hallenbad

In diesem Bereich entsteht eine Wohnbebauung mit 3, max 4 Gebäuden wie geplant.

Sobald der Nahversorger entfällt, kann der Parkplatz reduziert und begrünt werden. Für die Wohnbebauung sind alternative Verkehrskonzepte wie Car-Sharing zur Verringerung des Parkraumbedarfs vorzusehen.

Der Bestandsbau „Norma“ kann entfallen, kann aber auch anders genutzt werden.

Mitte: Zwischen Hallenbad und Innstraße

Hier entstehen zwei höhenversetzte Parkhäuser, wie geplant. Die Einfahrt bleibt wie geplant, wird aber durch Parketagen überbaut. Die Höhe der Parkhäuser ist an den ermittelten Bedarf anzupassen.

Sofern das Hallenbad entfällt, kann über weitere Bebauung und eine Entwicklung des Grüngürtels entschieden werden.

Südosten: Entlang der Konrad-Adenauer-Straße (Grundschule)

Auf der Höhe der Innstraße entsteht der neue Nahversorger. Der von Nordosten ansteigende Park bildet über dem Nahversorger eine Terrasse. Diese wird für Gastronomie und weitere Freizeitmöglichkeiten genutzt.

Vom Hochpunkt aus wäre eine Brücke oder Terrasse über die Innstraße ggf. mit Weiterführung über den Inn denkbar.

Weitere Planung

Am Kreuzungsbereich Innstraße, St 2550 und Leopoldstraße ist ein Kreisell zu überlegen.

Die Nutzung der „Inn-Terrasse“ sollte konkreter geplant werden.

Zur besseren Anbindung des Stadtplatzes an das neue Gelände empfehlen wir, die **Konrad-Adenauer-Straße** bis zum Stadtplatz zur Fußgängerzone zu machen, mithin insbesondere die Durchfahrt beim H&M für motorisierten Verkehr zu sperren.

Der Bereich zwischen Luidpoldalle und Stadthäusern (ehemaliger Grüngürtel) soll mit einem qualifizierten Bebauungsplan geordnet weiterentwickelt und in das Ensemble integriert werden.

Alternative Berechnung

Aus dem Vorschlag ergibt sich eine alternative Schätzung, die letztlich ca. 100 Stellplätze Spielraum eröffnet.

	ist	WB	Vorschlag	
Stadtwall	385	335	440	Parkdeck am Haberkasten
Stadtplatz (Innenstadt)	250	200	150	Reduktion der Parkplätze in der Innenstadt um 100 Plätze
Sparkasse	88	88	140	Weiteres Parkdeck an der Sparkasse
Hallenbad	56			entfällt
Luidpoldallee oben	50			entfällt
TG Luidpoldallee	195	195	195	bleibt
Zentralparkplatz	180	878	400	Parkhaus neu
Summe	1.204	1.696	1.325	
Bedarf	1.219	1219	1219	
Differenz	-15	477	106	